Zeitschrift: Bremgarter Neujahrsblätter

Herausgeber: Schodoler-Gesellschaft

Band: - (2004)

Artikel: Der graue Donner : Geschichte eines 1939 gebauten Autos, das nicht überall Freude bereitete

Autor: Häny, Ruedi

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-965441

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 08.02.2026

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

Der graue Donner

Geschichte eines 1939 gebauten Autos, das nicht überall Freude bereitete

VON RUEDI HÄNY

Der Wunsch nach Unabhängigkeit

Nach meinem Diplom als Elektroingenieur am Kantonalen Technikum Burgdorf fand ich im Herbst 1944 eine Anstellung bei der mir als Aarauer nicht unbekannten Firma Kummler & Matter AG (K & M).

Der einstige Marktleader der Elektrobranche versuchte nach dem Zerfall seines Aarauer Imperiums in Zürich neue Wurzeln zu schlagen. Vorab beschränkte man sich nur auf die Sparten Freileitungs- und Fahrleitungsbau, die sich aus dem Zusammenbruch heraushalten konten.

Die Arbeit im Projektierungsbüro für die elektrische Traktion und die Tätigkeit als Bauleiter im Umfeld von Schweizer Bahnen gaben mir grosse Befriedigung. Ein erster Einsatz im Ausland liess nicht lange auf sich warten. Eine DC 3 brachte mich 1946 ab Dübendorf nach Prag. Wir hatten einen Grossauftrag für die Erstellung einer Trolleybusanlage in der Stadt Pilsen erhalten. Unser Lizenznehmer und Geschäftspartner waren die Skoda-Werke. Der Wiederaufbau in dem durch den Krieg arg in Not geratenen Land rief nach Fachleuten, die Vorschläge unterbreiten konnten, um die Nahverkehrsanlagen wieder leistungsfähig zu gestalten. So wurden wir zu gesuchten Beratern verschiedener Bauvorhaben, entdeckten dabei auch die Schönheiten des Landes. Durch das stete Herumreisen wuchs in mir der Wunsch nach mehr Unabhängigkeit, schnellerem Handeln und Zeitgewinn. Also musste ich vorerst einmal das Autofahren erlernen. Der Wunsch wurde dadurch genährt, als ich, wieder einmal nach langer Reise von Brünn nach Aarau zu meinen Eltern kam und dem ehemaligen Mitschüler Ruedi Trüb am Bahnhofplatz begegnete. Ich durfte sein eigenes Auto – einen Renault-Heck – bewundern, dessen (wie mir schien hässliches) Äusseres und das geräumige Innere er mit erhobener

Nase stolz vordemonstrierte. Nicht lange nach diesem Denkanstoss sass ich in Zürich im Wagen des als seriös und zuverlässig geschilderten diplomierten Fahrlehrers Hold. Nach einigen heissen Stunden in Holds Auto genoss ich langsam das Chauffieren in der Innenstadt. Hold war in seiner Art einmalig. Für jede Situation auf der Strasse wusste er eine Geschichte und damit eine potenzielle Lehre für den Autolenker.

Zusammenarbeit mit der Eisenbahn

Bei diesem Stand der Dinge wurden mir mit den Auslandsgeschäften gleichlaufende Arbeiten für Schweizer Bahnen übertragen. Eine erste Aufgabe ergab sich durch die etappenweise Sanierung der Bremgarten-Dietikon-Bahn (BD) und deren Trassee. Die Direktion der BD liess von berufener Seite des Bundesamtes für Verkehr (BAV) sämtliche Gleisbogen mit klothoidenförmigen Ein- und Ausläufen und den dazu passenden gesetzmässigen Überhöhungen versehen. Gleichzeitig musste auch die Fahrleitung angepasst werden. An Stelle der alten Einfachleitung ging man zur sogenannten «schnellen» Vielfachleitung (mit Tragseil und Fahrdraht) über. Die Hauptperson bei meinen Arbeiten auf dieser Strecke war Depotchef Ruedi Rappold. Wir verstanden uns gut, nicht zuletzt auch deshalb, weil es hin und wieder Tage gab, die ein Vermessen und Abstecken auf der Strecke verunmöglichten, und wir uns bei einem Glas Stadtwein näher kamen. So ein Regentag bescherte uns eine Streckenbegehung mit dem BAV. Alles, was Rang und Namen hatte, war aufgeboten worden. Als der Regen auch nach dem Eintreffen von Oberingenieur Gerber aus Bern immer heftiger wurde, verzog man sich fürs Erste ins «Restaurant & Bäckerei Kohler» in Rudolfstetten. Hedi, die überaus schöne und attraktive Kohler-Tochter, hatte es unseren «höheren» Herren angetan. Depotchef Rappold und die Unternehmerseite (Walo-Bertschinger/Bäni und K & M/Häny) bildeten gewissermassen die Nachhut des bis am Abend dauernden Arbeitstages am Mutschellen. Seit diesem denkwürdigen Tag kenne ich jetzt noch sämtliche schönen Gaststätten entlang der BD. Heute präsentieren sie sich alle in einem neuen Kleid, gewisse Merkmale sind geblieben.

Mein im Verlauf der Zeit langsam ins Pensionsalter gelangender Ruedi Rappold liess mir mehr und mehr freie Hand in Sachen

Fahrleitungsdispositionen und widmete sich seinen vielen Engagements bei Bremgarter Vereinen: als städtischer Kellermeister vorab dem Wein und bei den berühmten Theater- und Operettenaufführungen als Bühnenmeister und Regisseur. So kam es, dass ich bald einmal mit dem neu angestellten Chef vom Technischen Dienst, Ingenieur Kunz, zu tun bekam. Für dringende Störungsfälle stand das alte, aber tipptopp gepflegte Condor-Motorrad aus Rappolds Ära dem «Neuen» zur Verfügung.

Hinter dem Sitz war eine sorgfältig vom BD-Schreiner gezimmerte Werkzeugkiste befestigt, deren ausgeklügelter Notfallinhalt ich gut kannte, weil Rappold mir diesen im Verlaufe der Jahre (immer wieder) gezeigt hatte. Vom Gleisspiegel mit dem «Urmeter» für die Spurweite, dem Flaschenzug, der Kabelschere, den Abspannfroschklemmen und den Endkonen, dem Schraubenschlüssel, den Bleihämmern und «Magnethandschuhen» und so weiter hatte alles seinen bestimmten Platz. Natürlich verfügte die Bahn auch über einen antiken Turmwagen mit Schienentraktor – doch Kunz, der neue Depotchef, wollte alles nach und nach modernisieren. Seine erste Massnahme in dieser Richtung war die Beschaffung eines eigenen Autos, das in besonderen Fällen gegen Entgelt auch der Bahn von Nutzen sein sollte.

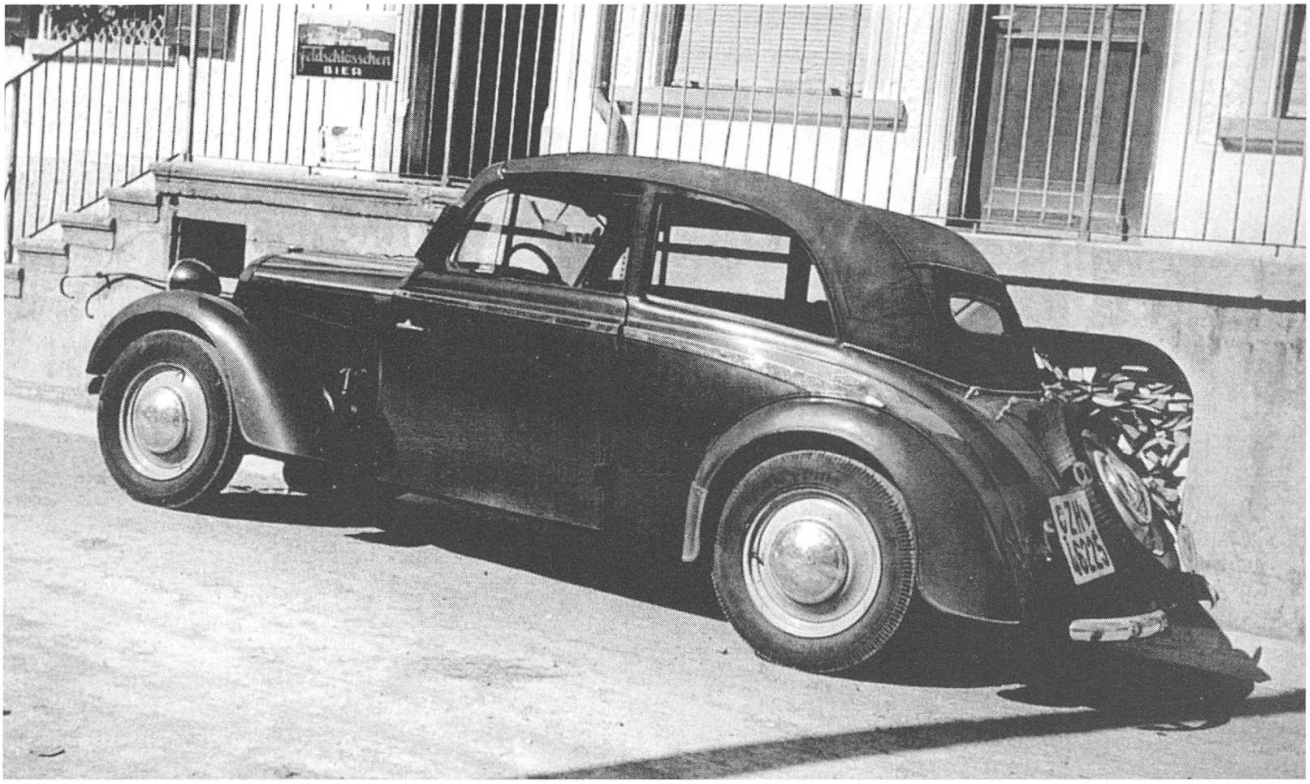
Das «neue» graue Cabriolet

Eines Tages nahm mich Ingenieur Kunz mit in eine Nebenhalle des Depots mit zwei Abstellgleisen und einer Putzgrube. Darauf stand unter einer Blache verdeckt ein fahrzeugähnliches Gebilde. Feierlich, fast wie bei einer Denkmalenthüllung, entfernte Kunz die «Blache» – und wir standen vor einem formschönen grauen Cabriolet. Mein erster Eindruck: eine verkleinerte Version eines neu vom Fliessband kommenden «Citroën» mit Vorderradantrieb und breitem Radstand (breiter Spur). Von «neu» war allerdings bei dem vor uns stehenden Modell nichts zu bemerken. Schaute man genauer hin, so bemerkte man etliche Lackschäden, die nicht gekonnt ausgebessert waren. Das Verdeck aus Stoff musste auch einiges an dichtenden Farbanstrichen abbekommen haben. Es war spröde und so rau wie Schmirgeltuch. Das Heckfenster sass locker in seiner Fassung und versprach alles andere als dicht zu sein. Er hatte 2840 Franken dafür bezahlt.

Voller Besitzerstolz erläuterte mir Ingenieur Kunz, um was für ein Fahrzeug es sich hier handle. Es war ein Zweitakter «DKW, Typ Landi» 1939. Ich hörte von der doppelten Leistung, die der Zweizylindermotor abgibt, weil jeder zweite Takt ein Arbeitstakt sei, also könne man seinen Motor einem Vierzylinder gleichstellen. Ich vernahm bei diesem Augenschein noch viel Wissenswertes in Sachen Auto, und ich war überzeugt, dass nach beendeter Auffrischkur Kunz ein Bijou von einem Auto besitzen würde. Bei einem Punkt sah ich nicht alles so klar und rosig wie der optimistischere Kunz. Der erste Gang des Getriebes sei nicht mehr fixierbar. Man müsse das Schaltgestänge im untersten Gang von Hand festhalten, sonst springe er von selbst heraus. Für Kunz war dies überhaupt kein Problem. Er gehe einfach zum «Zahnrädli-Maag» und hole sich dort ein passendes Ritzel zum Getriebe.

Meine Bemerkung nach dem Augenschein zu Kunz «de hät i au no gno för de Pris» sollte sich später als schicksalsschwangerer Spruch erweisen, denn etwa vier Wochen später war ich wieder mit dem neuen Depotchef zusammen. «Esch Ihres Auto scho ufgmöblet?» Auf meine Frage bekam Kunz einen dicken Hals und lief leicht rot an. Was war dem sonst frohen Mann geschehen? Wo lag der Grund seines Ärgers? Als die Kunde von Kunz' neuem Auto bis zu Direktor Härri gelangt war, wurde Kunz auf die Direktion zitiert. Es sei ganz unmöglich, dass ein «Bähnler» mit einem Auto daherkomme. Er solle sich sofort von diesem Vehikel trennen, umso mehr, als er ein Chefbeamter sei. Das war Klartext. Alle Einwände des sich wehrenden Kunz nützten nichts, auch nicht nach einer Aussprache mit dem Verwaltungsratspräsidenten. Bald darauf kam ein Schreiben des Verwaltungsrates der BD und WM (Wohlen-Meisterschwanden-Bahn) mit dem ultimativen Befehl: «Entweder – oder Kunz sucht sich eine neue Stelle!». Also so war es damals, und Kunz erinnerte sich an meinen Ausspruch: «De nämti au…». Er war bereit zu verkaufen, zum gleichen Preis, den er bezahlt hatte. So kam ich eines Tages nach Hause und hatte ein Auto – zumindest den Kaufvertrag eines solchen – im Sack.

Der DKW wurde zur Prüfung beim Verkehrsamt Zürich angemeldet. Kunz begleitete die Überführung nach Zürich. Oben am Mutschellen durfte ich mich auch ohne Führerschein am Steuer versuchen. Dabei bemerkte auch ich den beständigen Ausschlag am Schaltknüppel, aber Kunz meinte, dies sei eben eine Eigenart



«DKW, Typ Landi»
Baujahr 1939, das Prunkstück der Landesausstellung als Zeuge für einheimisches Schaffen *(Chassis und Motor aus Deutschland, Karosserie aus verkleidetem Holz in der Schweiz hergestellt).*

des Vorderradantriebs. Im Kofferraum führten wir auch ein Paar Winterreifen mit, die im Preis grosszügig inbegriffen waren. Als ich diese Pneus zum ersten Mal sah, stellte ich mir deren Einsatz in einem sibirischen Winter mit Eis und Schnee vor. Das Profil mit den riesigen Noppen sah furchterregend aus – ungefähr wie der Saugarm eines grossen Tintenfisches. So ausgerüstet erschienen wir pünktlich bei der Fahrzeugkontrolle. Aufbocken und Kontrolle der Achsschenkel, der Radaufhängung und Lenkung – dann verschwanden Experte und Beifahrer Kunz im Untergrund des Prüfkellers. Blauer Auspuffrauch markierte den Weg meines Autos. Von oben hörte ich die schmerzlichen Geräusche, die mein offenbar geplagtes Auto von sich gab. Nach bangen Minuten tauchte wie aus der Unterwelt mein knatterndes Gefährt wieder auf.

Der Tüftler «Lehmann»

Nach einer kurzen Unterredung mit dem Experten und der Konsultation von Taschenagenden kam Kunz wieder zu mir. Er hatte diesmal keinen dicken Hals, sondern sah eher gedrückt aus. Unser Experte hätte den Wagen nicht abgenommen. Wir erhielten einen neuen Termin und den Rat, das Getriebe und noch dies und jenes beim «DKW-Lehmann» in der Gasometerstrasse beheben zu lassen. So endete dieser denkwürdige Tag im Industriequartier.

Kaufvertrag
zwischen Kunz und Häny betr. DKW.

Quittung.

Von Herrn Rudolf Häny, Zug. Zürich den Betrag von Fr. 2'840.– (Zweitausendachthundertvierzig Franken) für 1 Occ. Auto DKW, Modell Landi 1939 Motor Nr. 1000322, Chassis Nr. 3135956, m/ Haftpflicht-Versicherung pro 1949, wie gefahren und berichtigt erhalten zu haben, bestätigt:

Brunegarten, den 14. September 1949.

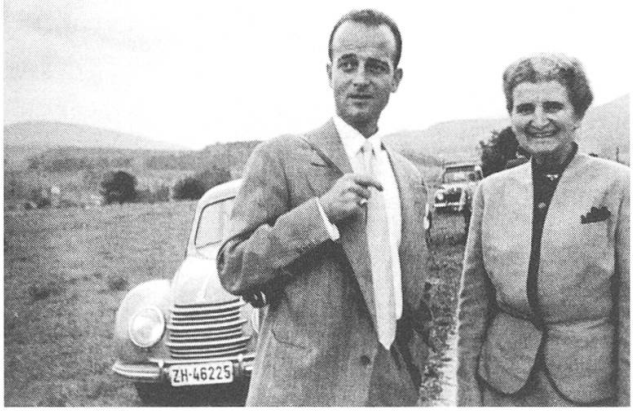
Walter Kunz.
Zürcherstrasse 18
Brunegarten.

NB: 2 Autopneus f. Winter folgen nach.

Nach dem sorgenvollen Gesicht des berühmte «DKW-Spezialisten Lehmann» musste ich noch mit allerhand Überraschungen rechnen.

Zuletzt nahm aber das ganze Abenteuer ein gutes Ende. Als uns «Lehmann» den reparierten Wagen wieder übergab (Preis 750 Franken), lief dieser wie ein «Örgeli». Ich erhielt noch gute Ratschläge, wie man mit diesem ohne wirksame Motorbremse, dafür mit einem sperrbaren Freilauf ausgerüsteten Motor beim Abwärtsfahren von Pässen umgehen muss. Das Rezept war einfach: Beim gesperrten Freilauf im ersten Gang war die Zündung auszuschalten, dann stieg man voll auf das Gaspedal. Ein Geräusch wie das eines Lastwagens ertönte, aber der Wagen bremste grossartig. Diese Operation durfte aber nur kurze Zeit durchgeführt werden, um das Verölen der Kerzen zu verhindern.

Wer ein wenig vom Auto versteht, kann sich vorstellen, was beim Einschalten der Zündung passiert. Das ganze Auto erzitterte bei der Explosion, wenn der Motor wieder ansprang und der Teufelsritt mit blauen, dichten Rauchwolken weiter talwärts ging. Der Tüftler «Lehmann» hatte übrigens ein Zusatzgerät konstruiert, das er den DKW-Fahrern als Set verkaufte und den Motor damit ausrüstete. Nach der grossen Auslage der Getriebereparatur verzichtete ich jedoch auf dieses Supplement. Ich besass nun ein eigenes Auto. Kunz und ich führten das Fahrzeug durch die Stadt und parkierten vor unserer Wohnung in der Fortunagasse oben am Lindenhof in Zürich. Ab und zu schauten meine Frau und ich zum Stubenfenster unsrer grossen Altstadtwohnung nach unten. Da stand er – mattgrau, aber rassig in der Form – unser «DKW, Typ Landi». Ich hatte es nun eilig, die Fahrprüfung zu bestehen. Die noch fehlenden Fahrstunde legte ich von da an im eigenen Wagen zurück. Mir schien, dass Fahrlehrer Hold jedes Mal froh war, wenn er meinem Auto nach einer Stunde heil und ganz entstieg. Vieles war auch für ihn neu, speziell dann, wenn wir die steilen Zürichbergstrassen befuhren, er wie ich das Zähneknirschen des «neuen» Getriebes beim Zwischengasschalten mitanhören und er das Fehlen einer wirksamen Motorbremse vermissen musste. Schliesslich schaffte ich die Fahrprüfung auf Anhieb und war froh, dass ich nun unser Fahrzeug selbst bewegen durfte. Ein Höhepunkt war sicher der, dass ich – meiner Frau winkend – eines Morgens den Weg durch die Stadt ins Büro nahm. Auf einer praktisch schnurgeraden Linie querte ich die Innenstadt Richtung Güterbahnhof. Vom Bürohaus K & M aus, an der Hohlstrasse nicht einsehbar, parkierte ich in der Seebahnstrasse. Den kurzen Weg von hier ins Büro legte ich eiligen Fusses zurück, um Begegnungen mit Arbeitskollegen zu vermeiden. Doch eines Tages fragte mich unser Oberingenieur und Auslandbearbeiter Alfred Berger: «Woher hesch de ‹graui Donner›?» Warum er davon wisse? «Das weiss doch di ganzi Bude.» Also: Mein ganzes Versteckspiel, das ich aus Angst vor Spott aufgeführt hatte, war umsonst. Am nächsten Tag landete mein Auto direkt vor dem Eingang zu K & M. Neben mir stand der kleine Ford eines bei uns eingemieteten Occasionshändlers von noblen Wagen. Von nun an gehörte der «graue Donner» gewissermassen zum Inventar von mir und K & M. «Studer Miggel», Fahrleitungsmonteur und Chauffeur, schenkte mir ein grosses CH-Schild von



Autor Ruedi Häny mit Mutter.
Im Hintergrund erster Nachkriegs-DKW ab Werk Autounion ca. 1952.

einem Lastwagen, das seitlich 10 cm über das Wagenprofil hinausragte. Er zeigte mir auch bedenkliche Schäden an der Karosserie. Es waren verfaulte, tragende Holzteile, die im Kofferraum sichtbar wurden. Der «DKW, Typ Landi» bestand hauptsächlich aus einer mit Blech ausgesteiften Holzkarosserie, gebaut nach Wagnerart. Studer schweisste eine Art von Knotenblechen zusammen, und so wurden die schadhaften Teile wieder miteinander fixiert. Meinen Autoverkäufer Kunz konnte ich mit meinem Wagen nicht mehr lange erfreuen. Trotzdem er eingelenkt hatte, war das Arbeitsklima durch den Vorfall getrübt. Er verliess die BD und begann im Technischen Dienst einer anderen Bahn eine neue «Laufbahn».

Die erste Ferientour führte uns an die Riviera. Als Lehrling fuhr ich 1937 einmal mit meinem besten Freund, Hans Hegnauer, mit Velo und Zelt über den Gotthard nach Chiasso, Mailand und Genua, danach die ganze italienische und französische Riviera hinunter nach Marseille, Genf über den Jura zurück nach Aarau. Diese damals doch recht abenteuerliche Fahrt wollte ich nachvollziehen, doch diesmal mit dem eigenen Auto. Meine Frau und ich wählten die Etappenorte nach dem Velotour-Muster. Es war warm, und unser parkiertes Auto erhitzte sich an der Riviera jeweils so heftig, dass es aus den Fugen geriet und die Holzkarosserie «leckte». Ich bemerkte dieses Übel, als die Fahrgeräusche so laut wurden, dass ich nach hinten schaute. Schnell drehte ich den Kopf wieder nach vorn, denn was ich wahrgenommen hatte, war fast nicht zu glauben. Zwischen der hinteren Sitzbank und der Seitenwand klaffte ein grösserer Spalt, und die Strasse samt Split wurde als bewegtes Bild sichtbar. Mit dem alten Trick «Wasser auf die Seile» versuchten wir das Leck zu stopfen. Mit vereinten Kräften auf die Heckpartie fügten wir die Karosserie wieder zusammen. Zu Hause war es wiederum Studer, der sich als Wagner nutzbar machte und mit metallenen Knotenblechen die Holzteile glatt zusammenfügte.

Es kam ein Winter mit viel Schnee. Mein «grauer Donner» stand noch jeden Abend mit dem verschneiten Verdeck in der Fortunagasse unter unserem Wohnzimmer. Langsam schmolz der Schnee vom Verdeck und war zuletzt nur noch als dünner Eisfilm sichtbar. Meine Frau schaute meinem Start zu, wie jeden Nachmittag beim Wegfahren ins Büro. Ich fand es an der Zeit, dass ich das Resteis auf dem Verdeck von innen her durch kräftiges Klopfen mit der Faust entfernte. Sie staunte nicht schlecht, als statt einem lieben Winken durch das Fenster meine Faust oben durch das Verdeck stiess. Der Ton des reissenden, spröden Verdeckstoffs vergass ich nicht sobald. Mit Gummileim und Farbe liess sich aber der Schaden in Grenzen halten.

Eine letzte rassige Ausfahrt

Der Frühling kam, und ich freute mich über den Auftrag der Firma Georg Fischer (+GF+), die Werkfahrleitung ihrer Transportbahn für die Güter vom Bahnhof zum Werk zu sanieren.

Wegen des schönen Tages und des Blicks auf den Rheinfall nahm ich meine Frau mit. Wir fuhren glücklich und zufrieden mit offenem Verdeck im «grauen Donner» Richtung Schaffhausen. Im dritten Gang und bei Tempo 50 lief der DKW herrlich ruhig, ohne zu brummen, und der Getriebeschalthebel machte nur kleine, müde Ausschläge. Meine Frau sah rassig aus mit der weissen Rennfahrerkappe mit Ohrenschutz und Pilotenbrille. Meine englische «Dächlikappe» passte dazu nicht schlecht. Zur Steigerung des Fahrgenusses rauchten wir beide, und zwar die starken «Players Six».

Da unser Erscheinungsbild offenbar gut war, wurden wir auf dem geraden Strassenabschnitt Bülach–Eglisau des öftern von entgegenkommenden Autos mit Lichtsignalen oder Hupe begrüsst. Langsam stieg aber bei uns der Verdacht hoch, es könnte etwas bei uns nicht stimmen. Kochte der Motor oder verloren wir ein Rad oder: «Hämer en Platte?»

Als sich meine Frau einmal nach rückwarts drehte, wurde «alles klar». Wir zogen hinter unserem «grauen Donner» eine weissliche Rauchwolke von zwanzig bis dreissig Metern her. So ungefähr, als ob wir eine Dampflok wären. Im Grünen neben der Hauptstrasse stellten wir aus, um die Ursache zu orten. In der Verdeckrolle stank es schrecklich, wie von einem brennenden Brem-

senkessel. Wir lösten die Verdeckriemen und rollten das Verdeck aus. Es sah nicht gut aus. Im Verdeckpolster rechts, das dem Dach eine schön abgerundete Form geben sollte, klaffte ein handgrosses Brandloch, dessen Ränder glühten. Im Innern des Polsters mottete jedoch ein Schwelbrand, dem von aussen nicht beizukommen war. Wasser in der Nähe war keines, also was machen? Ich tat es nicht gern, aber ich musste es tun. Mir war übel zumute, als meine Frau das Verdeck weit nach hinten zog und ich mit ihrem Einverständnis in den Brandherd hineinpinkelte. Es zischte und stank erbärmlich, aber es wirkte fürs Erste. Wieso das Verdeck Feuer fing, fanden wir auch heraus. Mein elegant mit einem Fingerkick nach draussen spedierter Zigarettenstummel flog statt auf die Strasse in die Verdeckrolle. Am mittlerweile stark ramponierten «grauen Donner» hatte ich die Freude etwas verloren. Das Schönste, was er noch aufweisen konnte, war sein spezieller Ton und die von uns eigenhändig mit einem klassischen Schottenstoff verfertigten Polsterüberzüge auf allen Sitzen.

Als sich unter den «Insidern» die Kunde verbreitete, dass DKW demnächst eine erste Serie einer neuen Nachkriegskonstruktion des ehemaligen Zweitakters auf den Markt brächte, wurde ich mit dem Schweizer Importeur in Zürich bald einmal einig. Auch diesem Modell fehlte eine wirksame Motorbremse. Doch die Argumentation des Werks mit dem Slogan «Wir bauen Motoren zum Fahren und nicht zum Bremsen» war einleuchtend. Mit unserem neuen «grauen Donner» erlebten wir unvergessliche Zeiten im Land der Pharaonen, und weitere vier Modelle aus den Werken von Auto Union brachten uns viel Fahrspass.

Was unser alter Liebling nach dem Eintausch weiter trieb, ist nicht genau feststellbar. Ein Bauer soll unser Auto gekauft haben, um daraus einen kleinen Lieferwagen mit Ladebrücke zu bauen. Vielleicht trifft die folgende Märchenweisheit den Nagel auf den Kopf: «Und wenn er nicht gestorben ist – fährt er heute noch».

Ruedi Häny
wurde 1919 in der alten Stadtmühle (durch Grossbrand 1966 völlig zerstört) in Aarau geboren. Nach der Schule Lehre bei Sprecher & Schuh als Elektro-Zeichner.
1943 Diplomabschluss an der HTL Burgdorf. Anschliessend als Elektro-Ingenieur für die ehemalige Aarauer Firma Kummler & Matter AG als Projekt- und Bauleiter für Fahrleitungen weltweit tätig. Nach der Pensionierung Rückkehr in seine geliebte Heimatstadt Aarau. – Dieser Beitrag erschien bereits in den «Aarauer Neujahrsblättern 2002». Abdruck mit freundlicher Genehmigung des Autors.