

EHRENDINGER

Nummer 1

Juni 1998

Hätten Sie es noch gewusst ? Das alte Salzhüsli

von Jolanda Hasler

Salz, etwas alltäglich Gewöhnliches – im Regal des Lebensmittelgeschäfts heute kaum beachtet. Aber es gab in Ehrendingen eine Zeit, da war Salz noch in keinem Gestell bei «Willi's», «Karlis» oder der Landwirtschaftlichen Genossenschaft erhältlich, sondern ausschliesslich im Ehrendinger Salzhüsli bei Willimanns an der Gipsstrasse.

Wenn bei uns zuhause das Salz ausging, musste ich mit einem kleinen, weissen Stoffsack im Salzhüsli bei Willimanns an der Gipsstrasse Nachschub beschaffen. Ein Überbleibsel aus vergangener Zeit, das in diesem Frühjahr ganz aus dem Dorfbild verschwunden ist. Beim Versuch, noch einiges über diese originelle Einrichtung in Erfahrung zu bringen, stiess ich auf Frau Anna Moser-Willimann. Sie erzählt voller Begeisterung, was ihr an Überlieferung und Erinnerung aus ihrer eigenen Ehrendinger Salzhüslizeit noch geblieben ist:

«Schon meine Urgrosseltern, Karl und Verena Willimann haben im Jahr 1876 in Oberehrendingen Salz verkauft. Neben dem Haus, direkt an der Gipsstrasse, stand das Salzhüsli. Das

Salz wurde in zwei grossen Holztruhnen, sogenannten «Holzmulden» gelagert. In der einen lag das gewöhnliche Kochsalz, in der andern das Jodsalz. Mit einer klingenden Zugglocke war für die Kundschaft die Verbindung zum «Personal» sichergestellt.

Zu dem bescheidenen Einkommen vom Bauernhof war dies ein willkommener Nebenverdienst, denn zu dieser Zeit führten die Lebensmittelgeschäfte in Ehrendingen tatsächlich kein Salz. Im Kriegsjahr 1940 kostete das Kilogramm Salz beispielsweise 15 Rappen und einige Jahre später 25 Rappen. Der Verdienst lag bei Fr. 25.- pro 500 Kilo verkauftem Salz.



Das alte Salzhüsli

(Foto Paul Kofel)

Bis es soweit war, musste manches «Mässli» verkauft und dazu erst noch aufgepasst werden, denn das Salz durfte nur im Kanton Aargau wohnhaften Kunden verkauft werden, da im Kanton Zürich der Kilopreis etwas höher lag. Beck Moor aus Niederwe-

Zur ersten Ausgabe

von Claudio Eckmann

Liebe Leserin, lieber Leser, der EHRENDINGER - zuerst nur ein Gedankenspiel, eine Utopie in den Köpfen von ein paar „Angefresenen“, dann ein Redaktionsteam. Viele Tassen Kaffee, wohl auch einige Gläser Roten später kommen Ideen zusammen. Es entstehen Entwürfe. Und dann: Ein langgehegtes Projekt kann verwirklicht werden - eine Zeitung fürs Dorf!

Der EHRENDINGER - der Titel sagt's: Wir wollen über unser Dorf berichten, über Wissenswertes, Interessantes und Unterhaltendes aus Kultur, Geschichte und Gegenwart Ehrendingens. Alte Geschichten aufspüren, den Alltag von früher aufzeigen (z. B. in dieser Nummer mit dem Artikel „Das alte Salzhüsli“), Entwicklungen in unserem Dorf erforschen, aber auch über Aktuelles berichten, interessante Personen vorstellen - das alles beinhaltet der EHRENDINGER.

Der EHRENDINGER will zu einem lebendigen Kulturangebot in unserem Dorf beitragen. Er soll zweimal im Jahr erscheinen.

Der Dank gilt in erster Linie dem Redaktionsteam aber auch allen, die mit finanzieller Unterstützung die Herausgabe ermöglicht haben.

Der EHRENDINGER - gefällt er Ihnen? Dann machen sie mit! Es würde uns freuen! Benutzen Sie den beigelegten Talon!

Inhalt

Das alte Salzhüsli	Seite 1
Berna 1930	Seite 3
Interview	Seite 5
Heimatroman	Seite 6
Aktuelles	Seite 6

ningen belieferte die Ehrendinger mit Brot. Doch Salz durften wir ihm – unter Androhung einer ordentlichen Busse – nicht verkaufen.

Ich erinnere mich noch gut an die Zeit, als mein Vater mit Pferd und Wagen (mit Holzrädern) am Bahnhof Niederweningen jeweils eine Fuhr

von zehn 50kg-Säcken abholen musste. Es konnte auch vorkommen, dass die doppelte Menge geliefert wurde. Dies hatte zur Folge, dass mein Vater bei der Familie Schmid am Stein (Käfers) für diese Fuhr ein zweites Pferd ausleihen musste.

Die Kunden brachten ihre Stoff-

säckli mit und bestellten je nach Bedarf zwei bis fünf Kilo Salz. Ich sehe noch heute die Vielfalt dieser Säckli vor mir. Da gab es beispielsweise blütenweisse, liebevoll bestickte mit herrlichen Motiven oder einfache aus Tüchlistoff. Aber nicht nur die Farben, nein auch die Geschmäcker waren verschieden. Den Geruch eines solchen habe ich heute noch in der Nase: Es stank fürchterlich nach «Geissbock»! Die Bauern haben die Säckli oft vor der Feldarbeit bei uns deponiert und das Salz auf dem Heimweg wieder abgeholt».

Als die Eltern von Frau Moser-Wilimann starben, wurde der Salzverkauf im Jahre 1959 eingestellt. Seit dieser Zeit ist das Salz in unseren Dorfläden erhältlich. Mit dem Abbruch der Liegenschaft an der Gipsstrasse wurde das Salzhüsli in diesem Frühjahr abgerissen. Mit ihm ist auch ein Stück Ehrendingen verschwunden – schade!



Neben dem Bauernhaus stand das Salzhusli.

(Foto Paul Kofel)

Der Handel mit Salz ist in der Gesetzgebung (Salzregal) verankert.

- 1873: § 3: Der Verkauf des Salzes im Innern des Kantons bleibt ausschliesslich dem Staate vorbehalten.
- § 11: Das Einschmuggeln von Salz in den Kanton ist mit einer Busse gleich dem fünfzigfachen Verkaufswert des eingeführten Salzes und mit Konfiskation desselben zu bestrafen.
- 1919: § 2: Die Lieferung des benötigten Salzes hat aus den Salinen in Säcken von 50 und 100 kg netto Gewicht, gut verpackt, jeweilen auf Verlangen an die betreffenden Bahndepots stattzufinden.
- § 5: Für den Kleinverkauf des Salzes bestehen, je nach Bedürfnis, in jeder Gemeinde eine oder mehrere Salzauswägereien. In der Regel sind nur solchen Bewerbern Salzauswägepatente zu erteilen, welche sich über den Besitz der hiezu erforderlichen, trockenen Räumlichkeiten zu ebener Erde ausweisen können.
- 1947: Einführungsgesetz über die AHV
- § 13: Die Aufwendungen des Kantons für die AHV gemäss Art. 105 des Bundesgesetzes werden wie folgt gedeckt: 1. aus dem Reinerlös des Salzverkaufes; der Salzpreis wird auf Fr. -.25 per kg festgesetzt.
- 1975: § 1: Der Kanton Aargau tritt der Interkantonalen Vereinbarung über den Salzverkauf in der Schweiz bei.
- § 2: Alle widersprechenden Bestimmungen, insbesondere jene vom 19. März 1873 des Gesetzes über die Ausübung des Salzregals (§ 4-8 und 13) sowie des Einführungsgesetzes vom 6. Dezember 1947 (§ 13, Ziffer 1), sind aufgehoben. Auf der neuen Grundlage «Interkantonale Vereinbarung über den Salzverkauf in der Schweiz» vom 1. Oktober 1975 ist in allen Salzpreisen eine Regalgebühr eingeschlossen. Diese beträgt zur Zeit rund Fr. -.20 pro Kilogramm, was den Kantonen jährlich etwa 21 Mio. Franken einbringt.

Electrosafe

Schutztechnik gegen Elektromagnetismus

Electrosafe GmbH
Kirchweg 24
5422 Oberehrendingen

Tel. 056 222 80 33
Fax 056 222 05 63

• Freundlich

• Zuverlässig

• Wir beraten Sie gerne bei sämtlichen Postdienstleistungen

DIE POST 

Ihre Dorfpost täglich für Sie da
Postbüro Oberehrendingen

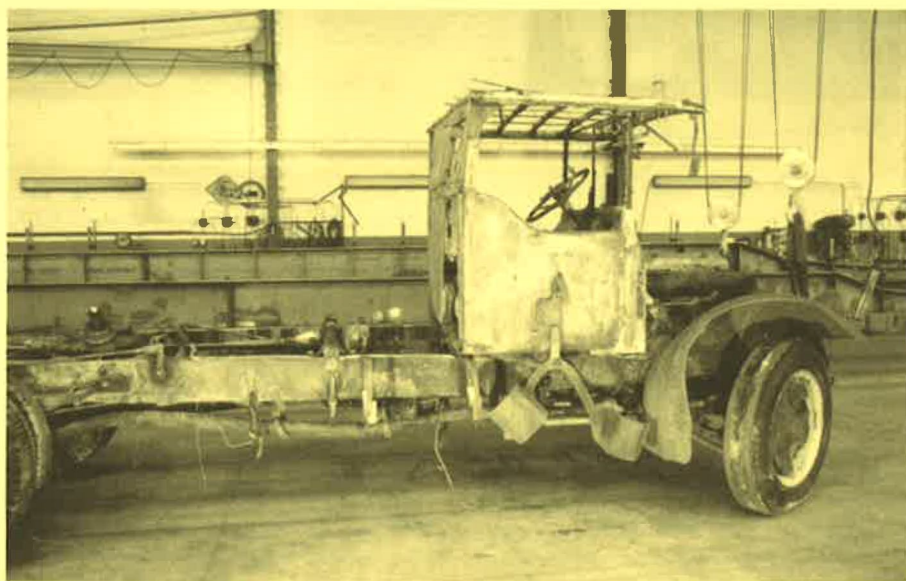
Ein Wrack wird wieder neu: BERNA 1930

von Paul Burkard

1992 fragte mich mein Onkel Sepp Disler, ob ich einen alten Berna restaurieren möchte. Das Fahrzeug stand am Waldrand in Wohlenschwil, wo ihn mein Onkel Mitte der 70er Jahre abgestellt hatte. Ich schaute das Wrack an: Durch das Dach der Fahrerkabine wuchs eine 10 cm dicke Esche. Der Kühler fehlte, der Motor war abgedeckt. 2 Kolben, 2 Pleuel, Ölwanne, Zündmagnet, Anlasser und noch viele Dinge mehr fehlten. Da ich im Fahrzeugbau arbeite, packte mich

lang stehen blieb. Das Chassis wurde von Motor, Getriebe, Kardanwelle und Achsen befreit. Es war erstaunlich, wieviele Schrauben und Bolzen bei der grossen Zerlegung ohne Schweissbrenner gelöst werden konnten!

Als nächstes folgte das grosse Sandstrahlen. Chassis, Achsen Steuerstock etc. wurden sandgestrahlt, ebenso wie die Kabinenbleche und Kotflügel. Anschliessend mussten wir diese spritzverzinken. Hinterachse und Vorderachse bauten wir zusammen. Die Vorderachse wurde mit zwei



Das Wrack des alten Berna vor der Renovation

der Ehrgeiz, eine solche Ruine wieder zum Laufen zu bringen. Wir transportierten das Fahrzeug mit einem Kranauto nach Mellingen zur Firma Nüssli AG, in der ich Teilhaber bin.

Die Arbeit beginnt

Mein Freund Sales Egloff und ich zerlegten das Fahrzeug in grobe Teile. Die alten Reifen drückten wir mit der Presse (60 Tonnen) und Schmiere von den Felgen. Die Holzkabine, das Dachgerippe, die Frontwand der Kabine (Alu-Guss), die Motorhaube und die vorderen Kotflügel demontierten wir. Die Kippbrücke war noch mit Kies beladen. Wir deponierten sie vor der Lagerhalle, wo sie dann 4 Jahre

Autogenanlagen gewärmt, mit Winden und Presse in die ursprüngliche Form gebracht und so gerichtet. Das Getriebe wurde gereinigt, alter Schlamm mit Dieselöl ausgespült und neues Öl eingefüllt, bevor es wieder im Chassis montiert werden konnte. Vor dem Lackieren stellte sich die Frage: Machen wir alles wie am Original oder nicht? Ich entschied mich nicht für grau und grün, sondern wählte für das Chassis schwarz, für die Radnaben und die Kabine karminrot.

Beschaffung der Teile

Nun musste ich Ersatzteile für den Wagen suchen. Von Saurer + Berna

war nichts mehr erhältlich. Über einen Kunden erfuhr ich, dass in Muttenz bei der Firma Stebler ein Armee-Traktor mit gleichem Motor in Restauration sei. Hier sah ich zum ersten Mal einen kompletten Motor zu meinem Lastwagen. Ich ergriff die Gelegenheit und kaufte verschiedene Ersatzteile für mein Auto. Doch noch fehlte einiges, und die Suche wurde immer schwieriger. Endlich, am Nutzfahrzeugsalon in Genf, lernte ich zufällig Herrn Kielholz kennen. Der bald 70jährige erklärte mir, dass er noch etliche Teile auftreiben könne. Ich besuchte ihn und kam so zu neuen Reifen aus ehemaligen Armeebeständen, sowie zu einem passenden Zündmagnet und diverser Kleinmaterial. Bei der Firma Deiss in Trimbach durfte ich in einer Ecke der Abbruchhalle nach Teilen suchen und fand Winker, Regler und einen Anlasser. Freudig zeigte ich dem Senior der Firma meinen Fund, worauf er in einem alten Möbelanhänger verschwand und mit 2 original Chintilla-Lampen zurückkam.

Revision des Motors

Die Motorenrevision nahmen unser Lehrling und ich gemeinsam in Angriff. Die Firma Bereuter in Zufikon besorgte für uns folgende Arbeiten: Zylinder bohren und hauen, Zylinderkopf und Kurbelwelle schleifen, neue Kolben besorgen und neue Ventile einpassen. Die Pleuellager wurden ohne Einlage zusammengespannt und gebohrt. Das Kurbelwellenlager, bestehend aus Kugel- und Walzenlager, wurde montiert. Der Alu-Motorblock hatte diverse Risse und ein Loch. Wir schweissten und verstärkten sie. Der Zusammenbau und die Einstellungen des Motors bereiteten mir einiges Kopfzerbrechen.

Die Mehrscheiben-Trocken-Kupplung zerlegten wir, reinigten sie und bauten sie anschliessend wieder zusammen. Einen Kühler konnten wir glücklicherweise ebenfalls auftreiben. Das Montieren erforderte aber verschiedene Anpassungsarbeiten. Aus Siederohr fertigten wir den Auspuff, und aus einem Rauchrohr stellten wir den Topf her. Den Benzintank aus verzinktem Blech spülten wir aus. Endlich war alles fertig montiert. Wir

versuchten den Motor mit dem Anlasser zu starten, zunächst jedoch ohne Erfolg. Mit zwei Batterien und 24 statt der ursprünglichen 12 Volt Spannung kam aber dann doch noch Leben in das Gefährt. Zuerst traten schwere Fehlzündungen auf, bis wir die mittleren Kerzenkabel am Zylinder umsteckten. Nun stimmte die Zündreihenfolge und der Anlasser hatte auch mit 12 Volt genügend Kraft für den Start.

Dem Ende entgegen

Die Holzarbeiten an der Kabine liess ich zum Teil in Mellingen ausführen. Sitzbank und Türen, Seiten- und Rückenladen fertigte mir ein Zimmermann in Seon an. Unsere erste Fahrt führte zu ihm. Sie dauerte ca. 15 km. Es war ein verregneter Samstag. Am Wagen fehlten noch immer die Brücke, das Dach, die Fenster, die Motorhaube und der Sitz. So chauffierte ich das Gefährt auf einem Styroporklotz sitzend, bekleidet mit Regenkombi und Motorradhelm. Meine Frau und die Kinder begleiteten mich mit dem Lieferwagen, auf dem sie die alten Kabinenteile mitführten. Der Zimmermann arbeitete sehr speditiv, und nach 14 Tagen konnten wir die Rückfahrt antreten.

Jetzt nahmen wir die elektrische Anlage in Angriff. Herr Kielholz zeichnete mir eine Skizze des elektrischen Schemas. Mit dessen Hilfe konnten wir die ganze elektrische Anlage montieren.

Als nächstes folgten die Arbeiten an der Brücke. Da hiess es erneut zerlegen, sandstrahlen, richten und lackieren. Nach dem Einbau des Holzbodens und dem Einschweissen des Bodenbleches beschlugen wir die Seitenladen innen mit Blech und fertigten aussen neue Scharniere an. Nun bauten wir die Brücke zusammen und setzten sie aufs Chassis. Der erste Kippversuch erfolgte nur zaghaft. Beim zerlegen der Hydraulikpumpe fielen die Lederdichtungen in kleine Stücke. Die neuen Dichtungen wurden aus Rindsleder ausgestanzt, in Wasser eingelegt, mit einem Bolzen in eine Hülse gepresst und zum Trocknen gestellt. Nachher wurden sie eingefettet und in die Pumpe eingebaut. Nach dem Nachziehen des Kippzylinders war hier kein Ölverlust

mehr festzustellen.

Als nächstes folgte die Polsterarbeit. Ausgerüstet mit einer alten Schuhmacher-Nähmaschine, Leder, Schaumstoff und Sperrholz fertigte

traten wir die Fahrt über Böbikon an. Wir kamen zwar zu Hause an, aber die Fahrt zeigte, dass die Motorbremse zu wenig Leistung erbrachte. Erneut demontierten wir den Motor, be-



Der fertig restaurierte Berna

ich die Sitz- und Rückenpolster an. Den Rand fixierte ich mit Ziernägeln. Nun ging's ein letztes Mal ans Malen. In Niederlenz fertigte mir die Firma Trösch neue Scheiben aus Sicherheitsglas. Endlich konnte ich es wagen, mit dem Wagen nach Oberehrendingen zu fahren. In der Höhtalsteigung bekam ich Probleme mit der Kühlung. Die Temperatur stieg und viel Wasser ging verloren. Aber mit einem Expansionsgefäss und einem Überdruckventil liess sich dieses Problem lösen.

Der erste Einsatz

Für einen Holztransport von Baldingen nach Oberehrendingen konnte ich den Lastwagen das erste Mal einsetzen. Mit acht Ster Brennholz

rechnet das Dichtungsverhältnis nochmals und erhöhten es. Nun fehlte dem Anlasser die nötige Kraft. Zu Weihnachten schenkte mir meine Frau das Berna Buch. Darin las ich die Beschreibung der Motorbremse. Mit diesen Angaben war es kein Problem mehr, den Motor zu starten. Gewusst wie!

Inzwischen durfte ich schon einige Ausflüge mit meinem Berna machen. Schreiner „Pöttli“ aus Schneisingen fertigte mir zwei Sitzbänke für die Brücke an. So kutscherte ich z. B. die Männerriege von Ehrendingen auf die Bahn und die Hochzeitsgesellschaft eines Freundes zum Apéro.

Nun bin ich öfters mit viel Freude unterwegs mit meinem Berna.

**Die regionale Grösse
in Druck und Kopie !**

SCHMAEH

Offset & Repro AG

5422 Oberehrendingen

Tel. 056 · 221 68 21

Fax 056 · 222 10 67

OFFSETDRUCKSCHNEIDDRUCKDIGITALDRUCK
FARBKOPIENGROSSKOPIEDIGITAL
SATZUNDBILDUNGSATZ
KOMMUNIKATION

Wir stellen vor: Gemeindeammann Ernst Huser

von Jolanda Hasler

Herr Huser, die Einwohner von Oberehrendingen kennen Sie in Ihrer Funktion als Gemeindeammann und ein paar wenige noch als Unternehmer in der Firma Matrix AG am Kirchweg. Wir aber möchten uns gerne mit Ihnen über Ihr grosses Hobby, das Fliegen unterhalten.

J.H.: Wie kamen Sie zu Ihrem Hobby?

E. Huser: Der Traum vom Fliegen war schon als Junge vorhanden. So wie andere damals Lokomotivführer werden wollten, war es mein Wunsch, einmal selbst fliegen zu können. In jungen Jahren war es vor allem ein finanzielles Problem, dann war es das Studium am Abendtechnikum, das die Erfüllung dieses Wunsches verzögerte. Später hatte das Geschäft Priorität und so musste der Traum vom Fliegen immer wieder zurückgesteckt werden.

J.H.: Wann haben Sie dann den Entschluss gefasst, Ihren Traum doch noch zu verwirklichen?

E. Huser: Im Jahre 1991 ging ich eines Tages kurz entschlossen auf den Flugplatz Birrfeld und erkundigte mich auf dem Flugbureau was ich tun müsse, um Flugstunden nehmen zu können. Die ein wenig ernüchternde Antwort lautete: So schnell geht das Ganze nicht! Füllen Sie ein Anmeldeformular aus und in etwa acht Wochen werden Sie von uns hören.

Einige Tage später kam ich zufällig am Flugplatz Triengen vorbei. Sich auch hier nach den Aufnahmebedingungen zu erkundigen erwies sich als sinnvoll. Nach wenigen Tagen konnte ich mit der Schulung beginnen und so habe ich im Jahre 1992, nach einem knappen Jahr Ausbildung auf einer zweiplätzig Cessna, mein grosses Ziel – das Flugbrevet – erreicht.

J.H.: Wie haben Sie die Ausbildung als Pilot erlebt? Ist diese mit der Autofahrschule zu vergleichen?

E. Huser: Grundsätzlich ja; zu Be-

ginn ist immer ein Fluglehrer mit dabei. Später besteht die Verbindung zum Fluglehrer am Boden per Funk. Insbesondere werden sehr viele Starts und Landungen geübt. Natürlich gibt es auch einen sehr grossen Teil Theorie zu «büffeln».

J.H.: Ist es etwa so, wie im Lied von Reinhard Mey besungen: «Über den Wolken, da muss die Freiheit wohl grenzenlos sein?»

E. Huser: Ja, es ist eine grosse Freiheit, sich in drei Dimensionen zu bewegen, vom Boden abzuheben und das Ganze aus einer gewissen Distanz anzuschauen.



Ich bin immer wieder begeistert von unserer Bergwelt. Etwas vom schönsten ist natürlich ein Alpenflug.

J.H.: Können Sie ab und zu während der Woche den geschäftlichen und nebenberuflichen Verpflichtungen den Rücken kehren und das schöne Flugwetter ausnützen?

E. Huser: Diese Freiheit nehme ich mir gelegentlich, denn das Wetter spielt bei diesem Hobby natürlich eine entscheidende Rolle. Seit 1994 bin ich in einer Fluggruppe von sieben Piloten. Wir teilen uns eine vierplätzig Pieper Archer. Da ist selbstverständlich auch eine gewisse Flexibilität gefragt.

J.H.: Vielleicht noch eine Frage zur Praxis: Welche Vorbereitungen sind vor einem Flug nötig?

E. Huser: Auf dem Flugplatz muss ich eine detaillierte Fluganzeige ausfüllen. Diese beinhaltet u.a. Wetter-

verhältnisse, denn der Flug ist nur bei guten Wetterbedingungen erlaubt, Route, ungefähre Rückkehrzeit (wegen möglicher Recherchen bei Überfälligkeit). Wenn in Begleitung von Passagieren geflogen wird, ist für diese zusätzlich ein Flugschein auszufüllen.

Zudem gilt es, sich nach möglichen Vorkommnissen wie Hindernissen, allfälligen militärischen Übungen in der Luft (Schiessübungen) zu erkundigen.

J.H.: Womit orientieren Sie sich während dem Flug?

E. Huser: Die einfachsten Merkmale sind Berge und Täler, Flüsse und Seen sowie Autobahnen. Im Flugzeug selbst sind dies der Kompass und Radionavigationshilfen.

J.H.: Herr Huser, aus Ihren Ausfahrten höre ich die Begeisterung für Ihr Hobby Fliegerei! Und ich glaube auch die Freiheit «über den Wolken» zu spüren, obwohl Sie ja nicht über den Wolken fliegen.

E. Huser: Ja, sie haben recht. Doch letztlich hat die Freiheit auch ihre Grenzen, denn auch in der Luft gilt es aufzupassen und sich an die vielen präzisen Vorschriften zu halten. Vor allem gilt es die Regeln innerhalb von Kontrollzonen und Flugplätzen einzuhalten, denn hier hat jeder seine eigenen Besonderheiten.

J.H.: Herr Huser, herzlichen Dank für das interessante Gespräch und «Happy Landing!»

Impressum

Herausgeber

Redaktionsteam EHRENDINGER

Adresse

Redaktionsteam EHRENDINGER

c/o Claudio Eckmann

Gipsstr. 30

5422 Oberehrendingen

Raiffeisenbank Ehrendingen

PC 50-5149-4 / Kto 4718127

verantwortlich

Claudio Eckmann

Oberehrendingen

an dieser Nummer haben mitgearbeitet: Jolanda Hasler, Paul Burkard, Irène Brogli, Paul Kläusler, Bernhard Stalder, Claudio Eckmann

Aktuelles

Fridas Tanzbär

CD mit Musikern aus Oberehrendingen, aufgenommen 1997. Eine Musikauswahl mit Liedern aus Griechenland und Rumänien, von Roma-Zigeunern, mit Klezmermusik und Swing. Info bei Felix und Juno Haller, Tel. 056 / 222 19 00

Frédéric Zweig:

auch Musiker in Oberehrendingen, schreibt viele seiner Hackbrett-Stücke selber. Im Sommer 98 wird eine CD erscheinen. Am Sommerfest des Einwohnerversins im August ist F. Zweig live zu hören. Info bei Frédéric Zweig, Tel 056 / 222 09 02

Ich übernehme das Brennen und Glasieren Ihrer

Keramik und Glasfusing

Verschiedene Tonsorten sind ab Lager erhältlich.
Mitte August führe ich wieder Fusingkurse durch.

Christa Eckmann Gipsstr.30 Oberehrendingen
Tel. 222 01 64 ab 19 Uhr

Gönnerr-/Inserentenliste:

Allegria Schreinerarbeiten
Christa Eckmann
Electrosafe GmbH
Post Oberehrendingen
Raiffeisenbank Ehrendingen
Schmäh Repro+Druck
Freuler MetallbauPlanung
Fam. A.+K. Anderegg

Der (Heimat) Roman

1. Hinter der Lägern

von **Bernhard Stalder**

Er war allem Fremden gegenüber sehr misstrauisch. Schon seit Generationen lebte sein Familienstamm in der hintersten Furche des Faltenjuras und seit sein Dorf das letztmal von einem fremden Heer geplündert worden war (und dies sowohl auf der Hin- wie auch auf der Rückreise), umfängt ihn dieses Misstrauen wie eine unsichtbare Mauer aus bestem Lägernkalk.

Dass er sein Dorf zum Gelderwerb allwerktätig verlassen musste, zählte er zu den unabänderlichen Aufzählungen des Schicksals, ohne sich in Klagen und Deutungen zu verlieren. Zweifel kann sich jener nicht leisten, der die volle Verantwortung für seine Familie übernommen, und seine persönlichen Bedürfnisse zurückgestellt hat. Vielmehr braucht er ein stolzes Bekennen zu seinem Dorf, seiner Familie und zu seiner Stellung als angesehenen Bürger.

Das soll nicht heissen, dass er nicht gewillt war, jeden Tag etwas dazulernen, im Gegenteil: Bis zur letzten Stunde soll der Mensch bestrebt sein, zu lernen! An eine Wiedergeburt glaubte er nicht: Ein Pragmatiker!

Doch wenn es jemanden gibt, der

auch den Klügsten an die Grenzen seiner Lernfähigkeit bringt, dann sind es seine eigenen Kinder.

So fragte ihn eines Tages sein vierjähriger Sohn, ob es hinter der Lägern auch Menschen gäbe? Und seine Antwort verriet ihn. Sie offenbarte ein diffuses Gefühl des Ungenügens, ja - der Minderwertigkeit. Denn er sagte nicht etwa: «Natürlich gibt es hinter der Lägern auch Menschen!», sondern: «Wir selber sind diejenigen, die hinter der Lägern wohnen, alle wichtigen Leute wohnen vor der Lägern, auf der Sonnenseite.» Sein Sohn starrte ihn entsetzt an, und auch er selber erschrak über das Gesagte und fügte schnell bei: «Aber hinter der Lägern heisst nicht hinter dem Mond!» Doch sein Sohn hatte schon aufgehört, zuzuhören und rebellierte. Er bestand darauf, dass er **vor** der Lägern wohnte und alle anderen - und seien sie noch so wichtig - **hinter** ihr. Und davon liess er sich nicht mehr abbringen.

So fing es an, dass sein Sohn seine eigenen Gedanken dachte, und auch als er sich viele Jahre später in der Weite der nordafrikanischen Wüste befand, wusste er, dass er sich hinter der Lägern befand und dass seine Heimat vor der Lägern liegt.

Fortsetzung folgt

Babysitterin mit Ausweis
Bettina Eckmann, Telefon 222 01 64

Planung
Montage
allegria
Schreinerarbeiten

Küchen
Fenster
Haustüren
Umbauten aller Art
Reparaturen

Luca Allegria
Dorfstrasse 13
5422 Oberehrendingen
Tel. 056 222 26 48
Fax 056 222 27 39

Ihre demokratische Bankverbindung



Wir machen den Weg frei

Über 1,5 Millionen Kunden aus allen Kreisen der Bevölkerung, davon 700'000 Genossenschafts-Mitglieder, verlassen sich in Geldfragen auf die örtliche Raiffeisenbank. Denn bei uns profitieren Sie von einem breiten Dienstleistungsangebot zu fairen Konditionen. Zudem können Sie mit einer kompetenten Beratung rechnen sowie den seriösen und symp-

thischen Grundsätzen einer demokratisch strukturierten Bank vertrauen. Die 1'300 Raiffeisenbanken verwalten gemeinsam 50 Milliarden Franken an Kundengeldern. Der grösste Teil davon ist in Hypotheken - also in Schweizer Wohneigentum - sicher angelegt. Kommen auch Sie einmal bei uns vorbei, ein Gespräch lohnt sich.

<http://www.raiffeisen.ch>

RAIFFEISEN