Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire

Herausgeber: [s.n.]

Band: 10 (2003)

Heft: 2

Artikel: Von der Liebe zum Diesel : Motoren, Fahrzeuge und Emotionen eines jungen Schweizer Technikers in Polen

Autor: König, Mario

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-24365

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

VON DER LIEBE ZUM DIESEL

MOTOREN, FAHRZEUGE UND EMOTIONEN EINES JUNGEN SCHWEIZER TECHNIKERS IN POLEN

MARIO KÖNIG

In Erinnerung an Ruedi Vetterli (1947–2003) und die guten Jahre, als wir zu dritt, gemeinsam mit Hannes Siegrist, intensiv an der Sozialgeschichte der Angestellten arbeiteten.

Der junge Mann war noch keine 25 Jahre alt, als er im Februar 1937 in Rorschach am Bodensee das Schiff bestieg, um zu einem ungewöhnlichen Reiseabenteuer aufzubrechen. Polen hiess das Ziel. Der Kopf war schwer von der alkoholreichen Fastnacht, die hinter ihm lag, vorläufig war «gar keine Zeit für Heimweh-Gedanken, als das Schweizerufer immer mehr versank in der diesigen Winterluft».[1] Es stellte sich erst ein mit der frühmorgendlichen Ankunft auf dem Bahnhof von Wilna, damals im nordöstlichen Polen gelegen, heute ein Teil von Litauen. «Jetzt erst wurde mir recht bewusst, was ich alles hinter mir gelassen hatte – meine Eltern, meine Freunde, einen ruhigen, sicheren Job – und was erwartete mich hier? Unverständliche Laute von Reisenden und Bahnbeamten um mich herum, Plakatwände, die ich nicht lesen konnte, zu schneien begann es auch noch – ich kam mir immer kleiner vor und beobachtete wehmütig das Schlusslicht meines Zuges […].» Erleichterung stellte sich ein, als ein freundlich blickender älterer Herr, der kaufmännische Direktor an seinem neuen Arbeitsort, ihn «auf gut Schweizerdeutsch» begrüsste. (3) Es folgte die Einquartierung im Hotel und der erste Spaziergang durch die fremde Stadt – und dann die plötzliche Begegnung mit der Heimat. «Ich bummelte durch ein paar enge, düstere Gassen, steuerte die Hauptstrasse, die Mickiewicza, an – und plötzlich wurde mir ganz warm vor Freude – aus der Ferne hörte ich einen Saurer-Diesel! Meine Schritte wurden schneller, ich sah bereits hell beleuchtete Schau-Fenster – und stand dann auf der Hauptstrasse, ganz in der Nähe einer Bus-Haltestelle, deren Tafel ich nicht lesen konnte, nur die Überschrift ‹Kommunikacja Miejska› war mir bekannt […].» (4) Schon «brummten» zwei Saurer-Omnibusse heran, hielten und wechselten Passagiere.

Alfred Rietmann (1912–1987), der uns diese Begebenheit erzählt, war damals ein junger technischer Angestellter der Maschinenfabrik Adolph Saurer AG im

nordostschweizerischen Arbon am Bodensee.[2] Schon seine vierjährige Schlosserlehre hatte er ab 1928 bei Saurer absolviert, darauf als Monteur in der Reparaturwerkstatt gearbeitet und 1934/35 das Technikum in Biel besucht, von wo er das frisch geschaffene Diplom als Automobiltechniker mitbrachte, welches ihm gute Chancen zum Aufstieg ins mittlere industrielle Kader eröffnete.[3] Allerdings konnte er von Glück sprechen, in jenen wirtschaftlich schwierigen Jahren sogleich eine kontinuierliche Anstellung zu finden – und das erst noch bei der angesehenen Firma Saurer. Dieser hielt er denn auch während seines 47-jährigen Berufslebens stets die Treue, was nicht ungewöhnlich war für Angestellte seiner Generation, welche unter den Bedingungen der Weltwirtschaftskrise in die Arbeitswelt einstiegen.[4] Nach seiner Rückkehr aus Polen avancierte er 1944 zum Werkstattchef der Automobilmontage, einige Jahre vor seiner Pensionierung – 1972 – zum Betriebsleiter.

Die Firma Saurer baute seit dem 19. Jahrhundert Stickereimaschinen, seit 1920 aber – infolge des Zusammenbruchs der Stickereibranche – vor allem Lastwagen, Omnibusse und Dieselmotoren.[5] Angesichts der Krise nahm Saurer ab 1930 auf der Suche nach neuen Absatzmärkten Kontakte in Polen auf, wo ein Warschauer Lizenzpartner gefunden wurde und grössere Exportgeschäfte in Gang kamen. Was geschäftlich vielversprechend begann, erwies sich jedoch bald als kompliziertes Unterfangen. Ab 1933 fand sich die Firma unverhofft im Besitz der städtischen Verkehrsbetriebe von Wilna, die über 33 Saurer-Omnibusse verfügten. Mit den polnischen Geschäftsleuten, welche den Betrieb von Warschau her aufgezogen hatten, war es zum Zerwürfnis gekommen. Um das Schlimmste – den Kollaps des Betriebs, erhebliche finanzielle Verluste und eine gravierende Rufschädigung – zu verhindern, blieb nichts anderes übrig, als die Leitung in Eigenregie zu übernehmen. Seither hielten sich diverse Schweizer in Wilna auf, teils in der Unternehmensleitung, teils in technischen Chargen, die in besonderem Mass betreuungsbedürftig waren. Das wirtschaftlich-industriell sehr ungleich entwickelte Land wies einen im Vergleich mit der Schweiz und Westeuropa sehr niedrigen Motorisierungsgrad auf, die angemessene Bedienung von modernen technischen Apparaturen war vielfach noch unvertraut. Dilettantischer Umgang mit Motoren und Fahrzeugen, insbesondere aber die Vernachlässigung des Unterhalts, waren an der Tagesordnung. Die Vorstellungen von Pünktlichkeit und Arbeitsdisziplin waren nicht dieselben wie in der Schweiz. Damit hatten die Schweizer in Polen klarzukommen, wollten sie nicht in Konflikte mit den Einheimischen geraten. Sie fanden sich also in einer höchst fremden Umgebung wieder – sprachlich-kulturell, aber auch wirtschaftlich, angesichts von Bedingungen, die in späteren Jahrzehnten als solche eines Entwicklungslands bezeichnet worden wären. Von diesem ungewöhnlichen geschäftlichen Unternehmen berichten die Erinne-

rungen Alfred Rietmanns, der sich drei Jahre – von 1937 bis 1940 – in Polen aufhielt. Jahrzehnte später niedergeschrieben, stützte der Verfasser sich vermutlich auf eigene, nicht mehr vorhandene Unterlagen, was den detaillierten Charakter seiner Aufzeichnungen erklären könnte.[6] Deren Präzision legt die Vermutung nahe, dass er bereits in Wilna tagebuchähnliche Notizen angefertigt haben könnte oder aber sich auf Briefe stützte, die er gemäss eigener Angabe regelmässig an die ihm sehr eng verbundenen Eltern in Arbon schrieb. Personen und Ereignisse, technische Pannen und abenteuerliche Praktiken zu deren Behebung treten in bisweilen fast täglicher Abfolge dicht und plastisch hervor. Illustriert ist der maschinengeschriebene, 160-seitige Bericht, den der Verfasser kurz vor seinem Tod dem Historischen Museum Schloss Arbon schenkte, mit rund 90, mehrheitlich selbst angefertigten und eingeklebten Fotografien sowie einigen technischen Beilagen. Grössere Ausschnitte erschienen in einer 22 Teile umfassenden Serie der *Thurgauer Zeitung* ab dem 9. Januar 1986. In der Publikation fehlen einige der mir besonders aussagekräftig erscheinenden, persönlich gefärbten Passagen –, es mag sein, dass sie der redaktionellen Kürzung zum Opfer fielen oder dass der Verfasser selbst sie als für diesen Rahmen unpassend erachtete.

Alfred Rietmann selbst berichtet zur Motivation seiner Niederschrift, es sei ihm «angesichts der leidigen Tatsache», dass zu Beginn der 1980er-Jahre der Beschluss erfolgt war, den Fahrzeugbau in Arbon einzustellen, ein Anliegen gewesen, an die «Robustheit und Zuverlässigkeit der Saurer-Diesel» zu erinnern, «auch im harten Einsatz und trotz primitiven Unterhalts-Arbeiten».[7] Implizit präsentiert er damit auch eine Erinnerung an den eigenen «harten Einsatz», dessen nachträgliche Entwertung durch den Verlust der industriellen Basis in der Schweiz er mit seiner Schrift abwehrt. Rietmann erzählt jedoch nicht nur von schwierigen organisatorischen und technischen Bedingungen, unter denen die Omnibusgesellschaft von Wilna betrieben wurde, sondern auch von den Gefühlen der Fremdheit und dem damit verbundenen Heimweh, die ihm vor allem anfänglich sehr zusetzten. In ungewöhnlicher Differenziertheit thematisiert er die emotionalen Bindungen an die von zu Hause vertrauten technischen Erzeugnisse, welche ihm in dieser schwierigen Situation Entlastung versprachen. Technischer Sachverstand verbindet sich mit einer bis zu erotischen Bezügen gesteigerten Leidenschaft für Motoren und Fahrzeuge. Es sind die wechselhaften Gefühlslagen des jungen Manns, die hier vor allem interessieren.

Die Gefühle des Technikers werden uns allerdings nur zugänglich in der mehrfachen Brechung der nachträglichen Erinnerung an Jahrzehnte zurückliegende Ereignisse, der Umsetzung in sprachliche Form und der schriftlichen Fixierung, welche auch für fremde Augen bestimmt ist. In den erinnerten Emotionen als «eigentlicher ‹Motorenmensch›» (2) spricht der Autor jedoch

In der Werkstatt, Wilna 1937. Links der Mitte, mit Brille, Alfred Rietmann (1912 bis 1987), dessen Erinnerungen die Aufnahme entstammt.

nicht nur von Vergangenem oder von einmaligen Ereignissen, sondern er spricht zentrale Elemente der eigenen beruflichen Identität und Wahrnehmung an. Die über ein langes Berufsleben hinweg gefestigte Kontinuität dürfte hier sehr hoch sein. Das mehr Zufällige und Anekdotenhafte mag am ehesten in den Einzelheiten erinnerter polnischer Episoden gegeben sein, wo die rückblickende Verklärung oder die humoristische Übersteigerung zur Erzielung eines erzählerischen Effekts in Rechnung zu stellen sind.

Greifen wir zurück auf die eingangs erwähnte, ein starkes Heimatgefühl auslösende erste Begegnung mit den Saurer-Omnibussen in Wilna. Rietmann fährt in seiner Beschreibung fort: «Der verchromte Kühlermantel – das schräg montierte Saurer-Signet – die GF-Simplex-Räder, das so vertraute Leerlauf-Dieseln, nun war ich zu Hause, das war für mich die schönste Musik! Stutzig machte mich nur die Abfahrt der 2 Busse,– beide verschwanden in einer dichten blauen Auspuff-Wolke! Während meines Bummels durch die Hauptstrasse hirnte ich immer wieder: «Sind das schlechte Düsen oder wacklige Ventile oder gar ausgelaufene Kolben?» (5)

Akustische Reize leiten die gefühlsbetonte Begegnung ein – echte «Saurerianer» vermögen auch heute allein aufgrund des Motorengeräuschs den Ge-

genstand ihrer Zuneigung zu erkennen – optische und ästhetische Qualitäten vertiefen sie. Die erinnerten Emotionen verbinden sich mit dem sachlich-funktionalen Denken des Technikers, der sogleich mögliche Ursachen des festgestellten technischen Problems – übermässige Rauchentwicklung – in Erwägung zieht.

Das abgebildete Foto (S. 121), welches im April 1937 entstanden sein dürfte, weist Anklänge an die Textstelle auf:[8] Um den demontierten Kühler mit dem Saurer-Signet und dass massive Rad aus der Georg-Fischer-Giesserei von Schaffhausen sammeln sich die Männer der Werkstatt. Zugleich reproduziert die Aufnahme ein altes und beliebtes Sujet der Industriefotografie: das Werkstück inmitten des Gruppenbilds, ein Gegenstand des Stolzes und der Identifikation für die beteiligten Männer. Der Identifikationswert war besonders hoch bei einem Fahrzeug, das im Unterschied zu irgendwo eingebauten Werkstücken oder in Hallen stehenden Maschinen in der Öffentlichkeit präsent war. Firmensignet und für die Marke charakteristische Kühlerform waren in ihrer ästhetischen Gestaltung – damals weit stärker als angesichts der heutigen, die Erinnerungsfähigkeit überfordernden Beliebigkeit – einprägsame Blickfänger, Werbung auf Rädern. Rietmann fotografierte denn auch die Wagen gerne von vorne, häufig auch in Fahrt, was den Eindruck von Dynamik, Geschwindigkeit und wuchtiger Erscheinung unterstreicht. Im abgebildeten Beispiel ist er übrigens nicht selbst der Fotograf, sondern persönlich sichtbar, links der Mitte, mit Brille und hellem Übergewand. Neben ihm steht (mit weissem Hemdkragen als Büromensch ausgezeichnet) womöglich der polnische Direktor, Janusz Jankowski, oder aber – mit noch grösserer Wahrscheinlichkeit – Buchhalter Wolfmann, der dank seiner exzellenten Deutschkenntnisse hilfreiche Dienste als Übersetzer leistete.[9]

Die Gefühle der Fremdheit, die dem Techniker zusetzten, waren vielfältig bedingt. Da war zum einen die unverständliche Sprache. Sodann die unvertraute Nahrung – wie glücklich war der «Teigwaren-Tiger aus Arbon», (21) als die Eltern einer Ersatzteillieferung aus der Schweiz nicht nur die gewohnten Zigarettenmarken (Camel und Parisienne), sondern auch einige Pakete mit Nudeln beifügten, denn die gab es nicht einmal in der von Rietmann gern besuchten «Restauracja Italja». Hart waren die landeseigenen Trinksitten, der erste Wodka ein Schock, «im Mund spürte ich ein Gemisch von Dieselöl und Chrüter – ich schwor mir: Einmal und nicht mehr!» (3 f.) Das brauchte Gewöhnung – und eine ärztliche Empfehlung, als Rietmann nämlich infolge der fettreichen polnischen Kost nach einigen Monaten unter Magenbeschwerden zu leiden begann: Nach dem Essen jeweils einen «Grossen», riet der Arzt, und bei eintretender Gewöhnung dann auch zwei. Bei festlichen Anlässen, vor denen Rietmann zuerst zurückscheute, die er aber bald zu geniessen lernte,

wurde ohnehin gern auf «Ex» getrunken. Bis sich aber solche Vertrautheit mit den lokalen Verhältnissen einstellte, verkroch sich der junge Mann in der Werkstatt und suchte die Gesellschaft seiner Motoren, die er einen nach dem andern einer sorgfältigen Revision unterzog. «Um den Tagesbetrieb in der Werkstätte nicht zu stören und, um ehrlich zu sein, mein Heimweh zu unterdrücken, führte ich alle notwendigen Messungen ab 20.00 durch. Ich hatte Ruhe bis ca. 23.00 – dann kehrten die ersten Linienbusse zurück und damit die mehr oder weniger häufigen Reparaturen.» (19) Die geradezu erotische Anziehung, welche der Techniker angesichts seiner Diesel empfindet – ihm wird «warm vor Freude», seine «Schritte wurden schneller» – erinnert an die Einsamkeit des ledigen Mannes –, eine für den biografischen Lebensabschnitt junger Techniker sehr übliche Situation, die sich in der Fremde mangels möglicher Kontakte zu Frauen verschärfte. Die Ungebundenheit war eine Voraussetzung gewesen für die Erteilung des Auftrags. Ende 1936 zu seinem Chef zitiert, lautete dessen erste, Rietmann verblüffende Frage, «ob ich frei sei oder irgendwo eine Braut habe». (1) Das vorgesehene Engagement war nämlich «auf Jahre» gedacht. Es sollte nicht wieder so kommen wie mit dem Vorgänger: «Der jetzige Garagen-Chef habe den Polen-Koller, vertrage das Essen nicht und möchte zu seiner Familie zurück nach Arbon […].» (1)

Alfred Rietmann wusste die Chancen seiner anfänglich schwierigen Situation auf dem fernen Aussenposten mit der Zeit sehr wohl zu nutzen. Die ‹Liebe zum Diesel› erwies sich für ihn als Brücke zur Integration in der fremden Umwelt. Dieser Schritt war nun allerdings nicht mehr allein durch seine technischen Fertigkeiten bedingt, sondern auch durch sein soziales Geschick, seine Lernwilligkeit und seinen Sinn für Humor. Zuvorderst stand die Erlernung der fremden Sprache. Die «hübsche Tochter» von Buchhalter Wolfmann, «die, wie ich hörte, Dolmetscherin studierte», anerbot sich als liebenswürdige Lehrerin. Fortan nutzte er «tatsächlich jede freie Minute und büffelte Wörter, Vokabeln und Grammatik und führte im Hotelzimmer Selbstgespräche». (18) Rietmanns Entschlossenheit beeindruckte, verschaffte ihm Kontakte und gute Beziehungen auf verschiedenen Ebenen, nicht zuletzt aber Respekt im Betrieb. Von grossem Wert war der praktische Hintergrund seiner eigenen Ausbildung – die Betriebslehre als Schlosser –, denn er konnte die anfallenden Reparaturen auch selbst ausführen und liess sich nichts vormachen. Nachdem dies geschafft war – «ich war der Chef» (19) – liessen sich auch unerwartete Vorkommnisse bewältigen, so etwa die Streiche von Fahrern und Garagenarbeitern, die den jungen Ausländer gern auf die Probe stellten oder bei Gelegenheit auch irgendwelchen Schabernack trieben, wie er berichtet. Beliebt waren Rennfahrten mit den schweren Bussen, die mit unerklärbaren «kleineren oder grösseren Blechschäden» endeten. Eine unauffällige Kontrolltour brachte Gewissheit. «Nach

ca. 1 Stunde wurde ich fündig: Ich beobachtete zwei Fahrer, die Slalom fuhren – Pferdedroschken links und rechts überholten – abwechslungsweise sich selbst überholten – manchmal haarscharf an Hausecken und eisernen Gartenzäunen vorbei. An der Endhaltestelle wurden noch 2 Runden gedreht – einer links rum – der andre rechts rum – Steine und Erde spritzte nur so von den Pneus weg – und wohlgemerkt, dies alles mit Passagieren! Als ich aus dem Taxi stieg, gab's bei der Mannschaft betretene Gesichter – auf die Fahrer wartete eine Woche ‹Wagenwaschen und Innenreinigung› in der Nachtschicht.» (32) Folgen wir Rietmann, so ging er mit den schwierigen Situationen in einer Weise um, welche das wechselseitige Vertrauen und die Einsatzbereitschaft stärkte. Der Schweizer erinnert sich an die gute Laune seiner Leute, die auch unter harten Ausnahmebedingungen erhalten blieb: «Nie hörte ich murren oder fluchen [...] – im Gegenteil – es wurde viel gelacht und viel gesungen und – was mich immer wieder freute – tüchtig gearbeitet». (61)

Parallel knüpfte Rietmann Beziehungen in der lokalen Honoratiorenschicht von Beamten und Unternehmern. Die ungezwungene Gastfreundschaft und Grosszügigkeit der Polen beeindruckten ihn – und veranlassen ihn rückblickend zu Vergleichen, die nicht immer zum Vorteil der schweizerischen Heimat ausfallen. So etwa, wenn die «gertenschlanke» Gattin Irina von Direktor Jankowski bei einem Fest mit ihm tanzte und plauderte und ihm schliesslich den Gebrauch der Vornamen vorschlug –, «auch eine Situation, die keinen Vergleich mit Arbon aushielt». (75) Noch in Arbon war Rietmann halb scherzend vor den «schönen Polinnen» gewarnt worden. (24) Mit der Zeit ergaben sich Bekanntschaften, so mit der sympathischen Tatjana – «in der Arboner Monteur-Sprache ‹ein guter Schuss›»: (74) ein Ausdruck, der hier ganz fehl am Platz war und den Milieuwechsel anzeigt, folgte Rietmann doch aufmerksam und artig dem lokalen Benimm-Code der besseren Gesellschaft, die ihn freundlich aufnahm: «Ich gab mir einen inneren Ruck und küsste Tatjana einmal zaghaft auf die Schulter – ich muss betonen, das war keine Eingebung von mir – das hatte ich während des Abends anderen Herren abgeguckt, schliesslich hat man nie ausgelernt.» (74 f.) Die entstehende «gute Freundschaft» (81) erweiterte sich auf die ganze Familie und insbesondere den Vater, Geschichtslehrer an einer der höheren Schulen von Wilna, durch den Rietmann erstmals auf die von Nazi-Deutschland ausgehende Gefahr aufmerksam gemacht wurde. «Ich muss gestehen», fügt er bei, «zu jener Zeit [Anfang 1938] sagte mir Politik so gut wie gar nichts – auch früher daheim nicht – mein Lebensinhalt waren Motoren und Lastwagen.» (81 f.)

Die Polen betrachteten den jungen Schweizer als «Betriebsingenieur» (73) und bedachten ihn mit neugierigem Interesse und allerlei Aufmerksamkeiten –, daheim war er nur ein untergeordneter Angestellter gewesen, welcher in der

Arboner Korrespondenz auch jetzt noch als «Monteur» angeschrieben wurde, seiner letzten Funktion vor der Abreise. Der Auslandsaufenthalt und die Stellung als einziger theoretisch wie praktisch versierter Fachmann in einem Kleinbetrieb brachte ihm nicht nur eine ausserordentliche Erweiterung seiner Aufgaben und Kompetenzen, die im schweizerischen Grossbetrieb längst einer mehr oder weniger rigorosen Arbeitsteilung unterworfen worden waren. Parallel dazu vollzog er einen temporären gesellschaftlichen Aufstieg, gewann Kontakte und einen geselligen Umgang – «Rechtsanwälte, Doktoren, Offiziere» –, der ihm daheim in dieser Form verschlossen geblieben wäre. «Herrgott», ging ihm durch den Kopf, als er in der Loge des Stadttheaters sass, «jetzt müssten mich meine Arboner Freunde sehen!» (73)

Nicht allen gelang die Umsetzung technischer Kompetenz in beruflichen Erfolg und soziale Integration in solchem Mass. Lange Auslandsaufenthalte, Heimweh und Ärger über die Bräuche der Einheimischen gehörten häufig zum beruflichen Weg schweizerischer Monteure, Techniker und Ingenieure. Rietmanns Vorgänger vor Ort waren verschiedentlich an der eigenen Unduldsamkeit gegenüber dem ihnen unbegreiflichen Verhalten der Polen gescheitert. Am härtesten traf es jenen unglücklichen Monteur, der die lokalen Arbeiter derart gegen sich aufbrachte, dass sie ihn schliesslich in einen mit Öl verschmierten Sack steckten und aus der Garage schleiften, worauf er dringlich um Versetzung bat, «da er in Wilna seines Lebens nicht mehr sicher sei».[10] Gelassener nahm ein älterer und erfahrener Ingenieur die Angelegenheit, der im August 1932 zur Klärung der Lage ausgesandt worden war. Er erinnerte daran, dass auch in den industriell entwickelten Gebieten von Mittel- und Westeuropa der Umgang mit Motoren und Fahrzeugen mühsam hatte erlernt werden müssen. «Es ist nach meinem Dafürhalten unrichtig, wenn behauptet wird, die Polen seien überhaupt nichts und haben kein Interesse an der ganzen Sache. Ziehen wir Vergleiche mit den Verhältnissen in der Schweiz, welche Mühe man sich von der Hauptfabrik und den Reparaturwerkstätten aus gibt, um die Kunden zu bedienen, um die Chauffeure aufzuklären und trotzdem haben wir doch Beispiele genug, dass auch hier die Chauffeure mit den Wagen umgehen, als wäre das Automobil überhaupt keine Maschine.»[11] Mehr als eine «Maschine» war dieses auch für Alfred Rietmann. Liessen sich bei ihm die starken und positiven Emotionen der Anhänglichkeit an ‹seine› Motoren und Fahrzeuge mit der Zeit in ein positives Verhältnis zu den Untergebenen und der polnischen Umwelt erweitern, so reagierten andere eher mit Affekten der Abgrenzung angesichts des ‹unverständigen› Umgangs der Einheimischen mit der technischen Apparatur. Ausbildung und betriebliche Praxis in der Schweiz hatten auf solche neuartige Erfahrungen kaum vorbereitet. Erfolg oder Misserfolg hingen unter diesen Bedingungen weit gehend

vom individuellen Naturell ab – insbesondere von der Lernwilligkeit und Offenheit auf dem unvertrauten Terrain.

In welcher komplexen Weise Fahrzeuge und Motoren zu Projektionsflächen vielfältiger Emotionen und Bedürfnisse geworden waren, zeigte sich, als am 1. September 1939 mit dem deutschen Überfall auf Polen, den Rietmann in Wilna erlebte, der absehbare Krieg tatsächlich kam. Sein schweizerischer Vorgesetzter war nicht zur Stelle, Arbon telefonisch unerreichbar – sollte er das Land so schnell wie möglich verlassen? Der Entscheid fiel rasch gegen diese Variante, wäre ihm doch «diese Flucht wie ein Verrat an meinen Dieseln» erschienen. (115) Vom lokalen Garnisonskommandanten aufgefordert, sich zur militärischen Verfügung zu halten, stimmte er sogleich zu, «konnte ich doch damit bei meinen Saurer-Dieseln bleiben!» (115) Als sich die Flucht mit der polnischen Niederlage schliesslich doch aufdrängte, hatten sich die Verhältnisse verschoben: Bedrängte ihn ursprünglich das Heimweh nach der Schweiz, verbrachte er nun die erste Nacht fern von den geliebten Fahrzeugen «– ich hatte ganz einfach regelrecht Heimweh nach meinen Dieseln». (150) Anfang 1940 kehrte er noch einmal nach Wilna zurück, im vergeblichen Versuch, die Interessen der Firma Saurer in dem inzwischen von Litauen annektierten und bereits sowjetischem Einfluss unterworfenen Wilna zu wahren. «Ich hätte die Vehikel streicheln können», erinnert sich Rietmann, als er die ersten ausserhalb der Stadt verloren in der Landschaft stehen gebliebenen Omnibusse wieder fand, «schneeverweht, an den Regenrinnen am Dach Eiszapfen». (153) Im kurzen Kriegsdienst des September 1939 waren die Wagen nach dem Herausreissen der Sitzbänke rücksichtslos im Transport schwerer Güter verschlissen worden. «Unser Transportgut, Fässer von 80–150 Liter Inhalt, wurde ab Rampe über Bretter direkt in die Busse gerollt und im Laderaum aufgestellt – hie und da gabs an der Seitenverkleidung 20–30 cm lange Kerben und auch Risse – der Inlaid-Fussboden sah nach kurzer Zeit wie ein frisch gepflügter Acker aus – ich musste weg – ich empfand fast körperliche Schmerzen.» (134) Die Verwüstung der geliebten Wagen steht für die Gewalt des Krieges; sie kann gelesen werden als Bild einer geschändeten Frau – und zugleich als Sinnbild des geschändeten Polen.

Als Alfred Rietmann am 17. September 1939 erschöpft und schmutzig in Riga eintraf und des abends im Hotel übernachtete, da wurde ihm nach seiner eigenen Erinnerung erstmals reflektiert bewusst, welchen Wandel seine Gefühlslage in den zurückliegenden Jahren durchgemacht hatte. Den ursprünglich vom Heimweh absorbierten Mann, den primär und vor allem das Schicksal «seiner» Fahrzeuge interessiert hatte, bewegten nun auch andere Gedanken: «Ich fragte mich, ob ich wohl meine Saurer-Diesel noch einmal sehen würde – noch viel ging durch meinen Kopf und liess mich lange nicht einschlafen – ich spürte

erst jetzt, dass mir Land und Leute ennet der Grenze in den fast 3 Jahren lieb geworden waren.» (148)

Anmerkungen

1 Dieses und weiter unten im Text folgende Zitate (Seitenzahlen in Klammern) aus: Historisches Museum Schloss Arbon, Alfred Rietmann, *33 Saurer-Diesel in Polen 1931–1940,* Typoskript, Arbon o. J. (ca. 1985), 3. Für die Erlaubnis, dieses Dokument zu verwenden und die Fotografie (Rietmann, 9) zu reproduzieren, danke ich Hans Geisser, Präsident der Museumsgesellschaft Schloss Arbon; ein Dank geht zudem an Hans Ulrich Braun, Aadorf, vom Oldtimer-Club Saurer, der mir die unten erwähnte Artikelfolge in der *Thurgauer Zeitung* zur Verfügung stellte.
2 Zu dieser Berufsgruppe siehe: Mario König, Hannes Siegrist, Rudolf Vetterli, *Warten und Aufrücken. Die Angestellten in der Schweiz 1870–1950,* Zürich 1985, 312 f.
3 Der Lehrgang als Automobiltechniker entsprach dem Niveau einer Werkmeisterschule, siehe König/Siegrist/Vetterli (wie Anm. 2), 614, Anm. 3. Angaben zu Rietmann in *Thurgauer Zeitung,* 9. 1. 1986.
4 König/Siegrist/Vetterli (wie Anm. 2), 371, Daten zum Firmenwechsel nach Generationsgruppen.
5 Zu dieser Firma siehe Hans Ulrich Wipf, Mario König, Adrian Knoepfli, *Saurer. Vom Ostschweizer Kleinbetrieb zum internationalen Technologiekonzern,* Baden 2003.
6 Ein Versuch, nähere Informationen über die Entstehung der Aufzeichnungen zu erhalten, scheiterte; die Ehefrau ist ebenfalls verstorben, direkte Nachkommen sind nicht vorhanden.
7 Die kurze Bemerkung aus dem Vorwort hilft bei der Datierung der Niederschrift auf die Zeit nach 1982, als der Beschluss zur Einstellung des Fahrzeugbaus in Arbon erfolgt war.
8 Rietmann fotografierte während der ganzen Zeit seines Polenaufenthalts; einige Aufnahmen sind auf der Rückseite mit Bleistift datiert. Die Innenaufnahmen tragen, wo dies der Fall ist, alle das Datum des 17. 4. 1937, ein Tag, den Rietmann offensichtlich der fotografischen Dokumentation seines neuen Arbeitsorts widmete.
9 Auf etlichen der Innenaufnahmen aus Werkstatt und Büros vom April 1937 ist stets diese Person mit anwesend.
10 Zit. in: Wipf/König/Knoepfli (wie Anm. 5), 160.
11 Zit. ebd., 159.