

Aus dem Leben eine Halderbueben

Autor(en): **Burkart, Ruedi**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Unsere Heimat : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft
Freiamt**

Band (Jahr): **81 (2014)**

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1045938>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Aus dem Leben eines Halderbueben

Ruedi Burkart

Ich wurde am 20. Mai 1939 in Wohlen geboren, in einer kleinen Wohnung beim Restaurant Flora. Meine Eltern waren, nicht ganz freiwillig, von Bern nach Wohlen gezogen. Noch 1938 wohnten meine Eltern in der Stadt Bern, im Mattenquartier, wo vor allem Arbeiter zu Hause waren. Mein Vater war von Beruf Metzger. Nur nützte ihm das nichts, damals standen Tausende auf der Strasse. Es war die Zeit der grossen Arbeitslosigkeit. Glück hatten ein paar Dutzend Leute, wenn es schneite. Dann konnten sie sich beim städtischen Bauamt mit der Schaufel ein paar Franken verdienen. Meine Mutter steuerte etwas zum Haushaltsgeld mit Putzen bei der besseren Gesellschaft bei. Wie man sich denken kann, herrschte bei uns chronischer Geldmangel.

Zu jener Zeit war es üblich, dass man arme Leute, die der Stadt finanziell zur Last fielen, auswies. Diese mussten sich dann auf ihrer Heimatgemeinde melden. Die Behörden hatten meist keine Freude, wenn wieder eine solche Familie auftauchte. Dieses traurige Schicksal blühte auch unserer Familie. Unser Heimatort ist die Gemeinde Dietwil im Freiamt, zu jener Zeit ein kleines Bauerndorf. Im Winter 1938 bekamen unsere Eltern von der Stadt Bern die Aufforderung, sich in Dietwil bei einem Bauern zu melden. Das Bahnbillet und ein kleines Taschengeld wurden ihnen ausgehändigt.

Meine Eltern fuhren also mit der Bahn nach Gisikon-Root. Von dort mussten sie durch den Schnee nach Dietwil marschieren, circa zwei Stunden lang. Mein Vater und meine Mutter meldeten sich halb erfroren und hungrig bei der angegebenen Bauernfamilie, die gerade beim Essen war. Die Ankömmlinge wurden von oben bis unten gemustert. Ein Stuhl wurde ihnen nicht angeboten, zum Essen eingeladen wurden sie schon gar nicht. Der Bauer kam gleich zum Thema Arbeit. Er beschied meinen Eltern Folgendes: Mein Vater sollte zu einem Bauern als Knecht arbeiten gehen, meine Mutter zu einem anderen Bauern als Magd. Die beiden Kinder Kaspar und Klärle würden dann auch noch ein Plätzchen finden!

Damit war für den Bauern das Thema erledigt und meine Eltern konnten gehen. Sie marschierten wieder nach Gisikon zurück und fuhren mit der Bahn nach Bern. Für sie stand fest, dass sie nie und nimmer nach Dietwil umziehen würden. An Weihnachten 1938 kam dann ein Stadtbeamter zu uns, der uns aufforderte, die Stadt zu verlassen und uns in Dietwil zu melden. Meine Eltern waren in Bern nicht straffällig geworden, sie hatten schlicht und einfach keine oder kaum eine Arbeit.

Dann war es so, dass meine Mutter in Wohlen AG eine verheiratete Schwester hatte. Ihr Mann arbeitete damals in einer Wohler Strohfabrik. Meine Tante Liese teilte unseren Eltern mit, dass in einer Fabrik in Wohlen Arbeiter gesucht würden. Sie sollten doch so schnell als möglich dorthin kommen, eine Wohnung wäre auch vorhanden. Meine Eltern reisten dann mit Kaspar und Klärle und wenig Gepäck im Januar 1939 nach Wohlen. Ich muss hier noch ein paar Begebenheiten erwähnen, die mir beim Schreiben wieder in den Sinn gekommen sind. Gegen Ende 1938 wollten die Behörden in Bern doch tatsächlich, dass sich meine Mutter unterbinden lassen sollte. Nur hatten diese Herren nicht bedacht, dass meine Mutter schon im zweiten Monat schwanger war. Sie trug damals bereits mich unter ihrem Herzen. Das war ihnen dann doch zu riskant, und sie verzichteten darauf. Nun, was soll man da noch sagen. In dieser Zeit machte man mit armen Leuten, was man wollte, wie zum Beispiel auch mit den Jenischen und Fahrenden.

Bevor meine Eltern aus Bern ausgewiesen wurden, bekamen sie den Vorschlag, nach Kanada auszuwandern. Die Stadt würde die Schiffsreise einfach bezahlen plus 2'000 Franken Handgeld. Auch würde ihnen ein Stück Land zur Verfügung gestellt, das sie allerdings selber urbar machen müssten. Mein Vater wollte das Angebot der Stadt annehmen, aber meine Mutter wehrte sich mit Händen und Füßen dagegen. So blieben sie eben in der Schweiz und wurden keine Farmer und die Kinder keine Cowboys und -girls. Aber einige Bekannte nahmen das Angebot an und zogen nach Kanada.

Bereits 1937 waren meine Eltern von Bern nach Brig ins Wallis gezogen. Vater hatte einen Job im Schlachthaus bekommen. Das wäre auch eine Gelegenheit gewesen, sesshaft zu werden. Mein Vater war sogar in der

Stadtmusik. Es hätte also fast alles gepasst. Doch meiner Mutter gefiel es in Brig überhaupt nicht. Sie wurde krank. Sie sagte später, sie habe das Gefühl gehabt, die Berge würden sie erdrücken. Also kehrten sie wieder nach Bern zurück. Doch die Berner weigerten sich, die Schriften anzunehmen. Und so fing die unselige Berner-Geschichte an. Mein Bruder Kaspar wollte später, dass sich die Stadt Bern für diese ungerechtfertigte Ausweisung entschuldigen sollte. Er schrieb doch tatsächlich 2001 einen Brief nach Bern und bekam Antwort. Ja, in diesem Antwortschreiben wurde bestätigt, dass die Familie Burkart Anfang 1939 aus Bern ausgewiesen worden war. Allerdings könnte sich die Stadt für etwas, das vor mehr als 60 Jahren geschehen sei, nicht entschuldigen. Basta.

Also reisten meine Eltern im Januar oder Februar 1939 nach Wohlen AG. Als sie in Wohlen eintrafen, wurden sie von Tante Liese und Onkel Sepp erwartet. Sie konnten beim Restaurant Flora eine Wohnung mieten. Dann ging es auf Arbeitssuche. Mutter arbeitete bei verschiedenen Firmen. Vater bewarb sich bei der Firma Georges Meyer. Diese Firma war die grösste Arbeitgeberin in der Wohler Strohindustrie. Die Firma suchte sogenannte Cellophan-Schneider. Er hatte zwar keine Ahnung von dieser Arbeit, wurde aber trotzdem angestellt. Er sagte später, dass er einfach sehr genau aufgepasst hätte, was seine Kollegen gemacht hätten. Damit waren meine Eltern vorerst aus dem Gröbsten raus.

Einige Zeit vorher war es nochmals eng geworden. In Dietwil wartete man nämlich sehnsüchtig auf die billigen Arbeitskräfte. Als diese nicht auftauchten, forschte man nach und stellte fest, dass dieselben in Wohlen untergekommen waren. Weil man meine Eltern und die Kinder unbedingt in Dietwil haben wollte, schickte man ihnen die Polizei auf den Hals. Diese musste dann unverrichteter Dinge abziehen, weil meine Eltern glaubhaft machen konnten, dass sie Arbeit und eine Wohnung hatten.

Am 20. Mai 1939, an einem Sonntag, um fünf Uhr nachmittags, kam ich in der Wohnung über dem Restaurant Flora auf die Welt. Die Hebamme war Frau Marti. Sie meinte, das würde gut gehen, nachdem sie meine Mutter untersucht hatte. Es ging gut. Die Grösse und das Gewicht stellte sie nicht

genau fest. Nur so viel: Nachdem sie den kleinen Erdenbürger in den Armen hielt, meinte sie, er wiege ungefähr vier Kilo. Nun war ich hier, im Jahr 1939, das noch in die Geschichte eingehen sollte, denn im Frühling 1939 roch es bereits gewaltig nach Krieg.

Jetzt bestand die Familie aus Vater, Mutter, Schwester Klara, Bruder Kaspar und dem kleinen Ruedeli. Das Leben ging so weiter und die Eltern hatten sich in Wohlen schon ein bisschen eingelebt.

Kriegszeit

Am 1. September brach der Zweite Weltkrieg aus. Vater war wegen eines Herzfehlers nicht diensttauglich. Er wurde später aber zum HD (Hilfsdienst) eingezogen. Er arbeitete einige Zeit in Altdorf in der Munitionsfabrik. Am Sonntag fuhr er mit dem Velo nach Altdorf und am Samstag wieder zurück. Er wohnte in günstigen Zimmern. Am Essen sparte er auch, weil er möglichst viel von seinem Verdienst nach Hause bringen wollte.

In dieser Zeit, zwischen 1939 bis 1941, wurden in der Schweiz die Befestigungsanlagen ausgebaut. Vater war jedenfalls im Fricktal beim Bunkerbau beschäftigt. Auch ins Fricktal fuhr er mit dem Velo. Ich glaube fast, er fuhr am Morgen zur Arbeit und am Abend wieder zurück.

Auf dem Eichberg hatte das Militär ein sogenanntes Internierungslager eingerichtet. Dort wurden geflüchtete Polen und Russen betreut. Mein Vater musste als HD-Soldat einige Zeit dort oben arbeiten. Die Internierten hatten es sicher nicht leicht. Sie wurden zu diversen Arbeiten eingesetzt, zum Beispiel in der Landwirtschaft. Dort herrschte grosser Mangel an Arbeitskräften. Die meisten Männer waren im Militär und die Frauen mit den Kindern und Grosseltern alleine. So war die Landwirtschaft froh um die Internierten, die übrigens sehr gute Arbeit verrichteten. Sehr viele von ihnen wurden auch im Strassenbau eingesetzt. Das sieht man heute noch bei vielen Pass- und Landstrassen. Mein Vater erhielt zwei Franken am Tag, nicht viel, um eine Familie durchzubringen.

1943 bis 1945 war Vater in Aarau als HD-Küchenchef. Ich kann mich noch schwach erinnern, dass Mutter mit uns Kindern mit dem Zug nach Aarau zu Vater fuhr. Im Gepäck hatten wir meistens diverse Kesseli und Behälter. Am

Abend, wenn wir wieder nach Hause zurückkehrten, waren diese Behälter gefüllt mit Kakao, Spaghetti oder Gemüse. Von 1939 bis 1948 gab es sogenannte Rationierungsmarken, zum Beispiel für Milch, Butter, Fleisch, Brot, Reis oder auch Fett. Weil unsere Familie bereits aus sieben Personen bestand, bekam Mutter zum Beispiel für Milch, Brot und Fleisch ziemlich viele Marken. Nur nützte uns das nicht viel, denn wir hatten ja das Geld nicht, um diese Lebensmittel zu kaufen. Mutter verkaufte darum viele Marken an bessere Leute, die keine Kinder hatten. Auch das brachte wieder etwas Geld in die Haushaltskasse.

Etwas ist mir ganz fest in Erinnerung geblieben. Als ich vom Kindergarten nach Hause lief, musste ich am sogenannten Sirenenhaus vorbei. Das war ein vierstöckiges Haus, auf das die Alarmsirene montiert war. Diese Sirene wurde eingeschaltet, wenn feindliche Flugzeuge in den Schweizer Luftraum eingedrungen waren. Es war ein schauriger auf- und abschwellender Ton. Ich hatte noch lange nach dem Krieg ein komisches Gefühl, wenn ich an diesem Haus vorbeiging.

1944 durften Kinder, die in Familien aufwuchsen, denen es nicht gerade gut ging, für einige Zeit ins zugerische Menzingen in die sogenannte Erholung. Dort war das Kinderheim Marianum, welches von katholischen Schwestern geleitet wurde. Dort hatte es auch Flüchtlingskinder aus Frankreich. Unser Bruder erhielt auch die Möglichkeit, dorthin zu gehen. Nebst guten Wünschen gab Mutter Kaspar auch viele Rationierungsmarken mit. In diesem Heim erlebte mein Bruder mit anderen Schweizerkindern schwierige Zeiten. Täglich gab es Hafersuppe und altes Brot. Die Butter darauf konnten sie vergessen, die assen die Schwestern und die Flüchtlingskinder. Diese bekamen in Sachen Essen all das, was den Schweizerkindern vorenthalten wurde. Mit der Zeit drangen die Gemeinheiten bis nach Hause durch. Nach ein paar Wochen wurden die Kinder zurückgeholt. Ein paar Kinder schrieben an die Fassade des Hauses zum Abschied: «Marianum ist ein Zuchthaus». Als mein Bruder nach Hause kam, war er ausgehungert. Er sah schlimmer aus als die Kinder, die aus Deutschland oder Österreich in die Schweiz zur Erholung kamen.

Als ich viele Jahre später, so um 1972, mit meinem Tankzug nach Menzingen kam, um Heizöl auszuliefern, fragte ich nach dem Marianum. Damals gab es dieses Haus noch. Ich fragte die Kinder, die dort spielten, nach der Leiterin, welche tatsächlich kam. Allerdings war es keine Ordensschwester, sondern eine weltliche Frau. Ich erzählte ihr diese Geschichte. Sie konnte es kaum fassen, dass damals, Ende des Krieges, solches passiert war.

Im Sommer 1945, als der Krieg zu Ende war, pflanzte man im Wohler Wald eine Linde. Diesen Baum kann man heute noch sehen. Er befindet sich beim Forsthaus am Waldeingang. Es wurde ein Volksfest organisiert, in Dankbarkeit dafür, dass wir vom Krieg verschont worden waren. Das Fest sollte jedes Jahr, anfangs Mai, wiederholt werden, allerdings wurde es nur zwei oder drei Mal abgehalten. An diesem Fest gab es allerlei Spiele. Zum Beispiel Sackhüpfen oder einen Lauf rund ums Hölzli. Das Grösste war allerdings das sogenannte «Chääszänne». Da musste man auf einer kleinen Bühne Grimassen schneiden. Die besten Grimassenschneider bekamen einen Preis. Mein Bruder Kaspar und ich machten auch mit. Es war eine Riesengaudi. Als Preis für unseren zweiten Rang bekamen wir ein Kilo Käse und eine Flasche Jufis (Himbeerlimonade, von Wirt Sami hergestellt).

Alltag

Zu dieser Zeit wohnten wir im Oberdorf in einem kleinen Haus. Unten befanden sich die Stube mit einem Kachelofen und ein Zimmer. Von der Küche aus wurde der Ofen beheizt. Der Kochherd wurde mit Holz befeuert. Die Mutter musste also dauernd Feuer machen, sonst war nichts mit Kochen. Damals waren wir schon vier Kinder und das fünfte war unterwegs. Unser Hausarzt hiess Dr. Sarbach. Das war ein grosser, kräftiger Mann. Wenn Mutter knapp bei Kasse war, und das war sie eigentlich immer, meinte der Doktor, das wäre schon in Ordnung, er verlange dann bei den Reichen ein bisschen mehr. Wenn wir Ohrenschmerzen hatten, mussten wir zu ihm. Er hatte einen kleinen Schlauch, den steckte er uns ins Nasenloch. Am Ende des Schlauches befand sich ein kleiner Gummiballon. Nun mussten wir «Jakob» sagen, und in diesem Moment drückte er auf den Ballon. Es war ziemlich unangenehm, aber die Ohren waren durchgeblasen. Zweck erfüllt.

Auf November 1945 erwartete Mutter wieder ein Kind. Am 1. November war es dann auch soweit. Die Hebamme kam mit ihrem Köfferchen. Kaspar, Klara, Balz und mich schickte die gute Frau ins Dorf. Sie gab uns ein paar Batzen mit und sagte, wir sollten nicht zu früh kommen, der Storch bringe uns ein Geschwisterchen. Als wir aus dem Dorf zurückkamen, hatte der Storch tatsächlich ein Brüderchen gebracht. Es war unser Peter. Kaspar war riesig enttäuscht, hatte er doch ein Schwesterchen erwartet. Dr. Sarbach schenkte uns zur Geburt des Kleinen eine riesengrosse Wähe. Diese durften wir beim Beck Reusser abholen. Nun waren wir schon fünf Kinder in diesem kleinen Haus. Es sollte nicht das Letzte sein.

An dieses kleine Haus war noch ein Schweinestall angebaut. Zu dieser Zeit grunzten dort zwei Schweine. Eines wurde von uns geschlachtet, das andere wurde verkauft. Da ja Vater Metzger war, war es klar, dass er die Sau selber schlachten würde. Es stand uns also eine richtige Hausmetzgete bevor. Ich weiss es noch, als wäre es heute. Am Morgen ging es los. Es kamen noch einige Leute, um Hand anzulegen. Mein Vater hatte sich eine grosse Stande von einer Metzgerei ausgeborgt. Nun wurde das arme Schwein, auf dem mein Bruder Walter ab und zu ums Haus geritten war, zum Hinrichtungsplatz gebracht. An einem Eisenhag band man das arme Tier mit einem Seil fest. Dann erschoss es Vater mit einem sogenannten Bolzenschussapparat. Als das Tier tot war, wurde es vom Vater mit einem scharfen Messer in den Hals gestochen, um das Blut in bereitgestellte Kessel zu lassen. Nachher wurde es mit vereinten Kräften in die Stande gehoben. Diese hatte man vorher mit heissem Wasser gefüllt. Dies deshalb, weil man die Sau so besser rasieren konnte. Das geschah mit sogenannten Schabern.

Nun ging es mit der Verarbeitung des Schweines los. Aus dem Blut, dem man noch Milch, diverse Gewürze und vieles mehr beifügte, gab es dann die Blutwürste. Auch wurden Leberwürste, Bratwürste und Rauchwürste hergestellt. Die Füsschen, das Schnörkli und das Speckfleisch wurden noch einige Zeit in eine sogenannte Beize gelegt. Natürlich fehlte dort auch der Schinken nicht. Dieser kam nach der Beize zusammen mit dem Speck in eine Räucherammer. Bis zum Abend wurde also emsig gearbeitet. Dann gab es das

Abendessen. Dieses bestand aus diversen Leckerbissen. Da gab es Blut- und Leberwürste, Bratwürste und Koteletts. Dazu natürlich Rösti, Bier, Wein und Kaffee Lutz. Das Fett der Sau, die so sogenannte Flamme, wurde in Würfel geschnitten. Diese wurden dann in einer grossen Pfanne zum Schmelzen gebracht. Anschliessend wurde das flüssige Fett abgeseibt. Die Krümel, die zurück blieben, die sogenannten Greupel, bestreute man mit Salz und ass diese zusammen mit einem Stück Brot. Das ergab dann einen Leckerbissen der besonderen Art. Wir Kinder langten tüchtig zu, denn so schnell gab es nicht wieder so feine Sachen. Nach dem Essen wurde noch tüchtig gefeiert. Vater machte dann mit seinen Kollegen Ländlermusik bis in die frühen Morgenstunden. Das war die letzte Metzgete, denn 1947 zügelten wir wieder in die obere Halde. Aber noch wohnten wir in unserem kleinen Haus, das wir so liebten.

So um 1945/46 ging die Diphtherie um. Das war eine sehr gefährliche und ansteckende Krankheit. Weil man das Penizillin noch nicht zur Verfügung hatte, konnte die Krankheit auch lebensgefährlich werden. Bei uns wurden Kaspar, Klara, Ruedi und Balz krank. Die Krankheit ist mit Angina zu vergleichen, nur war sie viel stärker. Man bekam hohes Fieber und konnte kaum noch schlucken.

Die Winter damals waren sehr kalt und schneereich. Dann gingen wir viel schlitteln. Weil damals sehr wenige Autos unterwegs waren, konnte man vom Oberdorf über die Pilatusstrasse bis zum Restaurant Gotthard fahren. Auch die obere Steingasse und die Hochwacht waren beliebte Schlittelwege.

Beim jetzigen Bünzmattschulhaus befand sich der sogenannte Eisweiher. Das Eisfeld begrenzte man mit einer niedrigen Holzbande, spritzte das Feld mit Wasser ab und schon hatten wir das Eis für Hockeyspiele. Als Eismeister fungierte der Strebel Edi. Man baute ihm eine kleine Baracke mit einer Lautsprecheranlage. Wohlen hatte auch eine Hockeymannschaft, die sich aus Spielern der 1. Mannschaft des FC Wohlen bildete. Die Spiele auf unserem Eisweiher waren immer sehr spannend. Ich weiss noch, dass wir einmal den HC Aarau schlugen, der doch eine oder zwei Ligen über uns spielte. Ich versuchte auch einmal, Schlittschuh zu laufen. Man musste diese

an den Schuhen oder Holzböden festschrauben. Nachdem ich etwa zwanzig Mal auf die Nase gefallen war, gab ich die Sache auf, endgültig. Ich ging aber immer wieder zum Weiher. Einmal war das Eis zu dünn und ich brach ein. Klatschnass lief ich nach Hause. Ich habe mich dann so erkältet, dass ich eine Lungenentzündung bekam. Von da an war der Eisweiher für mich erledigt.

Die Zeit, in der wir im kleinen Haus im Oberdorf wohnten, war eine der schönsten. Da war die Familie Gretler, die eine Schreinerei besass. Gretlers hatten sieben Kinder, zwei Mädchen und fünf Buben. Natürlich spielten wir Kinder viel miteinander.

Vater Gretler stellte auch Särge her. Wenn jemand starb, fuhr Herr Gretler mit einem grossen Zweirad-Karren, den Sarg obendrauf, durchs Dorf zur Trauerfamilie. Dort musste er der Leiche das Totenhemd anziehen und den Sarg schmücken. Dann wurde die Leiche drei Tage zu Hause aufgebahrt, damit die Leute vom Toten Abschied nehmen konnten. Nach drei Tagen fuhr der «Vit» (s' Vite: Zuname der Familie Koch) mit dem Leichenwagen vor. Den Sarg legte man in den Wagen, und die ganze Trauergemeinde marschierte hinter dem Leichenwagen durchs Dorf, bis zum Friedhof. Zu der Schreinerei gehörte auch noch ein grosser Schopf. In diesem Schopf war das Sarglager untergebracht. Wir Kinder spielten viel miteinander, auch in diesem Schopf. Wir machten uns einen Spass daraus, uns in den Särgen zu verstecken. Aber wenn uns Herr Gretler erwischte, gab es warme Ohren.

Erinnerungen an die Schulzeit

1944 und 1945 ging ich für zwei Jahre in den Kindergarten. Der befand sich unterhalb des Haldenschulhauses. Ich kann mich noch gut an die Lehrerin erinnern. Sie war eine grosse und eine liebe Frau. Die zwei Jahre im Kindergarten waren meine glücklichsten. Ab der 1. Klasse war es dann definitiv vorbei mit der schönen Zeit, aber davon später mehr. Im Frühling 1946 musste ich, nach zwei Jahren Kindergarten, in die 1. Klasse. Meine Lehrerin machte aus der Klasse zwei Hälften. Auf der linken Seite waren Kinder aus armen Verhältnissen, deren Väter meistens Arbeiter in der Strohindustrie waren.

Weil ich im Rechnen etwas Mühe hatte, wurde ich von ihr schikaniert. Sie riss mich an den Haaren, dass ich manchmal Kopfweg hatte. Man stelle

sich das vor, ich war damals sieben Jahre alt. Meine Eltern mussten in der Fabrik arbeiten und hatten daher wenig Zeit, um mit mir zu lernen. So kam es dann, dass ich die erste Klasse wiederholen musste. Von da an war ich beim Jahrgang 1940 gelandet. Das machte mir die ganze Schulzeit hindurch zu schaffen.

Nach der zweiten Klasse kam ich dann zu einem Lehrer. Dieser nannte mich wenigstens beim Vornamen, was vorher nie der Fall gewesen war.

Ich hatte von der ersten Klasse an noch ein Handicap. Kaspar, Klara und ich schielten von Geburt an. Glücklicherweise die jüngeren drei Geschwister nicht. So musste dann unsere Mutter mit uns dreien nach Aarau. Am Morgen fahren wir mit dem Zug dorthin. Beim Arzt bekam meine Mutter eine Nummer. Es dauerte manchmal bis am späten Nachmittag, bis wir an der Reihe waren. Als Kaspar etwa 15 oder 16 Jahre alt war, wurde er operiert. Damals war man der Meinung, dass man vorher nicht operieren dürfte, was natürlich nach heutiger Sicht zu spät war.

Ich bekam eine Brille, bei der das gute Auge abgedeckt war. Der Zweck dieser Massnahme war, dass dann das schwache linke Auge mehr belastet würde und die Sehkraft langsam wieder zurückkäme. Nur in der Schule hatte ich dadurch grosse Mühe beim Lesen und Schreiben. Also schaute ich unter der Brille hervor. Mit der Zeit trug ich die Brille nicht mehr und ich ging auch nicht mehr nach Aarau. Das Resultat war dann allerdings, dass sich das Sehzentrum am linken Auge verschoben hat, und ich deshalb nur noch etwa 20% Sehkraft hatte. Und das ist bis heute so geblieben. Das Schielen war von unserem Vater vererbt. Das heisst, unser Vater schielte nicht, aber sein Vater. Ich ging zwar acht Jahre zur Schule, aber nach der 7. Klasse konnte ich die Schule verlassen. Das störte mich allerdings nicht gross. Es kam noch dazu, dass ich nach der Schulzeit sofort arbeiten musste, um die Familie zu unterstützen.

Jungwacht

Die drei Jahre bei Lehrer Schmid gingen ohne grosse Probleme vorbei. Zu dieser Zeit wollten mein Bruder Walter und ich in die Jungwacht eintreten. Zuerst mussten wir uns in der Kandidaten-Gruppe bewähren. Das dauerte

circa ein Jahr. Danach musste man eine Prüfung ablegen und wenn man die bestanden hatte, war man dabei. Mein Experte war Guido Muntwyler, der viele Jahre später den Zirkus Monti gründete! Als Kandidat trug man ein weisses Hemd. Nach bestandener Prüfung bekam man das grüne Jungwacht-Hemd mit dem Signet auf der Brust. Ausserdem noch einen breiten Leder-gurt mit dem Jungwacht-Zeichen auf der Schnalle. Auf diesen Gurt waren wir besonders stolz.

Jedes Jahr organisierte die Jungwacht ein Ferienlager, ich war dreimal dabei. Es dauerte immer zwei Wochen. Das Lager kostete 20 Franken plus Gemüse für diejenigen, denen 30 Franken zu viel waren. Wir hatten einen grossen Garten, aber zu wenig Geld, dafür viel Gemüse. Alles klar? Das erste Lager war 1948 oder 1949 auf dem Gottschalkenberg. Wir besammelten uns auf dem Haldenschulhausplatz. Dann marschierten wir in einer Viererreihe, die Fahne voraus, zum Bahnhof. Jeder trug einen Rucksack, der mit Kleidern und der Ausrüstung bepackt war. Von Wohlen fuhren wir mit der Bahn nach Zug. Dort mussten wir auf die Ägeri-Bahn umsteigen. Damals fuhr das Bähnchen von Zug nach Unterägeri. Dort angekommen, mussten wir auf den Gottschalkenberg marschieren. Da war nichts mit ruhigem Wandern, da wurde pressiert, jeder wollte zuerst oben sein.

Auf dem Gottschalkenberg wurden wir in einem grossen Bauernhaus einquartiert. Das Haus gehörte zu einem Kloster. Ich glaube, wir schliefen auf einem Strohlager. Bei schönem Wetter konnten wir draussen essen, wir hatten am Waldrand einen schönen Essplatz gebaut. Dieser musste die ganze Nacht bewacht werden. Die Wachmannschaft schlief in einem Zelt vor dem Essplatz. Von abends 20.00 Uhr bis morgens um 07.00 Uhr war die Wache anwesend. Eine Wache dauerte zwei Stunden. Meine dauerte damals von Mitternacht bis 2.00 Uhr. Die Mannschaft bestand aus sechs Knaben. Einer meiner Kameraden sollte auch zwei Stunden Wache schieben. Aber der arme Kerl hatte solche Angst, da hätten ihn keine zehn Pferde aus dem Zelt gebracht. Ich glaube, er musste frühzeitig nach Hause geschickt werden.

Die Jungwacht war aber auch für ihre langen Märsche bekannt. Eines schönen Tages hiess es, morgen gehen wir nach Einsiedeln. Am Morgen

mussten wir in aller Herrgottsfrühe aufstehen. Da hiess es, Toilette machen, Uniform anziehen. Die bestand aus dem grünen Hemd mit Jungwacht-Emblem, kurzen Manchesterhosen, Kniesocken und hohen Schuhen. Mit Morgenessen war an diesem Tag nichts. Wir mussten also, ohne etwas im Magen zu haben, nach Einsiedeln marschieren. Wie lange der Marsch dauerte, weiss ich nicht mehr, aber sicher ein paar Stunden. Als wir in Einsiedeln ankamen, mussten wir uns in Viererreihen aufstellen. Die Fahne voraus, marschierten wir mit frohem Gesang Richtung Klosterkirche. Dort las unser Präses eine Messe. Zum Essen hatten wir immer noch nichts bekommen, was sich nach der Messe endlich änderte. Nachher gingen wir an das grosse Jungwachttreffen. Da trafen wir Jungwächter aus der ganzen Schweiz. Für mich war das ein wunderschönes Erlebnis, das ich nie mehr vergessen habe, nicht nur wegen des Hungermarsches! Gegen Abend machten wir uns auf den Heimweg. Ich traf mit der ersten Gruppe im Lager ein, anscheinend war ich konditionell noch gut beieinander.

Die vierzehn Tage waren im Grossen und Ganzen interessant. Einmal besuchten wir ein stillgelegtes Kohlelager. Das war ein langer Stollen, der tief in den Berg hinein führte. Mit den Taschenlampen leuchteten wir die Wände und Decken aus und sahen die Kohleadern. Anscheinend war da früher Kohle abgebaut worden. Ich fand die ganze Sache interessant, aber es war natürlich wieder so eine versteckte Mutprobe. Das Essen im Lager war einfach. Am Morgen gab es Kakao und Haferbrei. Sonst natürlich viel Gemüse, Kartoffeln und wenig Fleisch.

Aber bald hiess es Abschied nehmen, Rucksack packen, nach Unterägeri laufen, nach Zug fahren, umsteigen und nach Wohlen fahren. Am Bahnhof erwarteten uns die Eltern. Dann wie gehabt Viererkolonnen, Fahne voraus, Angehörige hinten drein, Richtung Gesellenhaus.

Ich durfte dann noch zweimal nach Baldegg ins Lager. Mit der WM fuhren wir nach Fahrwangen. Von dort mussten wir mit Sack und Pack nach Bettwil und auf dem Rücken des Lindenberg nach Baldegg marschieren. Im Kloster Baldegg konnten wir dann vierzehn Tage die Gastfreundschaft der Schwes-

tern geniessen. Die Lager in Baldegg waren schön, schon wegen des Sees, der ganz in der Nähe war.

Die Jungwacht-Zeit ging dann für mich und meinen Bruder Balz abrupt zu Ende. Anscheinend haben wir dem Jungwachtideal nicht mehr entsprochen. Eines unschönen Tages mussten wir die Jungwacht-Gürtel subito abgeben. Damit war die Zeit der Jungwacht für uns vorbei!

Hausbau an der oberen Halde

1947 konnten meine Eltern in der oberen Halde ein sogenanntes Subventions-Haus bauen. Das waren Einfamilienhäuser, die der Staat für kinderreich. Wenn man das Haus innerhalb von 20 Jahren verkaufte, musste die Subvention zurückgezahlt werden. Das neue Haus kostete mit Land etwa 42'000 Franken. Das kleine Haus, in dem wir wohnten, verkauften unsere Eltern für 3'800 Franken. Es fehlten aber immer noch circa 5'000 Franken. Leider gelang es nicht, in Wohlstand das Geld zu erhalten. Mein Vater erinnerte sich dann an eine Familie von Sägesser in Luzern. Woher und wie er die Familie kannte, weiss ich nicht. Eines Tages fuhr die ganze Familie mit dem Zug nach Luzern. Die Familie von Sägesser wohnte in einem grossen Haus. Es waren sehr vornehme Leute.

Ich kann mich noch gut erinnern, dass die Frau aus einer Schrankschublade ein paar Schokoladen nahm und an uns Kinder verschenkte. Nun, mein Vater bekam die Bürgschaft, und das Haus konnte gebaut werden.

Damit begann aber eine Leidenszeit, die jahrelang andauern sollte. In der oberen Halde war zu dieser Zeit noch kein Wohnhaus gebaut worden. Aber es gab bereits fünf Bauernhöfe. Die Halder waren eine verschworene Gemeinschaft, die keine Fremden duldete. Die hatten doch tatsächlich einen eigenen Halderrat. Man muss sich das vorstellen: Da kam eine Arbeiterfamilie mit fünf Kindern und wollte ein Haus bauen. Undenkbar für gewisse Leute. Zudem war diese Familie noch mausarm. Dass das Haus vom Bund gefördert wurde, interessierte die Leute überhaupt nicht.

Als das Baugespann montiert wurde, ging es los. Da wurden auf dem Bauplatz Tafeln aufgestellt. Da war zum Beispiel zu lesen, dass diese Familie Milch und Brot von der Gemeinde bezahlt bekomme und sich nun erfreche,

ein Haus zu bauen. Dass die Leute, die diese Tafeln aufgestellt hatten, vom Bund auch Tausende von Franken bekamen, sogenannte Subventionen, die sie nicht zurückzahlen mussten, an das dachten diese Leute nicht. Als meine Mutter einmal eine Bekannte besuchte und noch beim Bauplatz vorbei ging, wurde sie von einem Halder mit üblen Beschimpfungen eingedeckt.

Es kam soweit, dass meine Eltern beim Gemeindeammann vorsprachen, ihm die gesamten Vorkommnisse schilderten und erklärten, sie werden auf den Hausbau verzichten. Der Ammann versprach, er würde sich der Sache annehmen und wir sollen ruhig weiterbauen. Die Sache mit den Tafeln auf dem Baugelände hörte auf, dafür wurden für rund 2'000 Franken Baumaterialien mutwillig kaputt gemacht.

Die Arbeiten wurden 1946 begonnen. Der Aushub für den Keller wurde in Handarbeit ausgeführt. Das heisst, die Arbeiter mussten das Material mit Karretten über Holzläden nach oben bringen. Da wurde es in zwei einachsige Holzanhänger geladen. Ein grosser Hürlimann-Traktor brachte dann die Fuhren in eine Grube. Mit einer einfachen Vorrichtung konnten die Anhänger gekippt werden. Wir Kinder waren oft auf dem Bauplatz und schauten den Arbeitern zu. Das Haus wurde übrigens ohne Kran gebaut. Man kann sich vorstellen, wie mühsam es war, Backsteine, Beton, Sand oder Verputz nach oben zu bringen. Das Haus wurde im Sommer 1947 fertiggestellt, es wurde trotz allem ein schönes Haus. Allerdings gab es keine Zentralheizung und kein Badezimmer. Das wurde dann viele Jahre später nachgeholt. Auch meine Eltern freuten sich nun auf das neue Haus.

Das Umziehen war auch so eine lustige Sache, die ich nie mehr vergessen werde. Der Bauer Adolf Strebelt, der in der Halde einen Hof hatte, kam mit zwei Pferden und einem Brückenwagen und wir luden die ganze Bagage darauf. Also nichts von geschlossenem Möbelwagen. Da waren wir nun im Sommer 1947 in der Halde angelangt, wo wir auch bleiben sollten. Das neue Haus hatte fünf Schlafzimmer, eine Stube, eine Küche, zwei Keller und ein Schöpfli. Natürlich waren die Zimmer nicht speziell gross, aber für uns reichte es allemal. Auf jeden Fall hatte ich ein Zimmer, und das war ja die Hauptsache.

Auch die Halder hatten sich unterdessen mehr oder weniger beruhigt. Ich ging nun in die zweite Klasse ins Haldenschulhaus. Ein paar Häuser weiter wohnte die Familie Fürst. Ein Knabe hiess Emil. Er war gleich alt wie ich. Emil besuchte die zweite Klasse bei Fräulein Ender. Wir hatten den gleichen Schulweg und wir wurden gute Freunde. Wir kauften später die gleichen Motorräder und wir gingen 1959 in die gleiche Rekrutenschule, nämlich in Genf bei den Luftschutztruppen. Aber zuerst mussten wir noch ein paar Jahre in die Schule.

Nun ging es auf die Erste Kommunion zu. Natürlich freuten wir uns darauf. Eines Tages, wir hatten gerade Pause, musste mich der Teufel geritten haben. Ich nahm einen Papiersack, füllte ihn mit Wasser vom Brunnen und schlug ihn einem Mädchen über den Kopf. Das Mädchen stammte aus einer besseren Familie und sie ging mir schon lange auf die Nerven. Nur mit der Reaktion des Pfarrers hatte ich nicht gerechnet. Als das Mädchen platschnass zum Geistlichen rannte, musste ich danach vor der ganzen Klasse antraben. Er meinte, so was mache man nicht und ich solle sofort nach Hause gehen und die Erste Kommunion könne ich vergessen. Als ich nach Hause kam, fragte meine Mutter, was los war. Ich erzählte ihr die Geschichte. Meine Mutter reagierte blitzartig. Sie nahm das Velo, setzte mich hinten drauf, und los ging es zur Schule. Der Unterricht war noch nicht zu Ende. Meine Mutter klopfte an die Türe, der Pfarrer kam raus und die Mutter legte los. Er solle bitte schön nicht so ein Theater machen. Und wenn ich nicht kommunizieren könne, so würde die ganze Familie, ausser dem Vater, in der reformierten Kirche anzutreffen sein. Er könne sicher sein, sie meine es ernst. Nun war es dem Pfarrer nicht mehr wohl, denn er wusste, dass Mutter reformiert war. Der Herr Pfarrer antwortete, so habe er es auch nicht gemeint. Natürlich könne ich zur Ersten Kommunion. Das Grösste war, dass ich im Schuhhaus ein paar Schuhe aussuchen durfte. Damit war die Sache erledigt und Mutter hatte fortan mit ihm keine Probleme mehr.

Burli

Nun wohnten wir in der oberen Halde. Da hatte es noch fünf Bauernbetriebe, unter anderen war da der Burli. Er war allerdings recht eingeschränkt, denn an der rechten Hand hatte er nur zwei Finger, die anderen hatte er mit der Holzfräse abgeschnitten.

Von unserem Burli muss ich noch ein paar Sachen erzählen. Er war ja der Vater von meinem späteren Arbeitskollegen Paul, genannt Kennedy. Er fuhrwerkte mit Kühen, denn Pferde oder einen Traktor konnte oder wollte er sich nicht leisten. Als das Traktorfieber ausbrach, wollte Paul, dass sein Vater auch einen kaufte. Burli wollte natürlich nicht hinten anstehen und kaufte einen Farmall Cub. Paul hatte grosse Freude am Traktor. Allerdings passte ihm das Handgas nicht. Er liess es zum Fussgas abändern und fuhr fortan wie ein kleiner König durch die Halde. Als Paul 15-jährig wurde, lief er von zu Hause weg zu seinen Verwandten an der Rummelstrasse. Die hatten einen Bauernbetrieb, führten den Kehricht ab und die Leichen in den Friedhof. Paul gefiel es dort, er hatte genug zu essen und niemand plagte ihn. Burli allerdings verzweifelte schon fast deshalb, weil er nicht wusste, wer mit dem Traktor fahren sollte. Er kam dann auf die Idee, meinen Bruder Balz zu fragen, der ja immer mit dem Paul Traktor fahren durfte. Balz sagte ja und war fortan erster Traktorfahrer beim Burli. Später musste dann die Tochter Ruth das Amt übernehmen, weil Balz nicht mehr wollte.



Abb. 1:
Ruedi Burkart.
Aufnahme von 1953, in der oberen Halde beim Burli

Die Zeit in der Oberschule

Nachdem die drei Schuljahre bei Lehrer Schmid vorbei waren, kamen die harten letzten Jahre bei einem weiteren Lehrer. Was wir bei ihm alles erlebt haben, hört sich unglaublich an, ist aber alles wirklich passiert. Wir waren allerdings von älteren Schülern vorgewarnt worden. Schüler, die nicht in die Sek oder Bez konnten, kamen in die sogenannte Oberschule. Die befand sich im «neuen» Schulhaus. In Wohlen gab es damals nur eine Oberschule, also das 6., 7. und 8. Schuljahr. Diese drei Klassen wurden vom gleichen Lehrer betreut. Ich glaube, er war zwischen 50 und 60 Jahre alt. Genau weiss ich es nicht mehr, nur dass er einen gebeugten Gang hatte. Vielleicht sah er deswegen alt aus. Er trug beim Unterricht einen langen weissen Mantel und sah aus wie ein Arzt. Er lehrte jahrelang das genau Gleiche. Wir wussten das natürlich und stellten uns darauf ein. So behandelte er jedes Jahr die gleichen Rechnungen, die gleichen Diktate oder die gleichen Aufsätze. Wenn also ein Schüler von der 6. in die 7. Klasse kam, verkaufte er zum Beispiel die Rechnungsaufgabenhefte. Der, der sie gekauft hatte, konnte also vom ersten bis zum letzten Tag der 6. Klasse Rechnungen abschreiben, es waren immer die gleichen. Wir nannten diese gekauften Hefte Fotohefte. Beim Unterricht nahm man diese Hefte auf die Knie und so konnte man perfekt abschreiben. Es gab natürlich auch kleinere Zwischenfälle. So kam es vor, dass etwa ein Fotoheft zu Boden fiel. Nun trat der Lehrer in Aktion. Zuerst schlug er dem Sünder das Heft auf den Kopf, bis die Seiten davonflogen. In einem zweiten Schritt wurden die Hefte, die er noch in der Mappe hatte, sichergestellt. Dann gab es noch ein paar Ohrfeigen und mit dem Lineal ein paar sogenannte Tatzen. Man musste die Hand ausstrecken und der Lehrer schlug darauf. Das konnten dann je nach Situation drei bis zehn Schläge sein. Als er bei mir auch wieder einmal an der Arbeit war, zog ich die Hand blitzschnell zurück und der Lehrer schlug das Lineal mit voller Wucht auf sein Knie. Das war für meine Kollegen natürlich ein Grund zur Heiterkeit. Das erboste ihn aber dermassen, dass er das Lineal nicht mehr auf meine Hände, sondern auf meinen Kopf schlug, bis es zerbrach.



Abb. 2:
Klassenfoto der Wohler
Oberschule 1953.
Ruedi Burkart,
zweitoberste Reihe,
rechts aussen

Die zweitägige Schulreise

Damals war es der Brauch, dass jeder Schüler ein Mal eine zweitägige Schulreise machen durfte. Auch ich kam in diesen Genuss. Unsere Schulreise führte auf die Schynige Platte im Berner Oberland. Wir freuten uns riesig auf die Reise. Mit dem Zug ging es Richtung Bern. Eine Bergbahn führte auf den Berg. Wir mussten allerdings marschieren. Ausser dem Lehrer kamen der Schulhausabwart und ein ehemaliger Schüler mit, der seit Jahren aus der Schule war. Der Lehrer schärfte uns ein, beieinander zu bleiben. Doch das sollte ein frommer Wunsch bleiben. Nach kurzer Zeit waren nur noch ein paar Schüler bei ihm und die anderen weit voraus. Oben angekommen, wurden wir ausgeschimpft und zur Strafe mussten wir früher ins Bett. Nach dem Nachtessen mussten wir ins Massenlager. Der Lehrer hatte sich auch ein Nachtlager bereitgemacht, denn er wollte uns auch nachts im Auge behalten. Er ging dann mit dem Abwart ins Restaurant auf ein Bier. Unterdessen ging es in der Baracke hoch zu und her. Unter seinem Nachtlager war unter anderem ein Filzhut deponiert. Der war innert kurzer Zeit flach wie eine Flunder. Die Türe hatten wir abgeschlossen, und als der Lehrer so um zehn Uhr schlafen gehen wollte, da konnte er nicht herein. Er klopfte und polterte an die Türe, aber wir liessen ihn nicht rein. So musste er wieder ins Hotel zurück und mit dem Abwart dort übernachten. Am Morgen danach meinte er nur,

dass die Sache noch Folgen haben werde. Das merkten wir am Montag beim Schulanfang schnell, als uns mitgeteilt wurde, wir müssten zur Strafe zwei Samstagnachmittage in die Strafschule.

Geld verdienen

Wir hatten als Kinder diverse Möglichkeiten, ein wenig Geld zu verdienen, zum Beispiel bei der Migros, die es damals, so um 1950, noch nicht lange im Dorf gab. Dort konnten mein Bruder Balz und ich mit unserem Leiterwagen die bestellten Äpfel der Kundschaft ausliefern. Die Sache ging so lange gut, bis uns der Filialleiter beim Klauen von Schoggistängeli erwischte. Wir wurden fristlos entlassen, und unsere Mutter schämte sich für uns fast zu Tode.

Oder eine weitere Möglichkeit: Als in Wohlen Markt war, der zweimal im Jahr stattfand, gingen wir um fünf Uhr früh zum Bahnhof. Mit unserem Leiterwägeli warteten wir mit anderen Buben auf die ersten Züge. Damals kamen die meisten Marktfahrer mit ihren ganzen Waren mit dem Zug nach Wohlen. Wenn wir Glück hatten, konnten wir bis drei Fuhren machen. Was wir verdienten, weiss ich nicht mehr, aber dass wir viele Jahre später Chauffeure wurden, scheint doch etwas mit diesen Leiterwägeli-Fuhren zu tun gehabt zu haben!

Im Restaurant Schützenstube befand sich eine Kegelbahn. Die Kegel mussten allerdings von Hand aufgestellt werden. Balz und ich gingen auch manchmal dorthin. Es war meistens von abends 8 bis 10 Uhr, wenn der Kegelverein trainierte. Das war allerdings eine harte Arbeit. Ich habe noch heute den kalten Stumpen- und Zigarettenrauch in der Nase. Wir sassen die ganzen zwei Stunden in diesem kleinen Verschlag am Ende der Bahn, und wenn die Kegel fielen, mussten wir schnell raus und sie aufstellen. Wenn wir nicht schnell genug waren, wurden wir von den Spielern zusammengestaucht. Am Morgen mussten wir wieder in die Schule und die Lehrer wunderten sich, wenn uns ab und zu die Augen zufielen.

Zu dieser Zeit war es auch der Brauch, dass man zu den Bauern Kartoffeln auflesen ging. Bei den einen bekam man zwei, bei anderen drei Franken. Nicht auf die Stunde, sondern am Tag. Wer das schon einmal gemacht hat, weiss, was das für eine Anstrengung ist. Zum Zvieri gab es bei den einen

Tee und eine Servelat mit Brot, was allerdings schon gehobene Klasse war. Bei anderen gab es sauren Most, Nüsse und Brot. Einmal gab es nur sauren Most. Ein Kollege trank so viel, dass er total betrunken war und das trunken Elend bekam. Wir waren damals zwölf oder dreizehn Jahre alt.

Ein anderer Bauer baute eines Tages in unsere Nähe eine grosse Futter-scheune. Als es um das Dachdecken ging, fragte er uns Kinder, ob wir helfen würden. Für ihn waren wir willkommene Arbeitskräfte und er konnte viel Geld sparen. Wir waren etwa acht Kinder, so zwischen zwölf und vierzehn Jahren. Er sagte, beim nächsten Markt in Wohlen könnten wir vorbei kommen und unseren «Lohn» abholen. Am Markttag gingen wir zum Bauern. Der sass in der Küche am Tisch. Vor sich hatte er einen Teller voll Zweifränkler. Mein Freund Emil, er hatte einen Tag gearbeitet, bekam zwei Franken. Er meinte, ob das alles wäre. Darauf bekam er die Antwort, er solle verschwin-den. Also zahlte der reiche Bauer den armen Kindern zwei Franken pro Tag.

Etwas, was viele Kinder aus dem ganzen Freiamt in den Ferien auch noch machten: Wir fuhren mit unseren Velos nach Lenzburg in die Konser-venfabrik Hero. Diese hatte grosse Felder, auf denen sie Johannisbeeren an-gepflanzt hatte. Auf diesen Feldern waren Erwachsene und Kinder beim Bee-ren ablesen. Die Erwachsenen nahmen natürlich die schönsten und vollsten Sträucher. Wir Kinder bekamen den Rest. Die Sache funktionierte folgen-dermassen: Wir bekamen einen Fünf- oder Zehn-Liter-Kessel. Wenn dieser voll war, musste man mit der Ernte zu einem Tisch. Dort wurde der Kessel begutachtet. Wenn er nicht voll genug war, wurde man wieder zurückge-schickt. Sonst wurde das Kesseli in eine grosse Stande geleert, und man be-kam eine Marke dafür. Weil wir aber nicht so grosse Lust auf diese Arbeit hatten und wir sowieso von den Sträuchern her benachteiligt waren, liessen wir uns etwas einfallen. Wir füllten ein Kesseli und gingen dann zu zweit nach vorne. Der eine ging zum Tisch, bekam die Marke, und als er das Kesseli leeren wollte, rief ich ihm etwas zu. Er meinte: «He, was isch los?» und kam mit dem vollen Kessel zu mir. Dieser wurde dann von einem wieder nach vorne gebracht und er bekam erneut eine Marke. Der Betrug fiel dann später auf und wir waren unseren Job wieder los.

In diesen Jahren herrschte eine grosse Maikäferplage. Wer ein Haus oder Grundstück hatte, musste pro Are eine gewisse Menge Maikäfer abliefern. Am frühen Morgen, so zwischen vier und fünf Uhr, ging unser Vater mit uns Kindern Richtung Wald. Am Waldrand, bei der Füllweid, breiteten wir vorzugsweise unter Eichen grosse Tücher aus. Vater stieg auf den Baum und schüttelte die Äste. Die Maikäfer, die ja noch schliefen, fielen auf die Tücher. So schnell es ging, nahmen wir sie zusammen und warfen sie in die bereitgestellten Behälter. So gegen sechs oder halb sieben Uhr gingen wir nach Hause. Nach dem Morgenessen marschierten wir mit unseren Käfern auf den Sammelplatz. Dort hatte man grosse Waschbecken aufgestellt, die man befeuern konnte. In diesen Becken wurde Wasser gekocht, und die Maikäfer wurden hineingekippt. Es lag ein eigenartiger Gestank über dieser Sammelstelle, den ich heute noch in der Nase habe. Als ich auch wieder einmal Maikäfer auflesen ging, kam ich zu spät zur Schule. An diesem Tag hatten wir Turnen. Als ich dann in die Turnhalle kam, wollte ich dem Lehrer erklären, wieso ich zu spät sei. Er sagte, er sehe es. Auf meiner Schulter war ein Maikäfer, und die Sache war geklärt.

Weitere Kindheitserinnerungen

Die Fasnacht war für uns die schönste Zeit des ganzen Jahres. Da lief etwas. Wir konnten uns verkleiden, Blödsinn machen und niemand wusste, wer wir waren. Es herrschte richtig Betrieb im Dorf. Das ging so vom Schmutzigen Donnerstag bis zum Fasnachtsdienstag. An diesen Tagen machten wir alles, was sonst verboten war. Beim Bahnhof suchten wir den Zigarettenautomaten auf. Für 20 Rappen kam ein Päckchen Zigaretten mit vier Stück raus.

Am Schmutzigen Donnerstag und am Fasnachtssonntag waren die grossen Umzüge. Ich kann mich noch an einen solchen erinnern. Das muss kurz nach dem Krieg gewesen sein, so um 1946 oder 1947. Es gab da noch die Judengesellschaft. Die wirkten bei den Umzügen auch mit. An diesem Umzug wurden die Nazigrössen aufs Korn genommen. Da sah man Hitler, Göring, Himmler, Goebbels und wie sie alle hiessen. Viele Kinder gingen in diesen Tagen maskiert in die Privathäuser und Restaurants singen. Mein Bruder Balz, der Galli Fridel und ich beglückten mit unserem Gesang auch die

Leute. Wenn wir dann sangen, meistens waren das Balz und ich, dann ging der Fridel mit dem Hut herum und manch einer warf eine Münze hinein. Da kam hie und da eine beträchtliche Summe zusammen. Am Ende unseres Gesanges hatten wir immer einen Spruch auf Lager und der ging so: «Gänd er eus öppis, säged mer Dank, gänd er eus nüd, so sind mer und eue Geldsäckel chrank.» Unser Repertoire war allerdings nicht überragend. Es bestand aus zwei, drei Liedern, so sangen wir zum Beispiel «Roti und gäli Blättli» oder «Lustig ist das Zigeunerleben». Das Singen ist mir bis heute geblieben. Mit meiner Schwester Klärli und meinem Bruder Chabi haben wir bis heute immer wieder schöne Jodellieder gesungen und werden es auch weiterhin tun. Als ich fünfzig Jahre alt war, hat es mich dann ganz erwischt und ich bin dem Jodelclub Dottikon beigetreten. Dort singe ich im ersten Tenor mit und habe immer noch grosse Freude daran.

Dann gab es da noch den Occasionen-Meier. Er hatte sein erstes Geschäft an der Friedhofsstrasse. Gleich nach dem Krieg begann er, mit allerlei Sachen zu handeln. Da war von Kleidern, die er massenhaft einkaufte, bis zu Velos, Taschenlampen, Schundheftli und vielen anderen Sachen alles Mögliche zu haben. Die sogenannten Schundheftli waren solche wie Rolf Toring, John Kling, Jim Strong oder die Wildwestromane, und all das war natürlich in der Schule verboten. Wir Schüler betrieben einen schwungvollen Handel damit. Beim Occasion-Meyer konnten wir die Hefte kaufen, tauschen oder verkaufen. Später ging dann Occasionen-Meyer an die Bahnhofsstrasse, handelte auch mit Liegenschaften und wurde ein wohlhabender Mann.

Wie es früher üblich war, führten wir Kinder auch kleine Quartierkriege gegeneinander: Steingasse gegen Oberdorf, oder Boll gegen das Wilquartier. Wir von der Halde hatten natürlich einen gröberen Feind. Wir kämpften gegen die Waltenschwiler. Wir hatten verschiedene Bewaffnungen. Das ging von Stecken, Steinen, Pfeile und Bogen, bis zu unserer Karbidkanone. Die war absolute Spitze. Den Bau und die Funktion dieser Kanone möchte ich doch näher erläutern. Wir nahmen ein circa zwei Meter langes Rohr, ich glaube, es war ein Stück Ofenrohr. Das montierten wir auf zwei Räder. Das Rohr war auf einer Seite geschlossen, bis auf ein kleines Loch. Vorne

schlossen wir es mit einem Holzzapfen. Nun brauchten wir Karbid, um die Kanone in Funktion zu setzen. Zu jener Zeit verwendeten die SBB Karbid-Lampen. Beim Bahnhof hatten sie einen kleinen Keller, in dem wurden die Lampen aufgefüllt und dort war auch das Karbid. Von dort besorgten wir uns dasselbe, was manchmal eine gewisse Geschicklichkeit voraussetzte.

Um die Kanone zum Abschuss zu bringen, musste man ein wenig Karbid ins Rohr geben. Das Karbid war von gräulicher Farbe und hart, fast wie ein Stein. Es roch auch komisch. Nachdem das Karbid im Rohr war, gossen wir ein wenig Wasser darauf. Nun fing es an zu schäumen und bildete ein Gas. Jetzt schlossen wir die Kanone mit dem Zapfen. Nach etwa zwölf Sekunden hielten wir ein brennendes Streichholz an das kleine Loch. Die Wirkung war gewaltig. Mit einem Riesenknall flog der Zapfen mindestens 100 Meter weit. Dieser Kanone hatten die Waltenschwiler nichts Gleichwertiges entgegenzusetzen, und so war der Ausgang des Kampfes eine klare Sache.

Verwandtschaft

Meine Mutter war ja im bernischen Schüpfen aufgewachsen. Ich durfte auch ein paar Mal zu meinen Grosseltern in die Ferien. Sie wohnten im Oberholz, das zu Schüpfen gehörte. Dort hatte es fast nur Bauern, sicher acht Höfe. Meine Grosseltern wohnten in einem Stöckli, das war ein kleines Haus, das zum Bauernhaus gehörte. Dort wohnten dann die alten Bauern, und die Jungen hatten den Hof. Meine Grosseltern konnten dort wohnen, weil der Bauer keine Nachkommen hatte. Mein Grossvater war von Beruf Maurer. Er war auch in einer politischen Partei. Er war Sozi, also Sozialdemokrat. Mein Grossvater war ein intelligenter Mann. Er war im Männerchor und er spielte hervorragend Theater. Grossvater hatte im Oberholz gegen die Bauern auf politischer Ebene einen schweren Stand. Wenn aber ein Bauer einen Vertrag oder sonst etwas Heikles aufsetzen sollte, kam er zum Grossvater, und der erledigte dies umgehend.

Mit Grossmutter ging ich viel in den Wald, um Pilze zu suchen. Grossmutter reiste dann mit dem Zug nach Bern und verkaufte sie auf dem Markt. Meine Grossmutter hatte immer den gleichen Platz unter den Lauben. Für mich war es natürlich ein gewaltiges Erlebnis, als ich das erste Mal in die Stadt Bern

mitdurfte. Am Morgen fuhren wir mit dem ersten Zug in die Hauptstadt. Kaum hatten wir unseren Stand eingerichtet, kam die erste Kundschaft. Grossmutter hatte schon eine richtige Stammkundschaft. Die war bunt gemischt, es hatte sogar Nationalräte dabei. So um neun Uhr sagte Grossmutter: «Ruedi, wir gehen Kaffee trinken.» Grosi bestellte sich einen Kaffee und mich fragte sie, ob ich eine Meringue möchte. Ich hatte keine Ahnung, was das ist. Nun, die Meringue wurde serviert, übrigens ein riesiges Ding, nur wusste ich nicht, wie essen. Ich fing beim Rahm an, den kannte ich und bei den Schalen wusste ich nicht mehr weiter. Grosi meinte dann, ich dürfe die Schalen auch essen. Es war für mich das feinste Dessert, das ich jemals gegessen hatte.

1947, es war ein sehr heisser Sommer, durfte ich nach Altishofen zu meiner verheirateten Tante in die Ferien. Da wir kein Geld für die Bahn hatten, fuhr mein Vater mich mit dem Velo die 55 Kilometer über Sarmenstorf, Fahrwangen, Aesch, Schwarzenbach, Sursee, Dagmarsellen nach Altishofen. Das Velo hatte Rücktritt, also keine Übersetzungen. Die Strassen waren zum Teil noch nicht geteert, und als wir in Altishofen ankamen, spürte ich meinen Hintern nicht mehr. Meine Tante war eine liebe Frau, die hart arbeiten musste. Sie konnte nur das Geld vom Verkauf der Eier behalten. Ihr Mann versteckte sein Geld an diversen Orten im Haus. Eines der Verstecke hatte er im Schlafzimmer auf dem Kasten, und meine Tante wusste davon. Einmal sagte sie zu mir: «Ruedi, geh nach Dagmarsellen zum Metzger und hol Servalats.» Sie ging ins Schlafzimmer und holte aus dem Versteck ein Fünfernötli.

Der Sommer 1947 war so heiss und trocken, die Grasflächen waren rot-braun verbrannt und die Feuerwehr spritzte das Land mit Wasser, das sie aus der Wigger entnahm. Für mich waren das wunderschöne Ferien. Ich war dann noch einmal in Altishofen, zwei, drei Jahre später. Da stand doch tatsächlich auf dem Land der Tante ein Ölbohrturm. Die Dieselmotoren dröhnten den ganzen Tag und die ganze Nacht. Die Bohrerei dauerte ein paar Monate, und als man nichts fand, wurde die Übung abgebrochen. Man probierte es dann ein paar Jahre später nochmals, allerdings wieder vergeblich.

Reise nach Cannes 1950

Mein Vater hatte ein schönes Hobby. Er war ein guter Klarinettist und Saxophonspieler. Und er liebte die Ländlermusik über alles. Er war ein grosser Verehrer des Komponisten und Musikers Kasi Geisser, den er noch persönlich gekannt hatte.

Mein Vater spielte viele Jahre in der Musikgesellschaft Wohlen. Das war eine Harmoniemusik, im Gegensatz zur Eintracht, die eine Blechmusik war. Die Eintracht wurde wegen Mitgliederschwunds 2004 aufgelöst. Vater war ein guter Klarinettist und so war er in der Wohler Musik willkommen. In unregelmässigen Abständen wurde auch eine Reise durchgeführt. Diese kostete 180 Franken für den Vater und für die Mutter nochmals 80. So gingen die beiden auf die Reise, von der sie noch viele Jahre erzählten. Ich glaube, das war das einzige Mal, dass mein Vater auf eine Reise ins Ausland ging.

Kehrichtabfuhr

Noch bis nach dem Krieg wurde der Hauskehricht im Boll in einer grossen Grube entsorgt. Zuerst noch mit Pferdefuhrwerk, später mit Traktoren und danach mit modernen Kehrichtlastwagen. Später baute man auf der aufgefüllten Deponie Einfamilienhäuser.

Ende der Vierzigerjahre wurde der Kehricht in einer stillgelegten Kiesgrube im Wohler Wald entsorgt. Dort spielten wir Kinder an Sonntagen mit den Kieswagen, die auf Schienen fuhren. Das war allerdings eine gefährliche Sache und wir hatten Glück, dass nie etwas Schlimmes passierte. Als dann der Kehricht in der Grube entsorgt wurde, gingen wir nicht mehr hin. In dieser Grube wurden auch Abfälle der Wohler Industrie entsorgt. Es wurde wirklich alles weggeführt, von Leim, Verdünner, Farben, Plastik, Metall bis hin zu Schlacke. Heute würde der grösste Teil als Sondermüll bezeichnet. In dieser Grube brannte es Tag und Nacht und ein Rauchsleier legte sich darüber. So wurde in den Fünfziger- und Sechzigerjahren in Wohlen der Kehricht entsorgt. Es ist nur zu hoffen, dass die Grube nie geöffnet wird, man würde garantiert einige Überraschungen erleben.

1954: Ausflug zum Ende der Schulzeit

Im Frühling 1954 ging meine Schulzeit zu Ende. Mein Freund Emil hatte wieder einmal eine Idee. Er wollte in den Schulferien unbedingt mit dem Velo ins Tessin und ich sollte mit. Ich liess mich überreden, und wir fuhren über die Axenstrasse Richtung Gotthard. Ich hatte ein altes Velo mit Rücktrittbremse. Das von Emil war auch nicht viel besser. Ich hatte etwa fünf Franken bei mir und Emil etwa 50. Am Nachmittag waren wir bis Hospenthal gekommen, und wir ruhten uns an einem Brunnen aus. Da bekamen wir Streit, denn ich wollte mit meinen fünf Franken nicht ins Tessin, Emil schon. Als wir so schön am Streiten waren, stand plötzlich ein Radfahrer neben uns und wollte wissen, warum wir Krach hätten. Wir klärten ihn dann über unser Reiseziel und die finanziellen Verhältnisse auf. Er überzeugte uns, dass es besser wäre, wenn wir wieder Richtung Heimat fahren würden. Wir liessen uns überzeugen und radelten wieder heimwärts. Gegen Abend waren wir in der Gegend von Weggis und stellten fest, dass wir nicht mehr rechtzeitig nach Hause kommen würden. Wir mussten also übernachten; die Frage war nur, wo? In der Nähe sahen wir einen Bauernhof und beschlossen, unser Glück dort zu versuchen. Die Bauernleute hatten Mitleid mit uns, und nachdem wir die Frage nach Streichhölzern verneint hatten, durften wir im Heu schlafen. Am Morgen weckte uns der Bauer und bat uns ins Haus zum Morgenessen. Als wir Kaffee, Rösti, Brot und Konfitüre genossen hatten, verabschiedeten wir uns von den netten Leuten und bedankten uns herzlich für die Gastfreundschaft. Wir kamen ohne Zwischenfälle nach Hause und waren um ein schönes Erlebnis reicher.



Abb. 3: Mit Emil Fürst beim Skifahren in den Flumserbergen, ca. 1956

Arbeitsalltag

Nun war ich im Alter von 15 Jahren aus der Schule und musste arbeiten gehen. An der Waltenschwilerstrasse befand sich eine Sägerei, wo ich als Hilfsarbeiter für 70 Rappen pro Stunde eine Arbeit fand. In diesem Betrieb arbeitete auch unser Nachbar, der Jakob Sturzenegger. Er wollte unbedingt, dass ich bei ihm Sager lernte. Ich wäre noch einverstanden gewesen, aber nach einem Unfall hatte ich keinen Mumm mehr für die Sägerei. Das kam so: Eines nicht schönen Tages musste ich an einer kleinen Fräse die Äste aus Latte herauschneiden. Als ich eine Latte vom Boden aufnahm, kam ich mit meiner rechten Hand in die Maschine. Ich konnte die Hand zwar noch zurückziehen, hatte mich aber schwer verletzt. Man brachte mich zum Arzt, wo ich im Wartezimmer eine Stunde auf ihn warten musste. Er sah sich die Hand an und meinte, er könne nichts machen, ich müsse ins Spital. Dort stellte man fest, dass ich die Sehne am Daumen meiner rechten Hand durchtrennt hatte. Der Arzt, der mich operierte, meinte, es wäre eine heikle Operation und er würde sie zum ersten Mal machen, aber es werde schon gut gehen. Es ging gut.

Vom Sägen und der Sägerei hatte ich allerdings genug und schaute mich nach einer anderen Arbeit um. In der Schuhfabrik Bally in Dottikon wurde ich fündig. Zu dieser Zeit, 1954, arbeiteten dort 900 Arbeiterinnen und Arbeiter. Es waren fast alles Schweizer, bis auf wenige Italiener. Doch da kamen zusätzlich jeden Tag mit einem Car und Anhänger etwa 80 deutsche Grenzgängerinnen aus Waldshut zur Arbeit.

Mein Anfangslohn betrug einen Franken zwanzig, was immerhin 50 Rappen pro Stunde mehr war als vorher. Nach einem halben Jahr wurde mir eine Maschine zugeteilt, mit der ich Stahlgelenke in die Schuhe heften musste. Es war eine Handarbeit, wie alle Arbeiten in der Bally. Dort hatte es ein sogenanntes Kosthaus. Heute würde man Kantine oder Mensa sagen. Für einen Franken zwanzig oder einen Franken achtzig konnte man zu Mittag essen. Ich war von zu Hause sicher nicht verwöhnt, aber was dieser Küchenchef manchmal aufstichtete, war wenig appetitlich.

In der Bally wurden jeden Tag 2'500 paar Schuhe und 500 paar Militärschuhe hergestellt. Die Zahl der fabrizierten Schuhe konnte man jeden Tag an der Saaldecke bewundern.

Im Ausgang

Der Traugi war und ist ein guter Kollege von mir. Er hatte eine Vespa 150 cm³, und ich hatte mir auch eine gekauft, und zwar beim Armin Weber in Wohlen. Ich kaufte die 150-er Sport für 1'850 Fr. Weil ich aber kein Geld hatte, bekam ich zwölf sogenannte Wechsel, die ich monatlich abzuzahlen hatte. Nach einem Jahr gehörte die Vespa mir und ich war mächtig stolz. Es war allerdings ein hartes Jahr. Traugi wollte am Wochenende immer zum Tanz oder sonst an ein Fest. Meine Mutter sagte dann: «Ruedi, de Traugi chond, er hed wieder es Fäschtli gschnupered.»

An einem Samstag fuhren wir nach Aesch an den Hallwilersee. In einem Restaurant war Tanz und da wollten wir natürlich auch dabei sein. Wir parkierten unsere Vespas vor dem Restaurant und widmeten uns dem Tanz. Zur späten Stunde, als wir unsere Vespas besteigen wollten, erlebten wir eine feuchte Überraschung. Als wir unsere Helme, die wir bei den Töffs gelassen hatten, aufsetzten, lief uns beiden eine Flüssigkeit über den Kopf. Wir merk-

ten schnell, dass es sich um Urin handelte. Da hatten doch tatsächlich ein paar Nachtbuben unsere Helme vollgepinkelt. Es war das erste und letzte Mal, dass wir nach Aesch zum Tanz fuhren.

An einem Samstag fragte mich Kollege René, ob ich mit ihm nach Waldshut käme. Mit von der Partie war auch Bruno, sein Bruder. Als Chauffeur amtierte Hansjörg, der von den Eltern für diesen Abend den neuen Opel Olympia benutzen durfte. Allerdings war Hansjörg erst 18 Jahre alt, und das Billett hatte er erst vor kurzem gemacht. Also machten wir uns auf den Weg. In Koblenz parkierten wir unser Auto und gingen zu Fuss über die Brücke nach Waldshut. In einem Restaurant assen wir etwas und tranken einige Bierchen. Später setzten sich zwei Deutsche zu uns, und wir kamen auf die blödsinnige Idee, den Bodensee-Jass zu spielen. Bei diesem Jass wird ziemlich viel getrunken. Ich muss hier aber erwähnen, dass Hansjörg, unser Fahrer, keinen Alkohol getrunken hatte.

Es war nach Mitternacht, als wir wieder über den Zoll in die Schweiz marschierten, und zwar ziemlich laut, wie wir später erfuhren. Die zwei Deutschen kamen auch mit, und wir fuhren anschliessend Richtung Zurzach. Es war dunkel, und plötzlich auftauchende Nebelbänke erschwerten das Fahren. Nach ein paar Kilometern führte die Strasse in einer S-Kurve unter der Bahn durch. Hansjörg bemerkte die Kurve zu spät, fuhr über ein kleines Bord und knapp an einem Baum vorbei in die Wiese hinaus. Dabei überschlug sich das Auto drei Mal. Bei jedem Überschlag flog einer aus dem Auto. Als das Auto zum Stillstand kam, befand ich mich noch alleine darin. Das Auto lag auf dem Dach, die Scheinwerfer brannten noch, und ich hörte ein Geräusch, als würde Benzin auslaufen. Mit Hilfe der Kollegen konnte ich mich aus dem Auto befreien. Hansjörg sass etwa fünf Meter vom Auto entfernt am Boden, und sein rechtes Bein schaute nach hinten. Er hatte den Oberschenkel gebrochen, als er durch die Windschutzscheibe geschleudert wurde. Sonst war keiner verletzt, aber mein Sonntagsanzug sah aus, als hätte mir jemand mit einer Schrotflinte in den Rücken geschossen. Den beiden Deutschen sagten wir, sie sollten verschwinden, bevor die Polizei käme. Jetzt mussten wir natürlich schnellstens die Polizei und die Sanität anrufen. Wir probierten mit Rufen

und Winken, wenn ein Auto kam, aber keines hielt an. Ich sagte: «Nun hilft nur noch eins, wir stehen mitten auf die Strasse.» Das nächste Auto war ein Car, der tatsächlich anhielt. Wir erklärten dem Fahrer, was passiert war, und er versprach uns, am Zoll Meldung zu machen.

Nach einiger Zeit tauchten die Polizei und der Krankenwagen auf, sie brachten Hansjörg ins Spital. Nachdem die Polizei den Unfall aufgenommen hatte, brachte sie uns nach Wohlen und knöpfte uns den Taxipreis ab, was uns nicht störte, denn wir waren froh, zu Hause zu sein. Am anderen Tag mussten wir auf dem Polizeiposten in Wohlen antraben und wurden nochmals zum Unfall befragt. Inzwischen wusste die Polizei auch, dass zwei Deutsche dabei gewesen waren, denn die Zöllner hatten gesehen, dass sie nach Hause liefen. Die Polizei wollte wissen, wie die beiden hiessen, aber das wussten wir selber nicht. Ich wurde gefragt, ob ich gegen den Fahrer Anzeige wegen fahrlässigen Fahrens machen wollte. Ich verneinte, denn ich war froh, unverletzt davongekommen zu sein. Nun gingen wir noch zu den Eltern von Hansjörg und erzählten den Unfallhergang. Daraufhin wurden wir von diesen arg getadelt und quasi als Unfallverursacher bezeichnet. Ich musste mir eine neue Kleidung kaufen, denn die zahlte keine Versicherung. Das sind meine Erinnerungen an den Bodensee-Jass, den ich seither nie mehr gespielt habe.

Ferien in Spanien

Meine erste Ferienreise nach Spanien machte ich 1963 oder 1964 mit Traugi Gretler und Gusti Breitschmid an die Costa Brava. Gusti war damals schon verlobt mit Romy, mit der Frau, mit der er auch heute noch verheiratet ist. Die Reise ging mit der Bahn bis nach Perpignan und von dort mit dem Bus nach Tossa de Mar. Sie dauerte exakt 24 Stunden. Im Restaurant Frohsinn wurde noch Bier und Schnaps eingekauft, und dann ging es zum Bahnhof und ab die Post. In Genf mussten wir auf den internationalen Schnellzug umsteigen. Dieser Zug war total überfüllt, doch weil wir Platzkarten hatten, war das für uns kein Problem, dachten wir. Wir stiegen also in den Wagen Nr. 88 ein und suchten das Abteil Nr. 20. Als wir uns durchgekämpft hatten und vor dem Abteil standen, war dies von Spaniern besetzt. Wir sagten, sie müssten raus, aber die behaupteten, sie hätten das rechte Abteil. Nach einiger

Zeit tauchte ein Schaffner auf und kontrollierte unsere Fahrkarten. Er meinte dann, wir hätten Pech, das wären die Karten für die Heimreise. So mussten wir bis Perpignan etwa sieben oder acht Stunden im Gang stehen.

Auf dem Hinweg, das muss ich doch noch erzählen, passierte Folgendes: Weil der Zug hoffnungslos überfüllt war und die Leute noch im Gang standen, hielten sie sich überall fest. Einer hielt sich an der Notbremse fest, die er dann auch tatsächlich zog – absichtlich oder nicht. Auf jeden Fall hielt der Zug mit gewaltigem Getöse, und unter unserem Wagen ging eine Sirene los. Die Schaffner stürmten in den Wagen und wollten wissen, wer der Täter sei. Keiner wusste es und nach einiger Zeit verschwanden sie wieder, und der Zug setzte seine Reise fort.

Als wir in Perpignan endlich aus dem Zug stiegen, warf Traugi seinen Sportsack in die Luft und schrie: «Wir sind da!» Nur hatte er nicht bedacht, dass noch eine Flasche Kräuter darin war. Es klirrte und statt den Kräuter zu trinken, konnten wir ihn riechen. Von Perpignan ging es mit dem Car über die spanische Grenze Richtung Tossa de Mar. Der Carchauffeur war ein Spanier, aber er fuhr wie ein japanischer Kamikaze-Pilot aus dem Zweiten Weltkrieg. Wir waren heilfroh, als wir in Tossa ankamen. Die Ferien waren wunderschön, das Essen war gut, die Getränke billig und das Hotel tipptopp. Einmal, nach dem Morgenessen, fragten wir den Wirt, ob wir ein Lied singen dürften, worauf er meinte: «Ja, aber bitte schön, es gibt sonst kein schönes Wetter.» Das Wetter blieb schön und die Hotelgäste hatten den Plausch an uns.

Tossa war damals ein kleines Fischerdörfchen und der Tourismus steckte noch in der Anfangsphase. Es waren viele Engländer dort, natürlich auch Mädchen, mit denen wir manchmal in den Ausgang gingen. Es war köstlich, wie wir uns mit ihnen unterhielten, denn sie konnten nicht deutsch und wir nicht englisch. Nach zwei wunderschönen Wochen machten wir uns auf den Heimweg und hatten uns geschworen, nicht wieder in den falschen Wagen zu steigen. Wir kamen dann glücklich in Wohlen an und mussten natürlich im Frohsinn lang und breit über unsere Reise erzählen.

Motorräder

Dass unsere Familie nicht begütert war, habe ich ja schon öfters erwähnt. Trotzdem hatte Vater zwei Leidenschaften: Erstens seine Ländlermusik und zweitens das Motorradfahren. Als er unsere Mutter kennenlernte, besass er eine Zehnder. Das war ein zweiplätziges Vehikel mit Riemenantrieb anstelle einer Kette oder Kardanwelle. Es hatte 125 oder 250 cm³ und war nicht besonders schnell. Das war Anfang der 30er-Jahre. Wenn es zu steil wurde, musste Mutter absteigen und stossen. Damit der Antriebsriemen nicht schliff, hatte Vater Riemenharz dabei, das half meistens. Soviel mir bekannt ist, wurden diese Motorräder in Gränichen AG hergestellt, also in der Firma, die heute Radiatoren produziert. Mit solchen Maschinen wurden auch Motorradrennen bestritten. Einer Tages, so um 1955, kaufte Vater ein wunderschönes Motorrad, eine Mars, sie hatte 150 cm³, war eine Zwei-Takt-Maschine mit einem Sozius. Vater war natürlich mächtig stolz, Mutter eher nicht. Warum, kann man sich denken. Die Mars hatte einen sogenannten Schwalbenschwanz-Auspuff und das Spitzentempo betrug ungefähr 125 km/h. Auf dem Benzintank war ein goldenes Krönchen, darunter stand Mars.



Abb. 4: Ruedi auf Vaters Mars,
in der oberen Halde

Später hatte er noch zwei BMW-Occasionen. Eine hatte Jahrgang 1953, mit Sozius, 250 cm³ und war circa 120 Stundenkilometer schnell. Mein Bruder Balz montierte später einen Doppelsattel darauf und lieferte sich mit Kollegen, die viel neuere Maschinen besaßen, knallharte Duelle. Später kaufte Vater noch eine BMW 250 cm³, Jahrgang 1956, mit Doppelsattel und Schwinggabel. Es war eine wunderschöne Maschine mit einem weinroten Tank. Das waren Vaters Motorräder, an die ich mich noch erinnern kann.

Ländlermusik

Mein Vater führte eine eigene Ländlerkapelle, ihr Name war «Immergrün». Sie bestand aus drei bis vier Musikern. Vater spielte Saxophon und Klarinette, Wiedemeier Sepp Handorgel, Stierli Bassgeige. Manchmal war noch ein Klavierspieler dabei. Wiedermeier war ein lieber Kerl. Er wohnte in einem Wohnwagen zwischen Anglikon und Dottikon. Er war ein exzellenter Handorgelspieler, der beste, mit dem mein Vater je zusammen spielte. Mit uns Kindern verstand er sich besonders gut. Einmal hatte er ein Maschinchen dabei und behauptete, er könne damit jede Menge Fünfer-Nötchen machen. Wir waren natürlich gespannt, und tatsächlich kam aus dem Maschinchen, in dem vorher Papier eingespannt war, eine Fünfer-Note nach der anderen heraus. Gut, später erklärte er uns den Trick natürlich. Wiedermeier verunglückte Jahre später auf einer Baustelle tödlich.

Vater hatte dann noch zwei Handörgeler, den Flück und den Hartmann. Ich glaube, das waren Vaters schönste Zeiten, wenn er mit seinen Kollegen Musik machen durfte.

Militär

Bei mir hatte nun endgültig der Ernst des Lebens angefangen. 1958 musste ich mich für das Militär stellen. Wir waren ein wilder Haufen 19-jähriger Burschen, die mit dem Zug von Wohlen nach Muri fuhren. Wir waren gespannt, wie das in Muri ablaufen würde, hatten wir doch schon die grössten Schauermärchen gehört. Zuerst mussten wir uns im turnerischen Bereich bewähren. Es waren etwa sechs Disziplinen, die zu bewältigen waren. Bei fünfen

war ich mit der Höchstnote 1 super dabei. Nur bei der sechsten, dem Weitwurf, mit Note 6, war es dann nicht mehr so gut.

Nach dem Essen, Suppe und Schüblig, kam die sanitärische Untersuchung. Ich war kerngesund, nur mit dem linken Auge gab's Probleme. Die Sehkraft war nur etwa 20%. Wieso das? Ich glaube, dass ich schon erwähnt habe, dass ich von Geburt an stark geschielt hatte. Der Militärarzt bestätigte diesen Fehler. Zuletzt mussten wir dann vor dem Oberst antreten, der uns fragte, zu welcher Waffengattung wir wollten. Bei mir sagte er, da ich mit dem linken Auge schlecht sehe, müsse ich zur Sanität. Nur das nicht!, dachte ich. Ich sagte dem Oberst, dass ich zwei Jungschützenkurse mit Bravour absolviert hatte und mich mein linkes Auge überhaupt nicht behindert hätte. Da wurde der Oberst wütend, er knallte mir den Stempel Luftschutz in das Dienstbüchlein und knurrte dabei: «So, da können Sie genug schiessen, basta.» Ich muss sagen, er sollte Recht behalten.

Gegen Abend waren wir fertig und wurden entlassen. Wir begaben uns zum Bahnhof und fuhren Richtung Wohlen. Doch in Boswil stiegen wir aus dem Zug und peilten die erste Beiz an. Wir machten drei oder vier Beizen unsicher und gingen dann wieder Richtung Bahnhof. In Wohlen ging dann endgültig die Post ab. Als wir von der „Frohen Aussicht“ wieder ins Dorf hinunter gingen, klaute einer von uns eine Vespa und fuhr prompt bei einer Baustelle in einen offenen Graben. Da hatte ich genug und machte mich auf den Heimweg. Meine Mutter staunte, dass ihr grosser Sohn so einen schönen Rausch nach Hause brachte und schickte mich ins Bett.

Ich war natürlich gespannt, in welcher Gegend ich die Rekrutenschule (RS) absolvieren musste. Als dann das Aufgebot eintraf und ich sah, dass ich in Genf eingeteilt war, war die Freude gross, zumal mein Freund Emil auch nach Genf musste. Im Frühjahr 1959 fuhren wir mit dem Zug nach Genf. Von einigen Unteroffizieren wurden wir abgeholt. Wahrscheinlich befürchteten sie, dass wir die Kaserne sonst nie finden würden. Dort staunten wir, denn die Anlage war erst ein Jahr alt und wir waren die zweite Schule, die darin die RS absolvierte. Die Luftschutzkompanie bestand aus Pionieren

und Feuerwehr. Die Pioniere wurden an Kompressoren, Habegger-Seilzügen, Abbruchhämmern und hydraulischen Pressen ausgebildet.

Wir bei der Feuerwehr wurden an den Motorspritzen und an allen Geräten, welche die Feuerwehr besass, ausgebildet. Dazu kam noch eine intensivere Sanitätsausbildung. Ebenfalls durften wir eine Ausbildung an Infanteriewaffen geniessen! An Waffen hatten wir Karabiner 31, das leichte Maschinengewehr LMG, Maschinenpistolen, Handgranaten und Panzerfäuste. Ich fasste ein LMG, das mich sofort faszinierte. An dieser Waffe brauchte es zwei Mann, den Schützen und den Hilfsschützen. Ich wurde als Schütze bestimmt und Franz Laubacher als Hilfsschütze. Das war der Beginn einer langen Freundschaft, denn wir waren die ganze RS an dieser Waffe. Auch noch während den WKs, bis ich dann nach fünf oder sechs WKs ausgemustert wurde. Franz starb früh, ich glaube, er wurde nicht viel älter als dreissig.

Nun begann also die RS im Februar 1959, bei saukaltem Wetter. Ich wurde in den 1. Zug eingeteilt, zusammen mit etwa 15 Kameraden. In unserem Zimmer waren wir 14 Mann, eine bunt gemischte Gruppe. Da hatte es Bauern, Käser, Zimmerleute, Fabrikarbeiter wie ich und sogar noch jemanden, der kurz vor der RS aus der Jugendstrafanstalt Aarburg entlassen worden war. Im Laufe der RS wurde aus dieser Gruppe eine verschworene Gemeinschaft.

Morgens um halb sechs war Tagwache, um sechs Morgenessen und um sieben Uhr exerzieren. Doch zuerst mussten wir das Grüssen lernen. Da stand unser Zugführer an der Seite und wir mussten einzeln an ihm vorbei marschieren und die Hand zum Gruss an die Schläfe legen, was manchmal zum Totlachen aussah, auch weil die meisten viel zu grosse Wintermäntel, sogenannte Kaputs, an hatten. In der zweiten Woche mussten wir uns für einen Nachtmarsch bereit machen, und zwar mit Vollpackung. Damals hatten wir noch keine Rucksäcke, sondern sogenannte Tornister, auch Haaraffen genannt. Es gab zwei Modelle, den kurzen breiten und den langen schlanken, den wir bekamen. Nun mussten wir den Tornister mit allerlei Ware füllen und den Kaput darum montieren, auch kamen die Gamelle, sprich Essgeschirr, und die Feldflasche mit. Zur Ausrüstung gehörten das Bajonett und

der Karabiner. Ich glaube, ich muss nicht speziell erwähnen, dass diese «Vollpackung» fast nicht zum Tragen war.

Unsere Gruppenführer schwafelten etwas von 25 Kilometer. Als wir etwa 5 Stunden unterwegs waren, merkte unser Gruppenführer, dass wir falsch in der Gegend umher irrten. Aus den 25 Kilometern wurden dann circa 40 Kilometer. Es war ein Horrormarsch. Gott sei Dank der erste und letzte. Die RS war hart, aber ich möchte diese Zeit nicht missen. Ich hatte wirklich liebe Kameraden.

Ich möchte nun das Kapitel Rekrutenschule beenden und von den WKs berichten. Beim Luftschutz war es damals so, dass man 14-tägige Wiederholungskurse absolvieren musste, die dann später auf drei Wochen ausgedehnt wurden. Den ersten WK konnten wir 1960 im Tessin, in Giubiasco, absolvieren. Wir mussten in Aarau einrücken. Im Zeughaus wurde das ganze Korpsmaterial geholt und auf die Bahn verladen. In Rothenburg wurden die Lastwagen geholt und ebenfalls auf die Bahn verladen. Es wäre allerdings einfacher gewesen, mit den LKWs ins Tessin zu fahren, aber anscheinend war das Vertrauen in diese Fahrzeuge nicht allzu gross.

Die vierzehn Tage im Tessin waren die schönsten in meiner Militärkarriere. Ich absolvierte nachher noch sechs WKs, dann wurde ich ausgemustert, was mir sehr weh tat, weil ich eigentlich gerne Militärdienst leistete. Das kam so: 1965 war ich in Rüstenschwil als Chauffeur angestellt. Ich bekam dann plötzlich mit meinem Rücken Probleme. Mein Arzt schickte mich nach Zürich ins Balgrist. Dort stellte man beim drittuntersten Wirbel eine Verkrümmung fest und verpasste mir ein Korsett. Dieses Korsett trug ich nur einmal auf einer Fahrt nach Wien und dann nie mehr. Die Rückenschmerzen gingen wieder weg, wie sie gekommen waren. Nun, wieso kam ich vom Militär weg? Das war einfach. Ich bekam ein Aufgebot für einen dreiwöchigen WK. Mein Chef flehte mich an, den WK zu verschieben und ich überlegte, wie ich das machen sollte. Da kam mir die dumme Idee, mit den Röntgenbildern, die ich beim Arzt geholt hatte, einzurücken. Beim Einrücken mussten diejenigen mit Arztzeugnissen gleich beim Militärarzt antraben. Der schaute meine Röntgenbilder an und ich konnte sofort nach Hause. Zwei Wochen später musste

ich in Aarau vor UC. Ich nahm meine Röntgenbilder und meldete mich an besagter Stelle. Die schauten die Bilder an, und innert fünf Minuten war ich militärdienstfrei. Das war die erste grosse Enttäuschung in meinem Leben. Und nur weil ich meinem Chef einen Dienst erweisen wollte. Allerdings sollte es nicht die letzte Enttäuschung gewesen sein!

Arbeitsstellen

Ich arbeitete von 1954 bis 1959 in der Bally. Ich verdiente gut und es war eine einfache Akkordarbeit. Allerdings musste man immer bei der Maschine sein, sonst unterbrach man den Arbeitsablauf. Als ich sechzehn Jahre alt war, verdiente ich mehr als mein Vater, der schon 20 Jahre bei derselben Firma arbeitete. Als ich 1959 in die RS nach Genf musste, versprach mein Chef mir, dass ich an meiner Maschine weiter arbeiten könne, wie vor der RS. Als ich nach der RS zur Arbeit erschien, war meine Maschine besetzt, und der Kollege erklärte mir, dass er auch dort bleiben werde. Mein Chef meinte, ich könne eine andere Arbeit machen, was ich aber ablehnte. Ich ging dann sofort zum Direktor und erklärte ihm den Fall. Er meinte, er könne das auch nicht ändern. Ich auch nicht, und ich kündigte!

Nun musste ich natürlich sofort eine neue Arbeit haben. Unser Nachbar arbeitete in der Cellpack in Wohlen und er meinte, ich solle dort vorsprechen. Ich meldete mich und wurde angestellt. Die drei Jahre, die ich bei der Cellpack arbeitete, waren die schönsten und interessantesten, die ich erleben durfte, vor meiner Chauffeur-Zeit.

Ich kam in die Anilindruckerei. Dort hatte es kleine und grössere Maschinen. Mit diesen Druckmaschinen bedruckten wir Cellophan, das man in der Verpackungsindustrie brauchte. Wir hatten Druckmaschinen, die hatten eines bis sechs Farbwerke. Ich wurde an die grösste 6-Farben-Maschine eingeteilt. An dieser arbeitete der Meier Paul, der etwa fünf oder sechs Jahre älter als ich war. Ich kannte ihn von meiner Kindheit her, denn er wohnte im Oberdorf, wo wir auch einige Jahre daheim waren. Paul führte mich in die Kunst des Druckens ein. Die Maschine war ein riesiges Ding. Es würde hier zu weit führen, wenn ich alles genau erklären würde. Nur so viel: die Maschine hatte sechs Druckzylinder und sechs Farbwerke. Also konnte man ein Bild

drucken, das bis sechs Farben hatte. Die Cellophan-Rollen, die man in die Maschine einspannte, hatten eine Breite von circa 30 bis 50 cm und waren Tausende von Metern lang. Ich begriff die Arbeit relativ schnell, und Paul freute sich riesig. Wie gesagt, es waren schöne Jahre, die ich mit Paul erleben durfte. Ein paar Jahre später konnte man Anilindrucker lernen, in einer vierjährigen Lehre. Paul und ich arbeiteten im Schichtenbetrieb. Morgens von 6 bis 14 Uhr und nachmittags bis abends, von 14 bis 22 Uhr. Ich war gut drei Jahre bei der Cellpack und kündigte dann, weil ich mit dem Lohn nicht einverstanden war. Wenn ich so zurückdenke, war es ein Fehler zu gehen, denn ich liebte diese Arbeit wirklich.

Nun musste ich auf Arbeitssuche gehen. Da sagte der Sturzi Erwin, der schon Jahre bei der SBB war: «Frag doch beim Vorstand, vielleicht klappt es und du bist bei uns.» Ich fragte nach und bekam tatsächlich den Job. Den ersten Arbeitstag werde ich mein Leben lang nicht vergessen.

Ich musste mich morgens um sieben Uhr beim Küng Toni im Güterschuppen melden. Toni war mein Vorgesetzter, und ich kannte ihn schon vorher. Aber eben, es war der Winter 1963, es war der kälteste, den ich je erlebt habe. In der Schweiz gefroren alle Seen und zum Teil auch die Flüsse. Der Hallwilersee ebenfalls, was zwei junge Männer nicht daran hinderte, eine gefährliche Sache zu wagen.

Die beiden waren Lastwagen-Chauffeure bei der Firma Hegglin in Vilmergen. Sie fuhren also mit ihrem LKW ins Delphin runter. Dort hat es eine kleine Landzunge, wo ein Bach in den See mündet. Von dort aus starteten die beiden ihre Seequerung. Als sie etwa 50 Meter auf dem Eis waren, so vermutet man, hielten sie an. Wahrscheinlich wollte der Mitfahrer das Eis kontrollieren und stieg aus dem Fahrzeug. In diesem Moment gab das Eis nach und der LKW versank mit den beiden. Als das Fahrzeug geborgen wurde, es war ein neuer Henschel-Kipper, sass der Fahrer noch hinter dem Steuer und der Mitfahrer lag neben dem Fahrzeug. Wenn sie zügig rausgefahren wären, dann wäre nichts passiert, denn das Eis war so stark, da wäre nicht einmal ein Panzer versunken. Aber sie fuhren an der schwächsten Stelle raus, da wo der Bach in den See floss.

Aber nun wieder zu meinem ersten Arbeitstag. Der Küng Toni begrüßte mich herzlich und meinte, bei dieser Kälte gehen wir zuerst ins Bahnhof-Buffet Kaffee trinken. An diesem Morgen war es minus 17 oder minus 18 Grad Celsius kalt, und wenn es mehr als minus 10 Grad war, durften die SBB-Angestellten vergünstigten Kaffee trinken gehen. So gegen 9 Uhr gingen wir zum Güterschuppen und fingen mit der Arbeit an. Wir waren etwa vier oder fünf Mann und mussten am Morgen Bahnwagen ausladen und die Ware im Güterschuppen platzieren. Am Nachmittag beluden wir die Bahnwagen mit Waren, die die Kundschaft an die Rampe brachte, der grosse Teil davon war von der Industrie und den Geschäften in Wohlen. Die Arbeit war hart, aber sie gefiel mir trotzdem.

In diesem Schuppen war auch das Salzlager untergebracht. Von Zeit zu Zeit kam ein Bahnwagen Salz, den wir ausladen mussten. Das Salz war in 50-Kilo-Jutesäcken verpackt. Diese Säcke mussten wir auf einen grossen Haufen schichten. Wir machten uns einen Spass daraus herauszufinden, wer den 50-Kilo-Sack, den wir in die Höhe stemmten, am weitesten auf den Haufen werfen konnte. Wer könnte heute noch 50 Kilogramm stemmen?

Wie gesagt, die Arbeit bei der Bahn war hart und der Lohn tief. Er betrug zwischen 500 und 600 Franken. Als ich ein Jahr bei der SBB war, hatte ich das Gefühl, dass ich für meine Arbeit einen besseren Lohn verdient hätte. Ich ging also zu meinem Chef, dem Vorstand, und trug mein Anliegen vor. Er zeigte ein gewisses Verständnis für meine Idee, doch er meinte, da könne er nichts machen. Der Chef meinte noch, später würde ich in den Rangierdienst versetzt und da bekäme ich mehr Lohn. Darauf habe ich gekündigt und sagte ihm, ich käme dann später wieder.

Nun musste ich natürlich wieder eine neue Arbeit haben und zwar sofort, denn meine Mutter hätte nie akzeptiert, wenn ein Sohn von ihr zu Hause rumgehangen wäre. Mein Bruder Kaspar und mein Vater arbeiteten bei der Hutgeflecht-Firma Georges Meyer. Mein Vater meinte, er könne einmal fragen, ob noch eine Stelle frei wäre. Ich bekam dann einen Job bei der Spedition, wo mein Bruder arbeitete. In Sachen Lohn hatte ich gewaltig aufgeholt, denn ich erhielt circa 700 Franken im Monat. Die Firma hatte eigene Lastwa-

gen und Anhänger und drei Chauffeure. Einer der drei war der Chefchauffeur, der auch, und nur er, mit dem grossen Geschäftswagen die noble Kundschaft auf dem Flughafen abholen durfte. Die drei waren sehr gewissenhafte Leute, da kann man gar nichts sagen. Mindestens einmal am Tag wurden die Fahrzeuge gewaschen und es wundert mich noch heute, dass die Chauffeure nicht noch die Farbe von den Fahrzeugen gewaschen haben. Zweimal pro Woche fuhr man nach Basel, zum Güterbahnhof, und ich hatte das Glück, dass ich auch hie und da mitdurfte. Am Vorabend luden wir den LKW und den Anhänger mit grossen Paketen, in denen Hutgeflechte verpackt waren. In Basel musste der Chauffeur mit dem Anhänger zuerst an die Rampe fahren, was für einen Chauffeur eigentlich kein Problem war, für meinen Chauffeur schon.

Weil mein Fahrer es nie fertig brachte, retour an die Rampe zu fahren, hängte er den Anhänger ab, nahm ihn mit dem LKW an der Nase und stellte ihn so an die Rampe. Weil das natürlich auch seine Zeit dauerte, hatten wir jede Menge Zuschauer, die sich köstlich amüsierten. Inzwischen hatte ich den PW-Ausweis gemacht und mein Bruder Walter meinte, ich sollte jetzt sofort den Lastwagen-Ausweis machen. Da ich langsam die Nase als Fabrikarbeiter voll hatte, dachte ich, dass dies etwas für mich sein könnte. Ich meldete mich bei der Fahrschule Stutz in Wohlen an. Unser Fahrlehrer Bruno Stutz war ein urchiger Kerl. Der fluchte wirklich wie ein Fuhrmann und stauchte uns laufend zusammen, aber wir lernten etwas bei ihm. Die Fahrschule bestand aus zwei Teilen, Theorie und Fahren. Die Theorie war ziemlich schwierig, aber ich war jeden Tag am Lernen und wollte den Ausweis so schnell wie möglich machen. Die Prüfung musste ich in Wettingen ablegen. Zuerst musste ich fahren, was eigentlich gut ging, bis fast zuletzt. Wir waren schon auf dem Rückweg, als ich in der Badener Altstadt in einer engen Strasse hinter einem LKW anhalten musste. Da mein Fahrschul-LKW rechts gesteuert war, sah ich nicht gut nach vorne, und ich nahm an, der Chauffeur wolle etwas abladen. Ich stellte den Blinker links und wollte losfahren. Aber soweit kam ich nicht, mein Experte sagte: «Stopp! Wohin wollen Sie? Da vorne ist eine Lichtanlage, und der vor uns wartet auf grün!» Das war eigentlich der einzige

größere Fehler gewesen. Als wir zur Kontrolle zurückkamen, ging es an die Theorieprüfung. Diese brachte ich perfekt über die Bühne und mein Experte gratulierte mir dazu. Er fragte mich, ob ich den Ausweis dringend brauchte, was ich verneinte.

Er meinte, wegen des Fehlers in der Altstadt müsse ich leider nochmals kommen, aber das wäre eine kurze Sache für mich. Einige Zeit später musste ich nochmals nach Wettingen, und nach einer Viertelstunde hatte ich den Ausweis. Auf den Ausweis war ich mächtig stolz, denn endlich hatte ich etwas in meinen Händen, was für mich wie ein Lehrabschluss war. Das Erste, was ich nach dem Erwerb des Ausweises machte: Ich kündigte sofort, noch bevor ich eine neue Stelle hatte. Darauf bestellte mich mein Chef auf sein Büro. Er war sehr überrascht, dass ich gekündigt hatte. Er wollte wissen, was los sei, und ob es mir nicht mehr gefalle. Ich teilte ihm mit, dass ich den LKW-Ausweis erworben hätte und nun als Chauffeur arbeiten wolle.

Nun hatte ich den Ausweis, aber noch keine Stelle. Aber dann hörte ich, dass die Firma Setz in Dintikon Mitfahrer suchte. Ich meldete mich und wurde nicht zuletzt wegen meines Ausweises eingestellt. Morgens um vier meldete ich mich in Dintikon und wurde dem Iten Toni zugeteilt. Toni war ein urchiger Kerl, und wir verstanden uns sofort bestens. Unser Fahrzeug war ein Saurer Typ 125, mit mechanischer Aufladung erreichte er circa 175 PS. Wir mussten für die Mineralquelle Eptingen fahren, und zwar in der ganzen Schweiz. Pro Woche übernachteten wir zwei bis drei Mal auswärts.

Die Arbeit war sehr hart. Zu dieser Zeit hatten wir keine Hebebühnen, die Mineralwasserkisten waren aus Holz und es waren immer Literflaschen darin. Beim Laden des LKWs und Anhängers benutzten wir sogenannte Sackrollis. Wir stellten also vier oder fünf Kisten aufeinander und deponierten diese im Anhänger oder im Motorwagen. Allerdings musste man aufpassen, dass man nicht das Übergewicht bekam, sonst kam es nicht gut. Bei mir kam es einmal nicht gut: Ich flog über die fünf Kisten und lag in einem Scherbenhaufen. Einen Moment lang war es ruhig, aber dann ging ein Geräusch los. Ich verstand die Welt nicht mehr, aber Toni beruhigte mich und meinte, das passiere praktisch jedem einmal.

Am Morgen früh luden wir eine Fuhre, die meistens aus fünf bis sechs Abladeorten bestand. Wir fuhren also ins Bernbiet oder Richtung Welschland, in die Zentral- oder Ostschweiz. Die interessanteste Tour war die ins Tessin. Manchmal liess mich Toni ans Steuer, er meinte, ich brauche Fahrpraxis. Einmal hatten wir eine Tour Richtung Freiburg. Es war eine Zweitages-Tour und wir mussten übernachten. Toni meinte, er wüsste ein gutes Restaurant in Bergschmitten, dort würde die beste Röstli schweizweit gemacht. Toni hatte Recht, die Bratwurst mit Röstli war genial. Es war überhaupt sehr gemütlich dort, und ich habe mich im Gästebuch mit einem lustigen Spruch verewigt. Als wir zur späten Stunde ins Bett gingen und ich am Buffet vorbei wollte, meinte die Wirtin: «Halt Kleiner, zuerst bekommst du noch einen Schnaps.» So war das eben damals, heute undenkbar.

So war ich einige Monate mit Toni unterwegs und es hätte wohl auch noch länger gedauert, wenn uns da nicht ein grosses Malheur passiert wäre. An diesem Tag waren wir im Aargau unterwegs und gegen Abend fuhren wir von Schöftland über den Böhler, Richtung Unterkulm, denn wir hatten auf dem Anhänger noch einen Posten für Reinach geladen. In Unterkulm fuhren wir bis zur Kreuzung, wo die Strasse von Aarau Richtung Reinach führt. Dazu mussten wir noch die Geleise der WSB überqueren und dann rechts abbiegen. So weit kam es allerdings nicht mehr. Toni hielt kurz an und sagte: «Ruedi, kommt nichts von links?» Ich sagte: «Nein.» Toni legte den Gang ein, fuhr los und in diesem Augenblick kam von rechts die WSB gefahren. Ich muss noch erwähnen, dass rechts ein grosses Gebäude stand und man die Bahn sehr spät sah. Toni reagierte blitzschnell, indem er den Retourgang einlegte und noch ein kleines Stück zurücksetzen konnte. Es gab einen gewaltigen Chlapf, und wir wurden etwa zwei Meter zurückgeworfen. Ich wurde durchgeschüttelt, schlug meinen Kopf irgendwo an, Toni konnte sich am Steuer festhalten, der Motor heulte auf vollen Touren und Toni fluchte fürchterlich. Das dauerte sicher zwei bis drei Minuten. Unterdessen hatten sich schon viele Zuschauer auf der Unfallstelle eingefunden und unser LKW heulte immer noch auf vollen Touren. Ich sagte: «Toni, stell den Motor ab.» Das

ging nicht, weil das Gasgestänge verklemmt war. Also würgte Toni den Motor ab und es wurde still, sehr still sogar.

Nun stiegen wir aus, um die Bescherung anzuschauen. Der Anhänger lag auf der Seite, die Mineralwasser Kisten auch, viele Flaschen waren kaputt. Als wir so da standen, kam der Zugführer, etwas bleich im Gesicht, zu uns und fragte uns, wie das passieren konnte. Wir erklärten ihm die Sache und fragten ihn, wie er den Unfall erlebt habe. Er meinte, als er uns auf dem Geleise gesehen habe, hätte er eine Schnellbremsung eingeleitet und sich auf den Boden geworfen. Passagiere hätten sich keine verletzt, aber das Bähnlein sah schlecht aus. Es war dies noch eine alte Konstruktion, zum grossen Teil aus Holz. Diese Bahn wäre so oder so ein paar Monate später ausgemustert worden. Ein Zuschauer meinte, vor einiger Zeit wäre eine Gemeindeabstimmung über die Sicherung des Bahnübergangs negativ ausgegangen. Ein Jahr nach unserem Unfall wurde der Übergang saniert. Toni musste sich später noch vor Gericht verantworten und musste für einige Zeit den Ausweis abgeben. An diesem Abend dachte ich, dass der Beruf des LKW-Fahrers nichts für mich wäre, ich übte ihn dann aber über 40 Jahre aus.

Boxen

Es war 1960, da fragte mich der René Isler, der seit einiger Zeit im Boxclub Stern Wettingen Mitglied war, ob ich Lust hätte, dort mitzumachen. Ich sagte zu und eine Woche später fuhr ich mit René und Paul nach Wettingen ins Training.

Das Training war hart, sehr hart. Es dauerte zwei Stunden. Die ersten paar Wochen musste ich bis zum Gehtnichtmehr Kondition trainieren. Später kam dann Sparring dazu, am Anfang mit dem Trainer in einem Seilvier-eck. Damals hatten wir noch keine Helme, keinen Zahnschutz und nur kleine Boxhandschuhe. Die Stimmung war ein bisschen wie in amerikanischen Boxkellern. Unser Trainer war ein wilder Kerl, der einmal im Halbschwergewicht geboxt hatte. Er meinte einmal, dass wir vor grossen Boxern keine Angst haben müssten, die würden nämlich schöner und länger zu Boden fallen. Mit der Zeit hatte ich am Boxen richtig den Plausch. Ich durfte jetzt auch mit Boxern aus dem Club Drei-Runden-Kämpfe bestreiten. Der Trainer meinte,

es würde nun langsam Zeit für ernste Kämpfe. Als meine Mutter das hörte, ich wohnte noch zu Hause, meinte sie, ich solle doch mit diesem Sport aufhören, schon wegen meiner Augen. Ich habe dann aufgehört, denn wenn meinem rechten Auge etwas passiert wäre, hätte ich das Auto- und Lastwagenfahren vergessen können. Das Boxen hat mir in meinem Leben viel gebracht, denn ich habe mich nie vor jemanden gefürchtet, bis heute nicht.

Miggi

Meinem Freund Ernst, der leider früh starb, möchte ich danke sagen, dass ich durch ihn meine Frau kennengelernt habe. Und das kam so: Wir nahmen als einzige Chauffeure an Grümpelturnieren teil. Als wir wieder einmal von einem Turnier kamen, trafen wir uns im Restaurant Sternen, um noch ein wenig zu feiern. Da war unter den Gästen eine junge, hübsche Frau aus Waltenschwil, die Miggi Nussbaumer. Ich kannte sie nicht, nur ihren Bruder Sepp, aber den auch nur wegen meinem Bruder Balz. Als es dem Beizenschluss zuging, bot ich Miggi an, sie nach Hause zu bringen, denn sie gefiel mir wirklich gut. Damals hatte ich einen alten DKW, ich glaube es war mein erstes Auto. Es war schwarz, die beiden Türen gingen nach vorne auf und bei Regen bekam man nasse Füße. Also fuhr ich Miggi nach Hause, sagte auf Wiedersehen und fuhr heim.

Monate später sagte mir Ernst, dass Miggi und er Gotte und Götti eines kleinen Peters würden, also beim Sohn von Sepp, ihrem Bruder. Das Taufessen sei im Restaurant Eintracht, und ich solle doch zum Kaffee kommen. Das machte ich dann auch und nahm meinen Bruder Balz mit, weil ich mich allein nicht traute. Es war der Tag, an dem ich mich in Miggi verliebte. Ernst sei Dank. Wir sind jetzt seit 1968 verheiratet, und ich hoffe, es bleiben uns noch viele Jahre.

Als Chauffeur

Nachdem ich ein paar Monate bei Setz in Dintikon gearbeitet hatte, wollte ich es doch als Chauffeur versuchen. Die Firma Riechsteiner & Weber, die es heute noch gibt, suchte einen Chauffeur und ich meldete mich. Der LKW,

den ich bekam, war ein Mietfahrzeug der Firma Berna in Olten, Jahrgang 1937, also etwa 28 Jahre alt.

Mein Berna war ein Normallenker, das heisst, er hatte eine Schnauze. Er hatte 110 PS, war genau 60 Stundenkilometer schnell oder langsam und hatte natürlich keine Lenkhilfe. Zum Zugfahrzeug bekam ich einen einachsigen Anhänger. Zu der Zeit waren die zweiachsigen Anhänger erst im Kommen. Auf den ganzen Zug konnte ich circa zwölf Tonnen laden, denn das gesamte zulässige Gewicht betrug 21 Tonnen. Das Fahrzeug war in einem schlechten Zustand und der Chef meinte, ich solle fahren, der neue LKW komme bald. Am Morgen musste ich mit einem in Äther getränkten Lappen, den ich auf den Luftfilter hielt, starten, denn ohne Äther wäre der Motor nie angelaufen. Meine Arbeitskollegen sagten: «Irgendeinmal lupfts dir den Motor.» Und sie sollten Recht behalten.

Mein erster Arbeitstag war an einem Montag. Um sechs musste ich in Muri sein. Ein Kollege, er hiess Malstein Alois, begrüsst mich und sagte, ich müsse nach Basel und im Rheinhafen zwölf Tonnen Gerste laden. Alois meinte, er käme bis Basel mit, und er würde mir das Auto erklären, nachher müsste ich alleine weiter. Wir fahren also nach Basel in den Rheinhafen und ich bekam eine Ahnung, wie das Auto funktionierte. Alois verabschiedete sich und ich machte mich daran, aus einem Bahnwagen zwölf Tonnen Gerste auf meinen LKW umzuladen. Ich musste jeden Sack, der 50 Kilo wog, vom Bahnwagen in den LKW tragen. Als ich so am Arbeiten war, kam ein Mann, der mich fragte, ob er mir helfen könne, ich müsste ihm pro Tonne einen Franken bezahlen. Ich sagte natürlich zu, er organisierte noch einen Sackrolli und so war die Arbeit für mich auch etwas erträglicher. Als wir fertig waren, gab ich ihm die zwölf Franken, und er meinte, wenn ich wieder in der Nähe wäre, käme er wieder. Später vernahm ich, dass man diese Männer «die Wilden» nannte, und man sie bei jedem Güterbahnhof und Rheinhafen treffen würde.

Nun hatte ich also die zwölf Tonnen Gerste geladen und sollte sie in eine Käserei nach Bazenhaid liefern. Nur: Wo war Bazenhaid? Ich fragte einen Chauffeur, der in der Nähe war, nach dem Weg. Ich sollte also dem

Rhein entlang Richtung Winterthur und weiter nach Wil, dort in der Nähe müsse Bazenheid sein. Ich fuhr los und war ein bisschen stolz, dass ich alleine mit meiner ersten Fuhre als Chauffeur unterwegs war. Die Fahrt dauerte sicher vier bis fünf Stunden, denn Autobahnen gab es noch keine. Abends um sechs Uhr kam ich in der Käserei an und wurde gleich angeschnauzt, warum ich so spät eintreffe. Die Gerste müsse sofort abgeladen werden, was wir dann auch gleich erledigten.

Ich fragte den Käser, wo ich denn essen und übernachten könnte. Er meinte, beim Bahnhof. Ich parkierte meinen Laster und begab mich ins Restaurant. Ich fragte, ob ich übernachten und etwas essen könne, beides war okay. Als ich das Essen serviert bekam, war ich vor Müdigkeit am Tisch eingeschlafen und man musste mich zuerst wecken!

Am nächsten Morgen sollte ich um sieben Uhr in Basel sein, nur dummerweise erwachte ich, weil ich so müde war, erst um acht Uhr. Ich telefonierte also meinem Chef, der stauchte mich zusammen und ich fuhr im Tempo des gehetzten Affen nach Basel.

Als ich etwa ein halbes Jahr bei Riechsteiner gearbeitet hatte, fragte mich ein Kollege, es war der Nussbaumer Josef, der in Rüstenschwil arbeitete, ob ich nicht zu ihnen kommen wollte, denn sie brauchten dringend einen Fahrer. Ich sagte zu und kündigte bei Riechsteiner & Weber. Mein Chef fragte mich, wieso ich weg wolle und ich meinte, ich ginge nach Wohlen Taxifahren, denn Lastwagen fahren wäre mir zu streng. Riechsteiner meinte, er hätte sofort gesehen, dass aus mir kein Chauffeur werden würde. Nun, ich bin dann immerhin 40 Jahre lang alle möglichen und unmöglichen Fahrzeuge gefahren, und ich hatte meistens den Plausch daran.

Nun trat ich also nach ein paar Monaten bei der Firma Riechsteiner, wo ich gelernt hatte, wie man beim Lastwagen richtig schaltet, meine neue Stelle in Rüstenschwil an. Von dieser Zeit an konnte ich jeden LKW fahren, egal welche Marke oder welchen Jahrgang. Die neuen Arbeitgeber hiessen mich in ihrem Betrieb willkommen. Wir waren vier Chauffeure, unser Chef und unsere Chefin. Der Wagenpark bestand aus vier Fahrzeugen: einem MAN 635 Halbschnauzer mit einem Einachsanhänger, den ich übernehmen sollte.

Dann aus einem OM Titano-Kipper mit einem Zweiachsanhänger, einen Mercedes 338 Frontlenker mit 2-Achs-Anhänger. Als viertes Fahrzeug hatten wir noch einen kleinen Fiat, der rechts gesteuert war.

Mein Chef handelte zu dieser Zeit mit Landwirtschaftsprodukten, also mit Heu, Stroh, Räben, Chabis und Futterrüben. Dazwischen machten wir auch normale Transporte. Er hatte die eidgenössische Importeurenbewilligung für Landwirtschaftsprodukte und somit also alle Vorteile in der Hand, um ein blühendes Unternehmen aufzubauen. Aber eben, hätte, denn er hatte noch andere Pläne. Er wollte Überlandtransporte machen, also auch ins Ausland fahren. Das kam nicht gut, aber davon später.

Wie gesagt, importierten wir zu dieser Zeit Heu, Stroh, Futterrüben und Chabis aus Frankreich in die Schweiz. Ich bekam gleich den Auftrag, ins Elsass, in die Nähe von Colmar, zu fahren und eine Fuhre Heu zu holen. Ich fuhr also zu besagter Adresse, um eine Fuhre Heu zu laden. Ich wurde von den Bauersleuten freundlich empfangen und in die Küche gebeten, die etwa so gross war wie ein normales Restaurant. In der Küche, die einen Lehmbo-den hatte, waren auch noch Hühner und Kaninchen anzutreffen. Es wurde ein währschaftes Znüni aufgetischt und nachher ging es an die Arbeit.

Wir luden grosse, mit Draht gebundene Heuballen, die ein Gewicht von 50 bis 80 Kilo hatten. Für mich war das gut, so brachte ich doch noch ein anständiges Gewicht auf meinen Lastzug, trotz kurzer Ladebrücke. Nachher ging es zurück Richtung Basel zum Zoll. Verzollen musste man das Heu nicht, sondern einfach die Papiere abstempeln lassen. Manchmal, wenn am Zoll kontrolliert wurde, kam ein Zöllner mit einer Eisenstange und stach in das Fuder, weil er vermutete, wir würden jemanden in die Schweiz schmuggeln.

Das Heu und Stroh transportierten wir in der halben Schweiz, so ins Appenzellerland, ins Berner Oberland oder ins Schächental, um nur einige zu nennen. Als 1965 die Maul- und Klauenseuche in der Schweiz ausbrach, wurde es mit dem Transport von Landwirtschaftsprodukten schwieriger. An gewissen Strassen errichtete die Polizei Strassensperren. Wenn man kein Zeugnis des Veterinärs vorweisen konnte, musste man gleich wieder umkehren.

Dass wir Heu und Stroh von Frankreich importierten, machte die Sache natürlich nicht einfacher. Einmal musste ich eine Fuhre Heu nach Altdorf liefern. An der Axenstrasse, einige Kilometer vor Altdorf, war eine Strassensperre. Die Polizei machte ein Riesentheater und wollte mich partout nicht weiterfahren lassen, doch als sie alle Papiere kontrolliert hatte, liess man mich fahren, doch musste ich mich in Altdorf bei der Polizei melden. Dort ging das Theater weiter, bis ich drohte, die ganze Ladung auf die Strasse zu werfen, sollte ich nicht endlich die Fuhre zu meinem Kunden liefern können. Als ich am Abladen war, in einem Schuppen mitten in Altdorf, blieben die Leute stehen und drohten mir mit Prügel, wenn ich nicht subito von hier verschwinden würde. Dann ging die Sache aber doch noch gut aus, und ich durfte meine Heimfahrt antreten.

Eines Tages, als wir in Frankreich zwei LKW Heu geladen hatten, war unser Auftrag, das Heu nach Gonten ins Appenzellische zu liefern, mein Kollege Sepp mit dem Sattelschlepper und ich mit dem MAN-Allrad und Einachsanhänger. Da wir wegen der Seuche nicht die normale Strasse nach Appenzell nehmen konnten, mussten wir ins Rheintal fahren und von dort über den Eichberg nach Gonten. Nur war es erstens Winter und zweitens war dies eine Nebenstrasse.

Brummschädel

Auf der Strasse über den Eichberg fuhr ich voraus. Ich sah aber bald, dass Sepp mit seinem Sattelschlepper im Schnee nicht mehr weiterkam. Also liess ich meinen Anhänger stehen und zog den Sepp mit seinem Fahrzeug den Berg hinauf. Nachher holte ich meinen Anhänger und wir fuhren Richtung Gonten. Dort mussten wir uns bei einem Restaurant melden. Der Wirt hatte von unserem Chef das Heu gekauft, und wir mussten bei einigen Bauern ausliefern. Es war inzwischen dunkel geworden, als ich mit meiner Fuhre auf einem abgelegenen Bauernhof eintraf, wo ich sehnsüchtig erwartet wurde. Nun ging es ans Abladen, und ich stieg auf meinen Anhänger. Das Fuder war etwa vier Meter hoch, plus meine Grösse. Zum Abladen hatte ich einen etwa 30 cm langen Haken, mit dem man die Ballen aufstellen konnte. Als ich den ersten Ballen mit dem Haken packen wollte, rutschte er ab, ich verlor das

Gleichgewicht und stürzte retour vom Anhänger. Als ich am Runterstürzen war, dachte ich: nur nicht auf den Rücken fallen und drehte mich in der Luft. Ich schlug mit dem Kopf, dem Knie und dem Ellbogen auf dem steinharten, gefrorenen Boden auf. Als ich aufstehen wollte, sackte ich zusammen und musste anschliessend ins Haus getragen werden. Die Bauersleute waren zu Tode erschrocken und dachten, ich wäre schwer verletzt, was Gott sei Dank nicht der Fall war. Die Bäuerin holte eine Flasche Schnaps, aus der ich mir zwei, drei Gläschen genehmigte.

Als mein Anhänger abgeladen war, fuhr ich mit einem gewaltigen Brummschädel ins Restaurant zurück. Eigentlich hatte das Restaurant Wirtesonntag, aber als ich in das Restaurant kam, war dort eine kleine «Fete» im Gang. Die Wirtin, eine junge, hübsche Frau, brachte uns ein feines Nachtessen. Anschliessend lief es rund mit Appenzeller Musik und Talerschwingen. Wie gesagt, es war ein Riesenfest, und so gegen Mitternacht brachte mich die Wirtin aufs Zimmer und behandelte mein lädiertes Knie, das inzwischen gewaltig angeschwollen war. Am anderen Morgen fuhren wir nach Rüstenschwil zurück und ich ging dann in Wohlen zum Arzt. Dr. Strebel meinte nach der Untersuchung, ich hätte eine schwere Hirnerschütterung und Flüssigkeit im Knie, die er gleich mit einer Spritze absog. Er verordnete mir eine Woche Bettruhe und meinte, es wäre mehr als fahrlässig gewesen, so nach Hause zu fahren.

Der Chef wohnte mit seiner Frau im Hause seiner Eltern. Das waren zwei liebe, nette, alte Leute, die um uns Chauffeure sehr besorgt waren. Wenn wir einmal im Geschäft waren, durften wir bei ihnen Znüni und ein Bier oder auch zwei konsumieren, gratis, versteht sich. Im gleichen Areal hatte der Bruder des Chefs eine Getränkehandlung. Es war ein alter Schuppen mit einer kleinen Rampe. Walter machte das nur nebenbei, doch als er merkte, dass ihm mehr geklaut wurde, als er verkaufte, gab er diese Tätigkeit auf.

Ein grosser LKW

Nachdem mein Kollege Scheidegger unsere Firma verlassen hatte, musste ich seinen LKW übernehmen. Einerseits hatte ich Freude, andererseits Bedenken, weil ich noch nie mit einem Zweiachsanhänger gefahren war. Meine Bedenken teilte ich dem Disponenten mit und bat ihn, wenn möglich auf den Anhänger nur einen oder zwei Posten zu geben. Das Resultat war, dass er mir bei meiner ersten Fuhre auf den Anhänger acht und auf den Motorwagen zwei Posten zuteilte. Etwas Gutes hatte die Sache doch, denn ich lernte ziemlich schnell, mit dem Anhänger zu manövrieren, was nicht einfach war und für viele Chauffeure ein Buch mit sieben Siegeln ist. Die Freude überwog allerdings den Ärger, denn ich hatte ein Fahrzeug mit einer Superlenkung, einer hydraulischen ZF-Hilfslenkung und einem Synchrongetriebe. Das Ladevolumen war natürlich auch viel grösser, auf dem LKW waren es sechs Meter 20 und auf dem Anhänger sechs Meter 50.

Erstes Mal in Frankreich unterwegs

Mein Chef importierte auch Weizenstroh aus Frankreich, aus Vesoul und Besançon. Als ich das erste Mal nach Vesoul fuhr, musste ich natürlich auf die Karte schauen, welche Route ich nehmen sollte. Nun, die führte von Rüstenschwil, Solothurn, Biel, La-Chaux-de-Fonds, Le Locle, Grenze, Colle des Roches nach Besançon oder nach Vesoul. In der Nähe von Vesoul musste ich mich in einer Ortschaft – wie sie hiess, weiss ich nicht mehr – auf einem Büro melden. Nach einiger Zeit des Diskutierens, was allerdings etwas schwierig war, da ich kein Französisch und der andere kein Deutsch konnte, bedeutete er mir, dass er bis zum Ladeort vorausfahren würde. Dort fuhr ich mit meinem Lastenzug auf ein abgeerntetes Weizenfeld. So weit das Auge reichte, war ein Feld, auf dem es riesige Strohballenlager hatte. Diese Lager waren gewaltig, ich konnte mit meinem LKW problemlos zufahren, und die Ballen wurden mir von oben runter gereicht, sodass ich in kurzer Zeit mein Fahrzeug beladen hatte. Nach dem Laden und einem Nachtessen fuhr ich dann Richtung Schweizergrenze, oft die ganze Nacht hindurch, was manchmal zu gefährlichen Situationen führte: Einmal waren Kühe auf der Strasse,

denn die Weiden waren selten oder gar nicht eingezäunt. Ein ander Mal fuhr ich mitten in der Nacht, denn ein Nachtfahrverbot gibt es in Frankreich nicht, auf einen Bahnübergang zu, wo die Schranken allerdings geschlossen waren. Im letzten Moment realisierte ich es und kam knapp vor der Schranke zum Stehen. Da stieg ich aus, legte mich mit einer Decke unter den LKW und schlief zwei Stunden.

Wie schon erwähnt, wollte mein Chef ins Überlandgeschäft einsteigen und brauchte dazu entsprechende Fahrzeuge. Als erstes baute er den OM von Sepp zu einem Satteltraktor um und kaufte einen gebrauchten Auflieger. Zu jener Zeit war das ein Superfahrzeug, ein zwölf Meter langer, zweiachsiger Auflieger der deutschen Marke Kögel. Das Zugfahrzeug war reparaturanfällig, und Sepp konnte selten eine weite Fuhre machen, ohne dass eine Reparatur nötig war. Sepp fuhr nach Deutschland, Spanien, Frankreich und Österreich.

Das erste Mal im Winter über den Arlberg

Ich bekam eines Tages, es war Winter, den Auftrag, nach Österreich, ins Ötztal im Tirol, zu fahren, um Spanplatten zu holen. Ich fuhr also nach Buchs SG, dann über den Rhein, durch Liechtenstein, über den Zoll beim Schaanwald, Richtung Arlberg. Es gab da noch keine Autobahn und der Arlbergtunnel war auch noch nicht gebaut. In Klösterle, vor dem Arlberg, machte ich bei einer Tankstelle, die noch ein Chauffeur-Restaurant mit Zimmern hatte, Halt, um Diesel zu tanken. Der Besitzer fragte mich, wohin ich wolle und ich meinte, ins Ötztal, zur Firma Lignospan, um Spanplatten zu holen. Er meinte: «Und hast du Schneeketten dabei?» Ich bejahte. Er sagte, auf der Antriebsachse bräuchte ich Zwillingssketten und auf dem Anhänger zwei einfache, zum Beispiel vorne links und hinten rechts oder umgekehrt. Ich sagte ihm, von Zwillingssketten hätte ich noch nie etwas gehört, und ich hätte nur ein paar einfache dabei.

Gabriel, so hiess der Beizer, machte mich darauf aufmerksam, dass mich die Polizei mit einfachen Ketten nicht weiterfahren lassen würde, und ich könnte bei ihm ein Paar kaufen. Ich meinte, ich würde das gerne tun, aber ich hätte die 400 Franken nicht. Heute wäre das kein Problem, denn man hat

ja jede Menge Karten, damals leider nicht. Gabriel fragte mich, ob ich wieder ins Ötztal fahren würde, wenn ja, könnte ich die Ketten haben und sie bei der nächsten Fuhre bezahlen. Das muss man sich heute vorstellen, einem Unbekannten so zu vertrauen!

Da ich noch nie Zwillingssketten montiert hatte, half mir Gabriel, denn das war eine schwierige und kräfteaubende Arbeit. Nach dem Montieren der Ketten fuhr ich los Richtung Arlberg und war sehr gespannt, wie die Sache ausgehen würde. Ich war bald einmal oben auf der Passhöhe, auf 1800 Meter über Meer und fuhr runter nach St. Anton, bei einem Gefälle von 18%. Da mein Lastzug leer war, musste ich trotz Schneeketten höllisch aufpassen, dass er nicht ins Rutschen kam. Da die Strasse schneebedeckt war, liess ich die Schneeketten gleich auf den Rädern, was den Vorteil hatte, dass ich sie bei der Rückfahrt nicht erneut montieren musste. Nach etwa zwei bis drei Stunden kam ich bei der Firma Lignospan an und meldete mich. Meine Fuhre war schon bereit und ich konnte zügig laden. Als ich die 15 Tonnen geladen hatte, fragte ich nach einem Restaurant, denn ich wollte vor der Weiterfahrt noch etwas essen. Man schickte mich ins Restaurant zur Waldschenke, welches ganz in der Nähe war.

Dieses Restaurant hatte den richtigen Namen, denn es war tatsächlich im Wald und der Wirt mit Namen Kurt war eine Nummer. Am Abend war er meistens bereits angeheitert, aber kochen, das ging zu jeder Zeit. Jedes Mal, wenn ich bei der Lignospan laden musste, ging ich bei Kurt vorbei, und mit der Zeit waren wir richtige Freunde geworden. Nach dem Essen fuhr ich zurück Richtung Arlberg. Inzwischen war es Nacht geworden und ich war nun wirklich froh, dass ich die Ketten schon montiert hatte. In St. Anton fing die Steigung richtig an, und ich war gespannt, ob mein LKW, mit diesen 15 Tonnen Spanplatten den Berg meistern würde. Doch es ging erstaunlich gut, und so um Mitternacht war ich oben auf dem St. Christoph-Pass. Mein Ziel war es jetzt, bis zu Gabriel zu fahren, etwas zu essen und dann dort zu übernachten. Nun kannte ich aber die Passstrasse nicht. Es war dunkel, die Strasse schneebedeckt und ich allein auf weiter Flur. So gegen vier Uhr morgens war ich in Klösterle, und als ich auf den Parkplatz fuhr, kam schon Gabriel aus

dem Haus und schaute mich ungläubig an. Er meinte, ich wäre ein verrückter Hund, das erste Mal im Winter und in Dunkelheit über den Arlberg zu fahren!

Nach dem Morgenessen fuhr ich nach Hause, wo ich gegen Mittag eintraf. Übrigens, beim Zoll in Schaanwald ging es zügig, denn ich musste nur die Ladepapiere abstempeln lassen, die Spanplatten konnte man zollfrei einführen. Mein Chef war froh, dass die Fahrt so gut verlaufen war und staunte, dass mir Gabriel die Schneeketten einfach so zur Verfügung gestellt hatte.

Meine Mutter staunt

Meine erste Österreich-Fuhre hatte ich nun hinter mir, doch es sollten noch viele schöne und auch gefährliche folgen. Als ich meiner Mutter von diesen Fahrten erzählte, wollte sie unbedingt einmal mitkommen. Zu dieser Zeit wohnte ich noch zu Hause bei meinen Eltern. Eines Tages war es so weit, und wir fuhren Richtung Österreich. Meine Mutter genoss die Fahrt, und als wir den Arlberg hinauffuhren, staunte sie wie ein kleines Kind, denn die gute Frau war selten im Ausland gewesen. Auf dem Pass oben machten wir eine Kaffeepause und fuhren anschliessend hinab, Richtung Tirol. Ich fuhr ins Spanplatten-Werk, und mein Lastzug wurde am späten Nachmittag noch geladen. Dann gingen wir zu Kurt in die Waldschenke, und ich stellte ihm meine Mutter vor. Kurt mochte meine Mutter auf den ersten Blick, was auch bei ihr nicht anders war. Wir hatten einen gemütlichen Abend bei gutem Essen und Trinken. Am Morgen in der Frühe, nach einem Kaffee, verabschiedeten wir uns und fuhren Richtung Arlberg. Meine Mutter schwärmte auch nach Jahren noch von dieser Reise.

Wien

Meine Stelle gefiel mir eigentlich recht gut, obwohl der Chef finanziell immer etwas «erkaltet» war, und wir den Lohn immer etwas später bekamen. Eines Tages meinte er, ich könne morgens eine Fuhre nach Wien machen und für die Retourfahrt in die Schweiz hätte er auch schon was. Das war natürlich etwas: Ich mit einem Mercedes 338 nach Wien! So weit nach Österreich war

ich noch nie gekommen, doch ich freute mich darauf und war gespannt, was mich da erwartete!

Nun war es so weit, ich musste meine Fuhre nach Wien laden, was, weiss ich nicht mehr. Damals betrug das zugelassene Gewicht eines LKWs mit Anhänger 26 Tonnen, und weil ich beim Zoll vorbei kam, wo ich die Zollpapiere abgeben musste, war es heikel, mehr zu laden. Beim Zollamt Schaanwald-Liechtenstein ging alles gut, und ich fuhr Richtung Arlberg-Tirol-Innsbruck. Wie schon erwähnt, hatte es in Vorarlberg und Tirol noch keine Autobahnen und die Strassen waren, speziell im Frühling, in einem lausigen Zustand. Aber man machte die Reparatur einfach, indem man wieder eine Schicht Belag auftrug, der dann teilweise eine Dicke von 50 Zentimeter aufwies. Nach Salzburg führte dann eine circa 300 Kilometer lange Autobahn nach Wien. Eine so lange Strecke war ich noch nie gefahren, aber nun konnte ich mit 80 km/h nach Wien rauschen. Vor Wien war dann die Autobahn zu Ende, und ich fuhr auf der normalen Hauptstrasse weiter. Als dann die Ortstafel «Wien» auftauchte, fragte ich einen Passanten nach dem Westbahnhof. Er erklärte mir dann, dass es um Wien drei Ringstrassen gäbe. Da wären der äussere Ring, der mittlere Ring und der innere Ring. Ich musste auf den äusseren und sah auf dem Stadtplan genau, wo ich aus dem Ring raus Richtung Westbahnhof musste, wo es noch viele zerstörte Häuser aus dem Krieg hatte. Von der Stadt sah ich nicht viel, denn ich lud meine Fuhre ab und fuhr zurück nach Ötztal, wo ich 16 Tonnen Spanplatten Richtung Schweiz mitnahm. Ich hatte später allerdings noch genug Zeit, die Stadt zu besichtigen.

Ein neuer LKW

Eines schönen Tages sagte mein Chef zu mir, er hätte einen neuen LKW mit einem neuen Anhänger bestellt, den ich bekommen sollte. Da war ich natürlich gespannt und freute mich riesig darauf. Mein Chef wäre nicht mein Chef, wenn er da nicht ein spezielles Fahrzeug gekauft hätte. Der Anhänger war zu dieser Zeit, den er von der Firma König an der Überlandstrasse in Zürich gekauft hatte, eine Wucht. Sieben Meter lang, zwei Meter 50 breit, Leichtmetall, Seitenläden, doppelbereift, das heisst, statt 4 x 1 Rad, 4 x 2 Räder, die

etwas kleiner, aber stabiler waren. Auf diesen Anhänger konnte man jede Menge laden, man sah es ihm nicht an, wenn zu viel drauf war.

Der LKW war ein ÖAF, ein österreichisches Produkt, und der Chef schwärmte von ihm, obwohl in der Schweiz keine zu sehen waren. Ich kannte diese Marke auch nicht und war mehr als gespannt darauf. Wir fuhren nach Dübendorf, wo ich das Fahrzeug übernehmen sollte. Es war die erste und einzige ÖAF-Vertretung in der Schweiz. Aber das Fahrzeug war gewaltig. Es hatte eine Schlafkabine, in der man fast stehen konnte, mit zwei festmontierten Betten, eine gewaltige Frontscheibe mit zwei grossen Scheibenwischern. Die Kabine konnte man kippen, was zu dieser Zeit fast eine Sensation war. Dadurch konnte man Arbeiten am Motor viel einfach durchführen. Das Fahrzeug war weiss blau bemalt, auf meinen Wunsch wurden auf der Frontseite das Schweizer und Aargauer Wappen angebracht und in der Mitte der beiden stand der Name meiner Freundin Miggi drauf.



Abb. 5:
Neuer Lastzug 1967, ÖAF 230 PS

Der Motor war ein englischer Leyland mit 220 PS und das Getriebe ein deutsches Zwölfgang ZF. Man hätte auch den österreichischen Motor haben können oder noch besser den MAN, aber mein Chef kaufte die günstigste Lösung, mit der ich noch viel Ärger haben sollte. Als wir den LKW beim Strassenverkehrsamt vorführten, bemängelten sie das Bremssystem. Wir mussten also nach Wien, um das zu ändern. Der Chef meinte: «Kein Problem, dann fährst du nach Wien, und die bringen die Sache in Ordnung.» Also

machte ich eine Fuhre nach Österreich und meldete mich nachher bei der Firma ÖAF. Das Werk war an der Donau, in Wien-Floridsdorf. Der Aufenthalt dauerte eine Woche und ich logierte in einer Pension, wo ich übernachtete und das Morgenessen bekam. Tagsüber fuhr ich mit der Hochbahn nach Wien und sah mir die Sehenswürdigkeiten an. So bestaunte ich das Schloss Schönbrunn oder den Prater mit dem Riesenrad, auf das ich mich auch einmal wagte. Aber sonst war es natürlich für mich ein bisschen langweilig, allein in Wien herumzuwandern. Auf dem Gelände der ÖAF standen sicher ein paar hundert neue PKW der Marke Moskowitch. Diese Autos sahen wie der Fiat 124 aus, aber ich konnte mir nicht vorstellen, dass diese gekauft würden. Warum die ÖAF diese Fahrzeuge in Österreich vertrieb, hat man mir so erzählt: Nach dem verlorenen Krieg musste die Firma einige hundert Kühlsattelschlepper nach Russland liefern, um die Kriegsschuld zu tilgen. Die Fotos dieser Fahrzeuge habe ich gesehen. Ebenfalls mussten die Österreicher, respektive die Firma ÖAF, diese «Fiat russischer Produktion» im Land vertreiben, das war also 1966/67.

Einige Zeit später hatte ich dann nochmals das Vergnügen, nach Wien zur ÖAF zu fahren, weil der LKW einfach die Leistung von 220 PS nicht brachte und stark Rauch entwickelte. Als ich den Arlberg hochfuhr, wurde ich von der Gendarmerie auf die Seite gewinkt. Die fragten mich, was ich für ein Fahrzeug hätte, das einen solchen Qualm produzieren konnte. Nun, die kamen mir gerade recht. Ich sagte ihnen, dass dies ein Fahrzeug österreichischer Produktion und neu sei, und ich auf dem Weg nach Wien wäre, um diverse Mängel zu beheben. Nach diesem kurzen Gespräch konnte ich weiterfahren. Als ich mich im Werk meldete, wollte man wissen, was los sei. Als ich dann meinte, dass dieser LKW weniger Leistung bringen würde als der Mercedes mit 180 PS, war der Teufel los. Man baute die Einspritzpumpe aus und kontrollierte die Einspritzmenge der sechs Zylinder. Es zeigte sich, dass kein Zylinder die gleiche Menge Diesel bekam.

Nun, man baute darauf eine Friedman und Maier-Pumpe ein, die dann die Leistung von 220 PS brachte. Endlich war das Fahrzeug in Ordnung und

ich hatte richtig Freude damit, allerdings nur noch bis April 1968, dann verliess ich die Firma.

Mein erster Flug

Im Dezember 1967 sollte ich eine Fuhre nach Wien und Innsbruck machen. Auf dem Anhänger hatte ich eine grosse Maschine geladen, die den ganzen Anhänger ausfüllte und mit Anhänger ab Boden 4 Meter 20 Höhe aufwies. Auf dem Motorwagen hatte ich vorne vier Tonnen Schokolade und hinten circa drei Tonnen Johnson Wachs geladen. Die Maschine sollte an eine kleine Ortschaft am Neusiedlersee mit Namen Potzneusiedl, die Schokolade nach Innsbruck und der Wachs nach Wien gebracht werden. Allerdings konnte ich wegen der Höhe der Maschine nicht die Arlberg-Route nehmen, sondern musste über die Autobahn Richtung Rosenheim-Salzburg-Wien fahren. Eine Woche vor Weihnachten sollte es losgehen, doch hatte ich Bedenken, dass ich zum Fest nicht zurück sein würde. Mein Chef meinte: «Das schaffst du locker, das ist kein Problem.» Ich sagte ihm: «Sollte ich an Weihnachten nicht zurück sein, würde ich den LKW parkieren und nach Hause reisen, und wenn es mit dem Flugzeug wäre.» Was dann auch tatsächlich eintraf.

An der Grenze bei Lindau musste ich einen Tag warten, weil ich eine Bewilligung für die Ladehöhe des Anhängers brauchte. Anschliessend fuhr ich übers Allgäu Richtung München-Rosenheim nach Wien. In Wien konnte ich den Johnson Wachs abladen. Doch zuvor musste die Sache noch verzollt werden, was auch wieder Zeit kostete und Ärger brachte. Auf dem LKW hatte ich nun noch die Weihnachts-Schokolade, die nach Innsbruck sollte, doch die Maschine auf dem Anhänger musste zuerst runter.

Ich befand mich am Westbahnhof und musste auf die Südautobahn, also durch die ganze Stadt, wo es diverse Unterführungen hatte, die nicht über vier Meter hoch waren. GPS und Natel gab es damals noch nicht, aber ich fragte einen Polizisten, wie ich da am besten durchkommen würde. Er meinte, gar nicht, aber er hätte Zeit und würde mich durch die Stadt begleiten. Der Mann war eine imposante Erscheinung: Sicher einen Meter neunzig gross. Mit seinem Bart sah er wirklich respekteinflössend aus. Er sagte mir, er wäre im Hafen, an der Donau stationiert. Nun fuhren wir also los, durch die Stadt.

Die Unterführungen kannte er natürlich und wenn es auf einer Kreuzung kritisch wurde, stieg er aus, stoppte den Verkehr und winkte mich durch. Als ich dann auf die Südautobahn kam, stieg er aus und fuhr mit dem Bus zurück. Ich bedankte mich und gab ihm ein paar Päckchen Zigaretten. Er gab mir seine Adresse und meinte, wenn ich wieder in Wien wäre, sollte ich ihn im Hafen besuchen.

Inzwischen war es Freitagmorgen, und ich fuhr nun Richtung Neusiedlersee, durch eine um diese Jahreszeit trostlose Gegend. Gegen Abend traf ich dann in diesem Betrieb ein, wo mich der Direktor herzlich begrüßte. Ich fragte ihn, wo er den Kran hätte, um die Maschine abzuladen, da ich in der Nacht nach Innsbruck fahren wollte. Er meinte: «Das machen wir morgen, denn heute Abend ist die Betriebsweihnachtsfeier und Sie sind herzlich eingeladen.» Da ahnte ich, dass ich wahrscheinlich nicht mehr rechtzeitig nach Hause kommen würde.

Die Weihnachtsfeier fand in der Fabrikhalle statt. Es gab zu essen und zu trinken, mit Betonung auf Trinken, denn was die Leute da konsumierten, ging auf keine Kuhhaut. Als die Feier langsam zu Ende ging, meinte der Direktor, ob ich Lust hätte, mit ihnen kegeln zu gehen. Ich sagte ja, und wir fuhren ein paar Kilometer an die ungarische Grenze, wo wir in einem schönen Restaurant die Kegelpartie starteten. Es wurde ein lustiger Abend, der mich nichts kostete und während dem mich eine Angestellte mit ihrer Tochter verkuppeln wollte. Die gute Frau fragte mich, ob ich ihre Tochter, die ich natürlich noch nie gesehen hatte, in die Schweiz mitnehmen würde. Sie wäre eine hübsche, junge Frau und sie würde mir sicher gefallen. Da wurde mir die Sache langsam unheimlich und ich sagte ihr, dass ich das natürlich auf keinen Fall tun würde. Nun, nach zwei, drei Stunden fuhren wir wieder in die Fabrik zurück.

Am anderen Morgen, nachdem ich im Lastwagen geschlafen hatte, wollte ich natürlich die Maschine so schnell wie möglich abladen und nach Innsbruck fahren. Es war Samstag, und ich könnte die Schokolade am Abend noch loswerden. Ich fragte den Direktor nach dem Kran, und er meinte, den bräuchten wir nicht und jetzt werde sowieso zuerst gegessen.

Nun denn, nach dem Morgenessen fuhr ich mit dem LKW hinter die Fabrik, wo sich eine kleine Rampe befand, auf die wir die Maschine abladen sollten. Ich konnte mir echt nicht vorstellen, wie das gehen sollte. Jedoch hatte ich nicht mit der Schlaueit der Leute dort gerechnet. Nachdem ich den Anhänger an die Rampe manövriert hatte, brachten die zwei Habegger-Seilwinden und zogen die Maschine von der Ladefläche runter. Dieses Manöver dauerte zwei Stunden, aber es klappte.

Nun war es natürlich zu spät, um nach Innsbruck zu fahren und nach kurzem Überlegen entschloss ich mich, tatsächlich mit dem Flugzeug nach Hause zu fliegen, da ich auf keinen Fall Weihnachten im Ausland verbringen wollte. Allerdings hatte ich praktisch kein Geld mehr, und daher ging ich mit dem Direktor, nachdem ich meine missliche Lage erklärt hatte, einen Deal ein.

Er gab mir das Geld für den Flug und sagte, er würde das mit der Fuhrre verrechnen. Nun schickte er ein Telegramm an den Flughafen Schwechat und erkundigte sich nach einem Flug in die Schweiz. Nach kurzer Zeit kam die Antwort, dass ich um 18 Uhr einen Flug hätte und für mich ein Platz reserviert wäre. Übrigens, das Telegramm habe ich heute noch. Ich verabschiedete mich bei diesen flotten Leuten und bedankte mich herzlich.

Nun fuhr ich also mit meinem Lastwagen Richtung Wien zum Flughafen. Beim Flughafen war ein grosser, bewachter Parkplatz. Der Parkwächter staunte nicht schlecht, als ich mit meinem Lastzug aufkreuzte und fragte, ob ich diesen bis nach Weihnachten parkieren könnte. Er meinte, das würde problemlos gehen, und ich müsste beim Abholen eine Gebühr entrichten, da der Platz bewacht wäre. Da ich noch nie geflogen war, kam mir die ganze Sache etwas sonderbar vor. Dann musste ich bei der AUA mein Flugticket abholen und bezahlen. Der Flug Wien-Zürich würde in etwa einer Stunde starten, und ich solle mich rechtzeitig dort einfinden. Die Maschine war eine französische Caravelle mit zwei Triebwerken. Das Flugwetter war mies. Es regnete und ein starker Wind blies über die Piste. Mir war also gar nicht wohl bei der Sache, als ich mich in den hinteren Teil des Flugzeuges setzte.

Neben mir sass ein älteres Ehepaar, das sich an den Händen hielt und, wie es schien, ziemliche Angst hatte. Nach kurzer Zeit kam eine Stewardess und fragte nach meinem Befinden, denn sie hatte anscheinend bemerkt, dass mir bei der ganzen Sache nicht wohl war. Ich fragte sie dann, ob bei diesem Wetter die Maschine überhaupt in die Luft käme, und sie bemerkte, dass ich das erste Mal flog. Sie beruhigte mich und meinte, in einer guten Stunde wären wir in Zürich und der Flug würde problemlos verlaufen.

Ich war nun beruhigt und bestellte mir anlässlich meiner Lufttaufe sofort ein Bier. Der Flug verlief ruhig, und als ich nach einiger Zeit aus dem Fenster sah, bemerkte ich die Lichter des Rapperswiler Seedammes. In Kloten angekommen, telefonierte ich meinem Bruder Balz und bat ihn, mich abzuholen. Balz staunte nicht schlecht, als ich ihm die ganze Story erzählte und meinte, was wohl der Chef dazu sagen würde? Nun, das erfuhr ich am anderen Morgen, als ich ihm, nachdem ich ausgeschlafen hatte, telefonierte. Als ich ihm eröffnete, ich wäre zu Hause und der Lastzug in Wien-Schwechat, glaubte er an einen schlechten Witz. Als er es endlich glaubte, fluchte er eine Zeit lang und meinte, das mit dem Retourfliegen könne ich vergessen, denn mein Kollege Sepp hätte nach Neujahr eine Fuhre nach Wien und er würde mich mitnehmen.

Nach dem 3. Januar fuhren wir tatsächlich über München-Rosenheim Richtung Wien. Sepp hatte den OM mit Auflieger geladen, und wir fuhren zügig Richtung Wien. Sepp meinte, dass er normalerweise keine Fuhre machen könne, ohne dass er irgendeinen Defekt am Fahrzeug hätte. Und er sollte Recht behalten. Auf der Höhe Rosenheim gab der Motor plötzlich komische Geräusche von sich, und wir fuhren auf den Pannenstreifen. Unser LKW wurde abgeschleppt und ich fuhr mit dem Zug nach Wien. Vom Wiener Westbahnhof nahm ich ein Taxi zum Flughafen. Der Parkwächter staunte nicht schlecht, als ich meinen Laster holte, denn er befürchtete schon, das Fahrzeug würde nicht mehr abgeholt.

So fuhr ich nach Innsbruck, wo ich abends um 18 Uhr beim Kaufhaus Tirol, das sich mitten in der Stadt befand, eintraf. Der zuständige Angestellte, der die Schokolade entgegennehmen sollte, bekam einen Tobsuchtsanfall,

schrie, ich solle die Schokolade wieder mitnehmen, denn sie hätten jetzt Januar und nicht Weihnachten, was mir selbstverständlich auch bekannt war. Nach einigen Minuten beruhigte er sich aber, und ich konnte die Ware abladen. Ich fuhr dann die Nacht durch ins Ötztal und lud Spanplatten nach Zürich.

Es gäbe über die Zeit bei dieser Transportfirma noch viel zu erzählen, aber ich möchte hier dieses Kapitel abschliessen und noch erwähnen, dass ich in dieser Zeit einen anständigen Chef hatte, der aber leider gewisse Sachen unglücklich anpackte und viel zu früh sterben musste.

Unterdessen machte ich mir langsam Gedanken über das Heiraten und wollte nicht mehr ins Ausland fahren. Mein Bruder Balz wusste es, er war Chauffeur bei der Firma Frey AG in Bremgarten.

Eines Tages sagte er mir, dass eine Stelle frei geworden sei und ich solle mich so schnell wie möglich dort melden. Ich telefonierte also nach Bremgarten und machte einen Vorstellungstermin ab. Ich besuchte die Firma Frey und sagte, weshalb ich wechseln wollte, wo ich schon überall als Chauffeur tätig gewesen war, und was so meine Lohnvorstellung wäre. Von Zeugnissen wollte niemand etwas wissen, und nach einer guten Stunde war das Vorstellungsgespräch zu Ende, und ich hatte den Job.

Chauffeurpausen

Ich möchte hier noch einiges über die Chauffeuren-Restaurants und über mein Freizeit-Leben als Chauffeur erzählen.

Da gab es noch das «Chalet-à-Lobe-Montprever». Es war an der alten Hauptstrasse Murten-Lausanne auf der Anhöhe, bevor man nach Lausanne hinunter fuhr. Man konnte dort günstig übernachten, das Essen war in Ordnung, ein Fernseher war auch vorhanden. Dort traf man Kollegen aus der ganzen Schweiz, die Richtung Lausanne und Genf unterwegs waren. Im Winter stellten die Wirtsleute eiserne Behälter mit glühender Kohle parat, damit man den Diesel im Tank wieder aufwärmen konnte.

Am Genfersee, kurz vor der Stadt, in Versoix war ein Chauffeuren-Restaurant, das wir nur die «Räuberhöhle» nannten. Man konnte dort ebenfalls übernachten und bekam über Genf die besten Informationen.

In Augst bei Basel, war die «Rheinlust», wo man für fünf Franken im Masslager übernachten konnte. Es war dort allerdings ziemlich unruhig, denn die letzten kamen um eins ins Bett und die ersten standen um vier Uhr wieder auf.

Mein Kollege Paul Koch, genannt Kennedy, war ein alter Carchauffeur und Beizer im Federal. Er organisierte für seine Stammgäste und Chauffeurkollegen die sogenannten «Kennedy Reisen», die legendär waren. Eine Reise führte in die Ostschweiz nach Schaffhausen, mit dem Zug natürlich. In Schaffhausen bestiegen wir ein Schiff und fuhren auf dem Rhein nach Stein am Rhein. Das Wetter war übel, es regnete den ganzen Tag in Strömen, was allerdings vier aus unserer Gesellschaft nicht daran hinderte, auf dem Oberdeck die Aussicht zu geniessen. In Stein am Rhein gingen wir vom Schiff und fuhren mit dem Zug Richtung Zürich.

Im Hauptbahnhof Zürich kam dann der grosse Auftritt eines jungen Reisetelnehmers. Der hatte auf dem Schiff eine rote Tischdecke mitlaufen lassen, die er in der Mitte zerriss und sie dann über den Kopf stülpte, was dann wie ein Umhang aussah. Er setzte sich dann auf den Boden und fertigte aus zwei Kaffeeseiben, die er ebenfalls vom Schiff hatte, eine Brille.

Vor sich hatte er einen Hut. Er begann mit dem Oberkörper nach vorne und hinten zu wippen und gleichzeitig murmelte er komische Sätze, die niemand verstand. In kurzer Zeit war er von einer Menge von Leuten umringt, die vermutlich annahmen, dass es sich hier um einen Guru handelte, und begannen tatsächlich, Münzen in den Hut zu werfen. Allerdings konnte er sein Theater nicht lange aufführen, denn wir mussten auf den Zug, aber gelacht haben wir noch lange.

Truck-Driver-Club

Ich weiss leider nicht mehr, in welchem Jahr wir diese Idee hatten, aber wir gründeten doch tatsächlich einen Chauffeuren-Club. Dabei waren der Bär Ruedi, die Halter Brothers Othmar und Johnny, der Pipo und meine Wenigkeit. Natürlich kamen laufend neue Kollegen dazu, allerdings nur solche, die wir gut kannten. Wegen des Namens des Clubs hatte ein Kollege, der schon in Amerika gewesen war, eine Superidee. Er meinte, in den USA würden die

Chauffeure Trucker heissen, und wir könnten den neuen Club «Trucker-Driver-Club» nennen. Das kam bei uns natürlich sofort an, und ich glaube, das war damals schweizweit der erste Club, der so hiess.

Die Begeisterung für diesen Club war riesig. Bär Ruedi wurde unser erster Präsident, einen Kassier hatten wir auch, und so starteten wir unser Vereinsleben. Nur um einige Sachen zu nennen: Wir organisierten Auto-Rallyes, natürlich mit PW, und die ganze Familie durfte mitmachen, was natürlich auch für unsere beiden Buben sensationell war. Am Ende gab es ein Rangverlesen in einer Beiz, sodass man nachher noch gemütlich beisammen sitzen konnte. Für die Kinder war die Rallyes das Grösste, umso mehr, als wir sie einmal gewinnen konnten.

Auch unternahmen wir zum Beispiel Zweitagesausflüge. 1976 waren wir auf der Haggenegg bei Schwyz. Mit den Autos fuhren wir bis zum Restaurant hinauf, allerdings war das letzte Strassenstück mehr ein Bachbett als eine Strasse. Das Restaurant hatte vor Alter keinen Jahrgang mehr, aber es gefiel uns sehr gut. Die Kinder waren in einem Massnlager untergebracht, wo sie riesig den Plausch hatten. Nach dem Nachtessen schickten wir die Kinder in die Heia, wir tranken noch ein Bierchen und sangen, was damals noch üblich war, die schönsten Lieder. Das fand allerdings unsere Jungmannschaft nicht so lustig, einer nach dem anderen tauchte in der Beiz auf, und zuletzt schunkelte die ganze Gesellschaft beim Lied «die kleine Kneipe», das damals gross in Mode war, begeistert mit.

Der Club wurde immer grösser, und es kamen Leute dazu, die nicht mehr nach unserem Gusto harmonierten. Und so kam es, wie es nicht kommen sollte: Der Club wurde aufgelöst, was mir persönlich sehr weh tat.

Der Bär Ruedi war unterdessen Beizer geworden und führte in Tiefencastel ein Gasthaus. Nun beschlossen wir, nach Tiefencastel zu fahren und das Kapitel «Truck-Driver-Club» zu beenden. Es wurde natürlich tüchtig gefeiert und zur späten Stunde auf dem Dach ein Abschluss-Feuerwerk gestartet, das dann allerdings bei der Bevölkerung nicht so gut ankam.

Am Sonntagmorgen gab es ein reichhaltiges Frühstück, und wir waren schon wieder in bester Stimmung, als der Basil meinte, er hätte noch nicht

geduscht. Nun, für ihn wäre es kein Problem, denn er hätte vor dem Haus einen Brunnen gesehen und er gedenke jetzt, darin zu baden. Man muss sich das vorstellen, es war Sonntagmorgen, ein Bergdorf, die Leute gingen in die Kirche, und unser Basil wollte im Dorfbrunnen ein Bad nehmen. Basil liess sich trotz unserer schwachen Proteste nicht aufhalten, entledigte sich sämtlicher Kleider und schon sass er im Brunnen. Der Brunnen befand sich an der Hauptstrasse, und es herrschte reger Verkehr. Auf jeden Fall, als Basil im Brunnen planschte, fuhr ein deutscher Reiseкар vorbei, und als der Chauffeur den Planscher sah, verringerte er das Tempo so, dass seine Passagiere den nackten Mann im Brunnen sehen konnten. Ich kann mir vorstellen, dass diese deutschen Passagiere glaubten, es wohnten da so arme Leute, die das Bad im Dorfbrunnen nehmen mussten. Wir hatten natürlich ein Riesengaudi, und Basil war wieder einmal der Chefkomiker. Wir sassen danach noch ein paar Stunden zusammen, bevor wir uns auf den Heimweg machten. Einige unserer Leute sah ich öfters, aber andere nicht mehr, was doch sehr schade war. Das war die Geschichte unseres TDC-Clubs, und es ist heute noch schade, dass wir den aufgelöst haben.

Firma Frey Bremgarten 1968–1971

Nun hatte ich also die Stelle in Bremgarten bei der Firma Frey. Diese stellte Betonröhren her, die zwei Meter lang waren und einen Durchmesser von 25 bis 125 cm hatten. Es waren sogenannte Glockenmuffen- oder Spitzmuffen-Rohre. Frey hatte auch noch ein Patent auf einer Sorte, die er Diamant-Rohre nannte. Diese Rohre wurden mit selbst entwickelten Maschinen auf der Innenseite geschliffen. Die Rohre waren innen so fein wie Marmor, und man verwendete sie bei Kanalisationen, die fast kein Gefälle hatten. Diese Rohre waren bis 2,5 Tonnen schwer. Geladen wurden sie mit einem Gabelstapler und abgeladen mit einer Seilwinde. Das war auch so eine typisch geniale, wenn auch gefährliche Erfindung von Frey. Beim Abladen wurde das Drahtseil der Winde über die Röhren gezogen und bei der Anhängervorrichtung eingehängt. Die Seilwinde hatte eine Bremse und eine Kurbel, um das Drahtseil wieder auf die Rolle aufzuziehen. Andere Firmen hatten schon längst auf den Fahrzeugen Kräne, aber bei der Frey Diamant AG war eben alles ein

bisschen anders. Unter der Ladebrücke hatten wir zwei etwa drei Meter lange Holzbalken, die man am Ende der Ladebrücke einhängen konnte, die dann zum Boden hin eine Rampe bildeten. So konnte man ein Rohr nach dem anderen hinunterlassen. Auf dem Anhänger hatten wir die gleiche Vorrichtung, die sich eigentlich sehr gut bewährte.

Eine Zeit lang arbeitete auch mein Freund Paul, genannt Kennedy, bei derselben Firma wie ich. Wir hatten einen alten Scania, auf dem ein Zementsilo montiert war. Paul musste drei Wochen in Wildegg Zement holen, weil mit Röhrenführen nicht viel los war. Es war Frühling und unter seinem Zementsilo hatte eine Schwalbe ein Nest gebaut. Paul brachte es nicht fertig, das Nest zu entfernen, und so fuhr er mit den Schwalben zwei Mal am Tag nach Wildegg und zurück. Er fuhr auch, als die Jungen schon geschlüpft waren und die Schwalbenmutter geduldig auf ihn wartete.

BP Schweiz AG 1971–1995

Eines Tages sagte mir Balz, er hätte in einem Stelleninserat gelesen, dass die Zürcher Ziegeleien Chauffeure suchten. Das war eine Topfirma, die immer die neuesten Fahrzeuge hatte, meistens Saurer. Ich sagte zu Balz, dass ich in Zürich bei dieser Firma anrufen werde, denn Balz hätte das nie gemacht, dafür hatte er ja mich. Ich rief also bei der Firma an, und die Dame am Telefon bestätigte mir, dass sie Chauffeure suchten und sie würde unsere Anfrage gerne weiterleiten. Am Tag darauf läutete am Abend bei uns das Telefon, und es stellte sich ein Herr Meier vor. Meier meinte, er hätte gehört, dass wir Interesse an einem Job bei der Zürcher Ziegelei hätten, doch hätte er für uns ein anderes Angebot, nämlich bei BP Schweiz AG. Darauf sagte ich ihm, das sei doch eine Benzinfirma, und wir hätten keine Lust, in absehbarer Zeit in die Luft zu fliegen, obwohl ich wusste, dass Balz schon einmal Benzin und Heizöl bei der Firma Wyss transportiert hatte. Meier meinte, dass wir uns keine Sorgen machen müssten.

Nur fragte ich mich, wie dieser Herr Meier an unsere Adresse gekommen war. Er meinte dann cool, seine Freundin wäre Telefonistin und sie hätte ihm den Tipp gegeben. Meier erzählte mir, dass er in der BP für den Lastwagenpark zuständig sei und sie dringend Chauffeure bräuchten für das neue

Tanklager in Mellingen. Das neue Tanklager war damals das grösste in der Schweiz und hätte unser Land für drei Monate mit Heizöl, Diesel und Benzin versorgen können. Die drei Mineralölfirmen BP, Esso und Avia hatten je zwei Ladestationen zur Verfügung, die damals die modernsten der Schweiz waren. Meier fragte mich, ob wir uns einmal treffen könnten und er würde natürlich nach Wohlen kommen. Ich sagte ihm zu, unter dem Vorbehalt, dass ich zuerst noch meinen Bruder fragen müsste.

Wir trafen uns bald darauf in einem Restaurant in Wohlen. Meier stellte sich als ein flotter, junger Mann vor, der uns im Laufe des Gespräches von der Firma BP überzeugen konnte. Wir sagten also zu, aber wir mussten in Glattbrugg bei Zürich, wo unser neuer Arbeitsplatz war, zuerst einen Eignungstest bestehen. Die BP Schweiz AG war damals eine der besten Adressen schweizweit und selbstverständlich wollten sie auch nur die besten Chauffeure. Wir bestanden den Test, und unser zukünftiger Chef meinte, er würde sich freuen, wenn wir bei der BP anheuern würden, was wir auch taten.

Nachdem unsere Kündigungsfrist abgelaufen war, fuhren wir an einem Montag nach Glattbrugg, um unsere neue Stelle anzutreten. Unsere zukünftigen Kollegen waren dran, ihre Tankwagen zu laden, und unser Chef teilte jedem von uns ein Fahrzeug zu.

Das Tanklager in Mellingen war 1971 mit einem Riesenfest eröffnet, respektive eingeweiht worden. Von diesem Tanklager aus fuhr ich dann 24 Jahre. Es war eine schöne Zeit und ich konnte mir in der Firma BP einen gewissen Wohlstand erarbeiten.

Wir waren im Tanklager Mellingen stationiert, mussten aber jeden Tag nach Birsfelden fahren, um dort Heizöl, Diesel oder Benzin zu laden. In Mellingen hatten wir eine topmoderne Anlage, wo man zwei Tankzüge miteinander laden konnte, doch die BP verdiente mehr, wenn wir in Birsfelden die Produkte holten. Warum war das so? In Birsfelden wurde das Heizöl oder Benzin vom Rheinschiff direkt in einen Stehtank gepumpt. Von dort pumpte man die Produkte direkt in die Strassentankwagen. Von Birsfelden, wo die BP ein Büro hatte, bekamen wir Chauffeure die Fahraufträge und mussten

dann die Ware in der halben Schweiz ausliefern. Mit dem Tanklager in Mellingen war es so, dass die Produkte in Birsfelden vom Rheinschiff in Stehtanks gepumpt wurden, von den Tanks wurden Bahnzisternenwagen abgefüllt, diese wurden in Blockzügen nach Mellingen gefahren. Im Tanklager Mellingen wurden die Blockzüge, respektive deren Inhalt, in die grossen 25-Mio-Liter-Tanks gepumpt. Und zu guter Letzt in die Strassentankwagen.

In Mellingen hatten wir einen Disponenten, der uns jeden Abend die Fuhren für den nächsten Tag gab. Ich hatte ein Fahrzeug mit zwei Zählern. Ich konnte also Diesel und Heizöl laden oder Benzin. Das neue Tanklager war für Chauffeure ideal, denn wir hatten einen Aufenthaltsraum, Garderobenkästli, Duschen und einen Getränke- und Kaffeeautomaten.

So fuhr ich jeden Tag um fünf Uhr in Mellingen weg, Richtung Birsfelden, über den Bözberg, denn der Tunnel wurde erst viel später gebaut. Um sechs Uhr hatte ich meistens schon geladen und los ging es Richtung Bern, Zürich, Zug oder ins Luzernische. Bei der ersten Raststätte machte ich Halt, nahm mein Morgenessen ein, las die Zeitung und fuhr nach einer halben Stunde weiter. Wenn ich zu Hause die Wohnung verliess, hörte mich meine Frau nie weggehen.

Selbständigkeit

Eines Tages wurden Balz und ich von der BP angefragt, ob wir uns nicht selbstständig machen wollten, und wir möchten uns in der Kalkbreite in Zürich bei Herrn Pfister melden. Herr Pfister war der oberste Chef der BP Schweiz AG und ein sehr korrekter und anständiger Mensch. Natürlich sprachen wir vorher mit unseren Frauen, und meine Miggi war weder hell noch sonst wie begeistert. Sie meinte nur, wie ich das machen würde, denn wir hatten kein Geld, um so ein Geschäft anzufangen. Die Frau von Balz war einverstanden, obwohl auch sie nicht auf Rosen gebettet waren. Nun denn, eines Tages fuhren wir nach Zürich und waren sehr gespannt, was uns da erwarten würde.

Herr Pfister empfing uns in seinem Büro äusserst freundlich. Er meinte, wir wären die ersten Frachtführer der BP, und er wisse, dass wir gute und

zuverlässige Chauffeure wären, sonst würde er uns diesen Vorschlag auch nicht unterbreiten.

Balz und ich waren unterdessen seit sieben Jahren Chauffeure bei BP. Herr Pfister erklärte uns, dass wir die zwei Saurer-Tankzüge 1972 neu bekommen hätten und die BP uns diese für 75'000 Franken verkaufen würde. Der Neupreis war circa 350'000 Franken. Wir hatten die Fahrzeuge jetzt sieben Jahre gefahren und circa 350'000 Kilometer zurückgelegt. Pfister erklärte uns, dass er den Kaufvertrag so ausstellen würde, dass uns die Bank 50'000 Franken Kredit geben sollte, und als Sicherheit würde uns die BP einen Fünfjahres-Vertrag geben, mit einer Jahresumsatzgarantie von 120'000 Franken. Um die restlichen 25'000 Franken müssten wir uns selber bemühen. Balz winkte sofort ab und meinte, er wolle Chauffeur bleiben, er habe den Mut zur Selbstständigkeit nicht.

Ich dachte, dass dies eine einmalige Gelegenheit wäre und sagte zu, aber nur mit dem Einverständnis meiner Frau. Ausserdem wünschte ich einen Passus im Vertrag, dass ich nach einem Jahr, sollte ich die Selbstständigkeit nicht in den Griff kriegen, wieder als Chauffeur bei BP arbeiten könnte und sie das Fahrzeug zurücknehmen würden. Herr Pfister war einverstanden, und nach dem Okay meiner Frau schickte er den Vertrag.

Nun musste ich auf eine Bank wegen der 50'000 Franken, und ich entschied mich für die Bank, bei der ich auch mein Lohnkonto hatte. Als ich den Vertrag auf den Tisch legte, waren die Herren sofort einverstanden, und ich bekam die 50'000 Franken zugesprochen. Vierzehn Tage bevor ich meine Selbstständigkeit starten wollte, bekam ich von meiner Bank ein Schreiben, worin sie mir mitteilte, dass sie mir den Kredit nicht geben könnte. Als Grund gab sie an, dass, wenn ich Konkurs ginge, sie die Hand nicht auf meinem Fahrzeug hätten, sondern die BP. Dass diese Nachricht ein Schock für mich war, ist wohl jedem klar.

Also telefonierte ich Herrn Pfister und teilte ihm dies mit. Er meinte, ich solle sofort zu ihm nach Zürich kommen. Pfister war ziemlich aufgebracht, um es vorsichtig zu formulieren. Er erklärte mir, die BP wäre zwar keine Bank, aber sie würde mir diese Summe vorschliessen, zu einem sehr

günstigen Zins. Ich hätte drei Jahre Zeit, diese zurückzuzahlen. Für die restlichen 25'000 Franken musste ich selber besorgt sein. Das war für mich eine tolle Nachricht und ich sagte Herrn Pfister, dass ich starten würde, und die 25'000 Franken würde ich schon aufreiben.

Die Verweigerung der 50'000 Franken seitens der Bank war das erste Drama und das zweite folgte sogleich. Meine Frau sagte mir, für die fehlenden 25'000 Franken würde sie ihre Mutter fragen. Meine Schwiegermutter war einverstanden und sie vereinbarte einen Termin bei der Bank. Allerdings war dies die gleiche Bank, die mir meinen Kredit verweigert hatte. Nun sassen wir also wieder in einem Büro dieser Bank. Auf der einen Seite meine Schwiegermutter, meine Frau und ich und auf der anderen die zwei Herren der Bank. Einer dieser Banker fragte meine Schwiegermutter, ob es ihr ernst wäre, mir diese Summe zu geben, und sie solle sich die Sache noch mal überlegen.

Auch der zweite Banker äusserte seine Bedenken. Darauf hatte ich das Gefühl, dass ich diesen zwei Herren, die ich nicht kannte, meine Meinung deutsch und deutlich sagen müsste. Nach meiner Rede sassen sie ziemlich verdattert da, und ich bekam die 25'000 Franken. Mein Abenteuer «Selbstständigkeit» konnte beginnen.

Ich hatte nun den Saurer D1K, 230 PS, Rechtslenker, der BP abgekauft und sollte nun für die BP als Frachtführer starten. Nun machte ich schon das erste Mal einen Fehler, der mich 5'000 Franken kosten sollte. Weil die Farbe an der Kabine nicht mehr perfekt war, brachte ich den Tanker nach Berikon, um ihn neu lackieren zu lassen, denn ich wollte mit einem schönen Fahrzeug starten. Nach etwa zwei Tagen rief mich der Chef der Firma an, ich möchte nach Berikon kommen, es wäre etwas mit meinem Fahrzeug passiert. Man hatte vor der Garage die Kabine geschliffen und dazu brauchte man einen Wasserschlauch und Schleifpapier. Der Saurer hatte vorne seitlich im Motor einen Luftfilter. Weil aber der Maler nicht aufpasste, lief beim Luftfilter Wasser hinein und füllte den Filter. Als man nun den Motor startete, saugte dieser Wasser statt Luft an, dieses gelangte in die Zylinder, und weil sich Wasser nicht zusammenpressen lässt, barst der Motor an der schwächsten Stelle. Man

glaubt es kaum, aber es brach ein grosses Stück des Gehäuses weg, und man sah den blossen Kolben.

Der Chef meinte, er würde den Motor sofort reparieren, und er hätte ja eine Haftpflichtversicherung, die das übernehmen würde. Die Reparatur dauerte zwei Wochen und kostete 20'000 Franken, meinen Arbeitsausfall nicht mitgerechnet. Als ich das Fahrzeug abholte, meinte der Chef, die Versicherung mache Schwierigkeiten und wolle den Schaden nicht voll übernehmen, und ich müsse 5'000 Franken selber zahlen. Weil ich ein blutiger Anfänger war, merkte ich nicht, dass man mich über den Tisch zog, und bezahlte die 5'000 Franken, bevor ich nur einen Franken verdient hatte.



Abb. 6:
Mein Saurer D1K, 230PS,
Aufnahme 1979, obere Halde 31.
Links am Strassenrand Ruedis Mutter
und seine Schwester Klärle

Ich startete das Unternehmen Frachtführer trotzdem, und es lief je länger desto besser. Allerdings hatte ich mit dem Saurer viele Reparaturen und die gingen ins Geld. Wohl verdiente ich gut, aber das meiste brauchte ich für Reparaturen. Nun musste ich mir die Frage stellen, aufzuhören oder ein neues Fahrzeug zu kaufen.

Ich entschied mich für eine Neuanschaffung. Beim neuen LKW handelte es sich um einen 112 H Scania mit der niedrigen Kabine, 320 PS und vier Meter 20 Radstand. Es war genau das Fahrzeug, das ich brauchte, denn es hatte eine sehr gute Nutzlast und brauchte im Vergleich zu meinem alten Saurer 10 Liter weniger Diesel auf 100 Kilometer. Nach ein bisschen Verhandeln einigten wir uns auf einen Kaufpreis von 145'000 Franken. Nach

einer Woche Umbau konnte ich meinen Scania in Empfang nehmen, und ich habe es nie bereut, dieses Fahrzeug gekauft zu haben.

Nun hatte ich also meinen 112-er und war natürlich mächtig stolz. Da ich einen Tanker hatte, mit dem Benzin, Diesel und Heizöl geladen werden konnte, war ich immer ausgelastet. Ich verdiente gut, manchmal fast zu gut, sodass mein Vorgesetzter mich hie und da eine Woche pausieren liess. Er war auch jener Mann, der mir mein Geschäft zerstörte, doch davon später. Mein Scania lief klaglos und ich war glücklich und zufrieden.



Abb. 7:
Ruedi Burkarts
50. Geburtstag,
1989

Ende der Selbständigkeit

Die Zeit als Vertragsfahrer war sicher meine schönste, die leider 1995 ein jähes Ende nahm. Wie es so im Leben ist, hat man, wenn es einem gut geht, auch Neider. Einen solchen hatte ich auch, nur bemerkte ich es erst, als es schon zu spät war.

Mein Vorgesetzter, mit dem ich anfangs ein gutes Verhältnis hatte, machte mit der Zeit den Eindruck, dass er mir meinen Erfolg, den ich mit meinem Tanker hatte, missgönnte, weil er ja über meine Umsätze in Bilde war. Das merkte ich so: Wenn zum Beispiel ein Tankstellenhalter reklamierte, weil ich den Gasrückführungsschlauch nicht montiert hatte, dann schickte er

mir eine Verwarnung, dabei hätte er es mir persönlich sagen können. Auch sagte er mir einmal: «Pass auf, du verdienst bei uns recht viel Geld.»

Nun war ich wieder einmal bei einem Bootsbauer am Zürichsee, den ich schon öfters bedient hatte. Der Benzintank befand sich etwa fünf Meter vom See weg. Zum Abladen musste ich den Tankdeckel wegnehmen, darunter befand sich der Einfüllstutzen. Als ich den Tank gefüllt hatte und den Abladeschlauch wegnahm, flossen etwa 20 bis 30 Liter Benzin in den Schacht. Passieren konnte nichts, aber ich konnte es auch nicht so sein lassen. Daher sagte ich es einem Mitarbeiter der Werft, und er meinte, er würde alles sofort mit einer Pumpe absaugen. Leider kam, als ich weg war und der Arbeiter mit dem Absaugen beginnen wollte, der Chef dazu. Dieser telefonierte der BP, und mein Vorgesetzter wurde informiert. Das war natürlich die Gelegenheit für ihn, mich loszuwerden. Kaum war ich beim Bootsbauer weggefahren, bekam ich einen Anruf von der Dispo, dass ich zur Werft zurück solle. Als ich dort eintraf, befanden sich folgende Personen schon da: Mein Vorgesetzter, die Polizei, ein Tankrevisor und der Chef der Werft. Mein Vorgesetzter strahlte richtig zufrieden und meinte zum Polizisten wörtlich: «So, jetzt hab ich ihn.» Er sagte mir vor allen Leuten, dass ich bei der BP nicht mehr Frachtführer sei und mit einer Anzeige rechnen könne. Ich musste doch tatsächlich am anderen Tag auf dem Polizeiposten erscheinen, wo sich der Polizist befand, der auch bei der Bootswerft war. Der drehte sofort mächtig auf und behandelte mich quasi als Verbrecher. Er hatte einen Rapport vorbereitet, den ich lesen und unterschreiben sollte.

Als ich den Rapport gelesen hatte, sagte ich ihm, dass ich das Geschriebene auf gar keinen Fall unterschreiben werde, denn es entspreche nicht den Tatsachen. Da wurde er wütend und meinte, dass ich vor Gericht erscheinen müsse. Einige Zeit später bekam ich tatsächlich eine Vorladung und musste vor einer Einzelrichterin erscheinen. Es ging mir gesundheitlich nicht gut, denn es war für mich und meine Familie tragisch, dass ich nicht mehr bei BP war.

Die Richterin befand sich in einem Büro und wir waren alleine. Sie sah mir an, dass ich nicht gut drauf war und meinte, ob wir die Unterredung ein

anderes Mal durchführen sollten. Ich verneinte und so fing sie mit der Befragung an. Ich beantwortete ihre Fragen und erzählte ihr auch, dass mich mein Vorgesetzter schon länger loswerden wollte. Nach einer Stunde war die Unterredung beendet. Die Frau erklärte mir, dass ich mir keine Sorgen machen müsse, denn ich hätte mich richtig verhalten und es sei tragisch, dass ich wegen einer Person mein Geschäft verlieren würde. Sie sagte mir weiter, dass sie mit dem Polizisten ein ernsthaftes Gespräch führen würde und wünschte mir für die Zukunft alles Gute.

Nun musste ich die Schlüssel zum Tanklager Mellingen abgeben und meinen Tankzug durfte ich auch nicht mehr parkieren. Die BP befahl mir, ihre Logos auf den Tanks zu entfernen. Ich hatte nach einigen Wochen zwei, drei Interessenten für meinen Tankzug, denn ich wollte nicht mehr Brennstoffe und Benzin fahren, davon hatte ich die Nase voll, was wahrscheinlich ein Fehler war. Ich verkaufte den Tankzug einem Kollegen, der seit ein paar Jahren mit zwei Fahrzeugen im Ölgeschäft war und mit seinem Sohn Öl und Benzin für Volg vertrieb.

Der Kollege meinte, dass ich bei ihm als Chauffeur arbeiten sollte, dann hätte er einen guten Mann und das Fahrzeug wäre in guten Händen. Nach einigen Tagen, nachdem ich mir die Sache hatte durch den Kopf gehen lassen, sagte ich zu. So war ich nun auf meinem Tankzug Chauffeur und lieferte 80% Heizöl und 20% Benzin aus. Nach einem Jahr aber kündigte ich. Und ich musste einen neuen Job suchen, was mir nicht so schwer fiel, denn Chauffeure mit langjähriger Erfahrung waren gesuchte Leute.

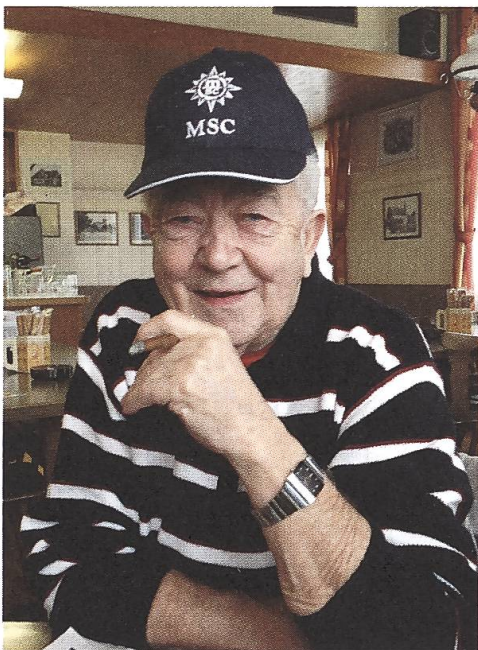
Nachdem ich einige Zeit in verschiedenen Betrieben als Chauffeur gearbeitet hatte, meldete ich mich auf ein Inserat der Firma Erismann in Schönenwerd. Sie suchte eine Aushilfe auf ein Kehrlicht-Fahrzeug. Wir wurden uns schnell einig. Nach einiger Zeit fragte mich der Chef, ob ich 100% arbeiten möchte. Ich war natürlich sofort einverstanden, denn ich arbeitete bislang nur etwa 60%, und so hatte ich wieder einen Job, der mir gar nicht schlecht gefiel. Bei der Firma Erismann arbeitete ich dann noch sechs Jahre, bis zu meiner Pensionierung.

50 lange Berufsjahre

Nun war es also so weit: Ich hatte 50 Jahre gearbeitet. Es war eine lange, harte, aber auch schöne Zeit.

Warum ich meine Erinnerungen aufgeschrieben habe? Nun, ich schreibe gern. Hie und da einen Leserbrief im Wohler Anzeiger, wenn mir etwas nicht gefällt. Nach meiner Pensionierung dachte ich oft über meine Kindheit, meine Familie und mein Berufsleben nach und beschloss, die Erinnerungen zu Papier zu bringen. Dass es Jahre brauchen und 160 handschriftliche A4-Blätter geben würde, hätte ich allerdings nicht geglaubt. Nun ist mein Text also fertig geworden, und ich bin ein wenig stolz darauf. Wenn er nun veröffentlicht wird, freut mich das sehr! Ich habe mir Mühe gegeben, alles so zu erzählen, wie ich es erlebt habe. Ich danke der Historischen Gesellschaft Freiamt für die Aufnahme meiner Erinnerungen in ihre Jahresschrift und Andrea Moll, Dieter Kuhn und Daniel Güntert für ihre redaktionelle Unterstützung.

Nun geniesse ich seit zehn Jahren mein Rentnerleben, fahre E-Bike, singe im Jodlerklub Aarau und habe grosse Freude an unserem Enkel Martin, der sich prächtig entwickelt. Ich hoffe, dass ich mit meinem Miggeli und mit meinen Söhnen Ruedi und Martin noch ein paar Jahre geniessen kann.



Wohlen, 15. Mai 2014

Es grüsst euch Ruedi Burkart.