

Zeiten der Knappheit machen erfinderisch

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges 1939 wurden Benzin und Diesel rationiert. Jeder Liter Kraftstoff galt als kriegsgewichtig. Aus der Not wurde umgerüstet und Vergaser konstruiert, die mit Holz und Karbid betrieben wurden. So wurde auch der Busbetrieb auf der Strecke Maur–Witikon–Maur während des Krieges aufrechterhalten.

Ob Holz oder flüssiger Brennstoff, es braucht einen Vergaser, um Energie zu gewinnen. Ein Vergaser funktioniert wie ein Zerstäuber, ist ein komplexes Gebilde und wirkt vereinfacht erklärt in etwa so: Der Brennstoff wird unter Sauerstoffmangel verschwelt. So entstehen brennbare Gase. Diese Gase werden gereinigt, gekühlt und dem Motor zugeführt und setzen ein Auto in Bewegung.

Holzvergaser waren voluminös. Sie sahen aus wie Liftsäulen mit Deckeln darauf. Aus Platzgründen wurde der Vergaser ausserhalb des Gefährtes montiert, andere aber auch im Kofferraum eingebaut. Wie Kamine ragten sie in die Höhe, thronten im Heck des Automobils, des Traktors, des Postautos, unübersehbar. Wie Bilder aus alten Zeiten zeigen, gab es auch Vergaser, die im Anhänger mitgeführt wurden.

Für das Holz musste jeder Fahrer selber besorgt sein, es gab ja keine Tankstellen, um Holz zu kaufen. Ein Liter Benzin entspricht rund 2,5 bis 3 Kilogramm Hartholz. «Ein Sack oder zwei trockenes Holz war immer im Postauto gelagert», erzählt alt Posthalter Willi Heusser. Nicht nur Benzin war rar, auch Pneus waren Mangelware. In den Sommermonaten sei man mit Reifen unterwegs gewesen, die überhaupt kein Profil hatten. «Glatt wie eine Glatze waren sie», erinnert sich Willi Heusser. Noch der letzte Hauch von Gummi wurde neu gerillt. Waren die letzten Rillen auch abgefahren, sei man busstäblich auf der blanken, weissen Leinwand kutschiert. Die etwas besseren Pneus wurden für den Winter aufgespart.

Karbid mit Wasser, hochexplosiv

Das Postauto fuhr vor 70 Jahren sechs Kurse: am Morgen zwei, am Mittag zwei, am Abend zwei. Die Holzvergaser ermöglichten den Busbetrieb zu Beginn des Krieges, wurden aber Mitte 1943 auf Karbid umgerüstet. In diesem Gemisch lag mehr Kraft und Schub.

Eines Sonntags im Winter, dicht wirbelte der Schnee vom Himmel, kletterte der Chauffeur die steile Metallleiter am Heck des Postautos hoch. In der Hand einen Kessel Karbid. Auf der obersten Sprosse der Leiter, aufrecht stehend,



Ein Chauffeur buckelt einen Sack voll Holz-scheite. Nachschub, um den Holzvergaser zu füllen.

schickte sich der Mann an, Karbid in den Einfülltrichter zu füllen. Man müsse wissen, wenn sich Karbid unkontrolliert mit Wasser vermischt, könne es explodieren, erzählt Willi Heusser. Wie er das Tun des Chauffeurs vor der Garage an der Mühlestrasse im Schneegestöber so beobachtete und sich fragte, ob das wohl gut komme, habe es geknallt, und der Mann wurde vom Dach geschleudert, direkt in eine Schneewehe. Ein Bild, das fast 70 Jahre später Willi Heussers Gesicht mit einem amüsierten Lächeln erhellt. «Ich schaute und traute doch meinen Augen nicht, wie der Mann hochkant vom Dach des Postautos flog.» Zum Glück blieb der Chauffeur heil. Leicht benommen habe er sich aus der Schneemade hochgerappelt, sein Gesicht schwarz von Russ, erzählt Willi Heusser.

Karbid wurde auch genutzt als Zünd- und Lichtstoff, ein Allerweltsmittel vor dem Einzug der Elektrizität. Mit Karbid betriebene Laternen erhellten die Strassen. Karbidlampen an Autos und Velos montiert, machten die Fahrt in der Dunkelheit sicher.

Keine Heizung im Postauto

Im Winter war die Temperatur im Postauto frostig. Die Passagiere froren. Einziger der Chauffeur kam ins Schwitzen. Es habe vollen Körpereinsatz gebraucht, um das schwerfällige Gefährt zu lenken, zu kupeln und die Kurven zu nehmen. Die Strassen waren noch schmal und nicht geteert. Das Strassenstück von Maur nach Ebmatingen war anders geführt, und ein Stück so steil und abschüssig, dass das Postauto den Hang mit Mühe hochkroch. Erreichte der Fahrer dann den Benkelsteg, war der schwierigste Teil gemeistert. Verkehr gab es kaum, nur ab und zu ein Pferdewerk oder ein Auto, dessen Fahrer und Auftrag wichtig genug war, um auch in Krisenzeiten den nötigen Sprit zu erhalten.



Das Holz wird von oben hineingeschüttet. Unten wird die Asche und Schlacke wie bei einem Ofen herausgescharrt. (Foto: zvg)

Servolenkung oder Luftbremsen kannte man damals noch nicht. «Eine Frau hätte körperlich unmöglich das Postauto lenken können», weiss Willi Heusser. Das mechanisch gefederte Gefährt gab jeden Schlag an die Passagiere weiter, jede Unebenheit war körperlich spürbar, die Ledersitze waren glatt und hart. Mit dem andauernd hohen Lärmpegel wurde eine Unterhaltung im Keime erstickt. Dem Fahrer wurde seine volle Kraft und Konzentration abverlangt, um das Postauto mit Passagieren an den Bestimmungsort zu bringen. Am Morgen zur Arbeit nach Zürich, am Abend zurück nach Maur. Und doch war es eine sehr fortschrittliche und bequeme Art des Reisens.

Ende der Benzinrationierung

Nach dem Krieg und dem Ende der Benzinrationierung verebte der Holzgasboom, auch Karbid hatte ausgedient. Es floss wieder genügend Diesel und Benzin aus den Zapfsäulen. Auch das Postauto in Maur stellte wieder um auf Diesel, für die Fahrer wurde es mühseloser.

Aufgrund ihrer niedrigen Leistung und ihrer komplizierten Handhabung wurde die Produktion der Holzvergaser praktisch vollständig eingestellt.

Schon in den 50er-Jahren zog es die Städter an sonnigen Sonntagen an den Greifensee. Kaum jemand hatte nach dem Krieg ein eigenes Auto, und Ausflügler benutzten das Postauto. So wurde der Busbetrieb – um dem Andrang gerecht zu werden – im Pendelverkehr geführt, die Kurse doppelt geführt. Ein Franken und 90 Rappen habe ein Retourbillet gekostet, weiss Willi Heusser noch genau.

Bis 1963 war das gelbe Postauto im Einsatz, dann wurde es durch die blauen, wendigen Busse ersetzt.

Elsbeth Stucky