

**Zeitschrift:** Aarauer Neujahrsblätter  
**Herausgeber:** Ortsbürgergemeinde Aarau  
**Band:** 76 (2002)

**Artikel:** Damals in Ägypten  
**Autor:** Häny, Ruedi  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-558856>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

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

## Damals in Ägypten

---

### **Venedig – Strasse von Korinth – Piräus – Alexandria – Kairo**

---

Die einst in Aarau ansässige Firma Kummeler & Matter AG (K&M), eine Pionierunternehmung der Elektrotechnik, verlegte nach dem Zusammenbruch in Aarau ihre angestammte Tätigkeit im Leitungsbau nach Zürich. Dank einem weltweit beachteten, neu entwickelten Fahrleitungssystem erhielt K&M unter schärfster Konkurrenz aus dem Ausland den ehrenvollen Auftrag, für die Millionenstadt Kairo ein sehr grosses Trolleybus-Fahrleitungsnetz von über 100 Kilometern Länge zu projektieren und zu erstellen.

Leider fiel der Auftrag 1956 in die gespannte kriegerische Situation der Suez-Krise. Dadurch wurde die Realisation des Bauvorhabens bis fast zum Gehtnichtmehr belastet und verzögert.

Als mir Direktor Albert Lüscher aus Aarau mitteilte, dass unser Bauleiter Gloor aus gesundheitlichen Gründen aus Ägypten zurückgezogen werde, da er mit einer schweren Gelbsucht in einem Spital in Kairo liege, ahnte ich nichts Gutes.

«Herr Häny, machen Sie sich bereit, für Gloor einzuspringen. Weitere Informationen erhalten Sie demnächst. Machen Sie sich sofort mit dem Trolleybusprojekt Kairo vertraut.»

Es war nicht das erste Mal, dass ich mit einer solchen Nachricht nach Hause kam.

Mir fiel das traurige Gesicht meiner Frau auf. Schon stand aber diesmal mein Entschluss fest: «I neme de mit, göng's wie's well.»

Ich erschrak, als ich Max Gloor am Flughafen abholte. Der sehnige ehemalige Grenadier-Oberleutnant vom «3/57» trug den sandfarbenen leichten Tropenanzug, den wir zusammen an der Zürcher Bahnhofstrasse gekauft hatten, aber sein Gesicht und die sonst dunklen Augen waren gelb. Er wirkte müde. Der Spitalaufenthalt im heissen Kairo hatte ihm böses zugesetzt.

«Rüedele, das esch e verdammte Seich gsidet en Kairo, hesch di de ganz Tag chönne z'Tod ärgere a dene Verhältnis.»

Gloor war dort nicht allein und ohne Hilfe gewesen. Alfred Berger, der auslandserfahrene Oberingenieur von K&M, kam mit ihm zusammen als Kundenbetreuer und Sprachrohr nach Hause. Ergänzt wurde das Team noch durch einen Praktikanten, Markus Flury, der während eines Studienunterbruchs an der Universität im administrativen Sektor mithalf. Der ehemalige Betriebsleiter einer Berghauptbahn in Venezuela war extreme klimatische Verhältnisse gewohnt. Er litt nicht unter der Hitze und der Fliegenplage. In der heissen Zeit pflegte er der Ruhe, lag auf dem Bett des gemeinsamen Doppelzimmers in Heliopolis und liess die Fliegen auf seinen Füessen tanzen.

Angesichts seiner Unempfindlichkeit ärgerte sich Gloor masslos, denn er hatte



draussen auf der Baustelle mit dem Tiefbauunternehmer zu tun, und hier lief nicht alles rund.

Für sämtliche Fundationsarbeiten und das Setzen von Mauerhaken wurde ein Generalunternehmer verpflichtet. Ein ansehnlicher Auftrag, wenn man bedenkt, dass in Kairo der Hauptteil des öffentlichen Verkehrs auf Trolleybusbetrieb umgestellt werden sollte.

Für meinen Einsatz an Stelle von Gloor lief alles sehr schnell. In wenigen Tagen hielt ich die Papiere für die Schiffsreise mit Frau und Auto (DKW, Jahrgang 1952) in Händen. Dass ich meine Frau mitnehmen wollte, fand Direktor Lüscher lächerlich: «Es gibt dort genügend Frauen, und zwar was für welche ..., Herr Häny.»

Bis zur Einschiffung blieb uns noch ein ganzes Wochenende. Dieses genossen wir der Ablenkung wegen in Ascona im ro-

mantischen Maggia-Delta mit unseren Nichten und deren Mutter Frieda aus Zofingen.

Je näher Venedig kam, umso mehr wurden wir uns bewusst, dass wir uns wahrscheinlich in einen Hexenkessel wagten. In den Zeitungen und im Radio überschlugen sich die Nachrichten vom drohenden Suez-Konflikt. Die Ägypter standen auf Kriegsfuss mit den Engländern, Franzosen und der übrigen Welt.

Vor dem Auslaufen lag unser Schiff, die «Achilleus», im Handelshafen von Venedig. Die Verproviantierung des Riesen war in vollem Gange, als man sich am Nachmittag auch um unsern DKW kümmerte. Wehmütig sah ich, wie unser treuer Begleiter am Schiffskran aufgehievt wurde und durch eine Luke im Innern verschwand. Aus dem Schiffsbauch heraus hörte ich bald darauf das Gestotter eines



gequälten Zweitakters. Das tat weh, weil mir jegliche Mithilfe beim Verlad untersagt wurde.

Eine Gondola transportierte unser Gepäck zum feinen Hotel «Metropole» in der Riva degli Schiavoni. Am nächsten Morgen lag die «Achilleus» längsseits der Riva, in der Nähe unseres Hotels.

Emsiges Tun von Schiffsbesatzung, Gepäckträgern, Passagieren und Schaulustigen erhöhte unsere Pulsfrequenz. Auch ein grosses Trinkgeld an den kompetenten Steward verhinderte die Trennung von Mann und Frau nicht, und ich verfluchte die Disponenten, die meiner Frau und mir keine standesgemässe Passage gebucht hatten.

Im Verlaufe des Morgens legte unser Schiff unter Klängen einer Blasmusik vom Pier ab und stach in See.

Die erste Nacht auf dem Schiff, abgesondert in getrennten Grossraumkabinen für

Frauen und Männer, verlief nicht sehr gut. Meine Frau hatte in der unterhalb der Wasserlinie gelegenen Koje Angstzustände, Albträume und Luftmangel.

Ein herrlicher Morgen auf Deck und ein Frühstück voller Überraschungen trösteten uns für das nächtliche Ungemach.

Ein erster Hafen, der angelaufen wurde, war Brindisi. Er brachte nochmals viele Passagiere an Bord. Wir beneideten die vielen frohen Reisenden, denn sie hatten *ein* Ziel vor Augen, das Freude versprach: Ferien – Sandstrand und klares Wasser – griechischen Wein.

Die Lage wurde ernst, aber nicht hoffnungslos, als im Verlauf des Tages die Felsbarriere der Strasse von Korinth vor dem Bug auftauchte und bald einmal das Schiff gewaltig überdachte.

Alle Passagiere drängten sich auf das Vorschiff und die Seitendecks und verfolgten

1 Die MS «Achilleus» liegt am Vorabend der Abreise im Frachthafen von Venedig und hievt unsern DKW an Bord. (Seite 7)

3 MS «Achilleus» wird an den Pier der Riva degli Schiavoni geschleppt.

2 Der Pier an der Riva degli Schiavoni, 1956

mäuschenstill die Manöver und Befehle des Lotsen im Steuerhaus und dem Lotsenschiff vor dem Bug.

Langsam glitt die gewaltige «Achilleus», manchmal fast zentimetergenau, zwischen turmhohen senkrechten Felswänden. Als endlich das offene Meer erreicht wurde, verliess der Lotse das Schiff unter Applaus von Passagieren und Besatzung. Auch unserem Kapitän zollte man Anerkennung. Mit gedrosselten Motoren manövrierte der Steuermann das Schiff in den Hafen von Pyräus. Hier wurde es für die Nacht vertäut.

Die Ferienreisenden verliessen mit viel Gepäck und grossem Lärm und Geschrei das Schiff. Vom Oberdeck beobachteten wir das ganze Spektakel und stellten traurig fest, dass nunmehr nur noch wenige Leute an Bord blieben. Es waren meist betuchte Ägypter mit grossem Gefolge oder dann eher ärmliche ägyptische Heimkehrer, die auch tagsüber das Unterdeck bewohnt hatten.

Nun kam der Steward, dem ich zu Beginn der Reise ein rechtes Trinkgeld gegeben hatte, zu uns. Es wären nun auf dem zweiten Oberdeck Kabinen frei und wir



---

könnten auswählen. Wir beschlossen, die Nacht mit Essen und Schlafen auf dem Schiff zu verbringen.

Für den Landgang nach Athen machten wir uns zurecht und vergassen eine Weile unser Ägypten. Ohne Führer bahnten wir unseren Weg durch den Hafen von Pyräus und fuhren mit der Strassenbahn hinein nach Athen. Mit dem Rückhalt unsres Schiffes im Hafen wagten wir uns immer weiter vor.

Schliesslich standen wir oben auf der Akropolis und hielten uns eng umschlungen. Auf dem Rückweg erhaschten wir noch einen Blick hinunter in ein Amphitheater, wo eine Szene geprobt wurde. All dies erschien uns wie im Traum. Die Wirklichkeit kehrte erst zurück, als unsere Füsse wieder die festen Schiffsplanken berührten und uns ein Kellner eine Flasche griechischen Wein in die Kabine brachte.

An Bord erwachte hektische Betriebsamkeit. Auch auf dem alten rostigen Handeldampfer nebenan arbeiteten die Ladebäume pausenlos und versenkten Frachten in den Schiffsbauch. Auf diesem Deck richteten sich grosse Familien für eine wohl länger dauernde Seefahrt ein. In kürzester Zeit glich das Oberdeck einem bunten Zeltplatz und die glücklichen Besitzer eines guten Claims verteidigten diesen lauthals vor anderen Platzsuchenden. Lustig zwitscherte der Kanarienvogel des Ersten Offiziers im Käfig vor dessen Kabine.

An griechischen Inseln vorbei pflügte unsere «Achilleus» mit voller Kraft hinaus ins Ägäische Meer mit Kurs auf Alexandria.

Beim Einholen der Ankerkette in Pyräus spielte diesmal keine Blasmusik. Dies war uns recht so, denn wieder liessen wir ein Stück heile Welt hinter uns und trieben einer Ungewissheit mit beklemmendem Gefühl entgegen. Eine herrliche Fahrt und eine gute Nacht lagen hinter uns, als der neue Tag erwachte.

Die uns aufmerksam betreuende Besatzung deutete nach Süden, wo ein Streifen heller Dunst Land vermuten liess. Wir näherten uns Alexandria.

Immer noch schnitt der Bug durch die Wellen. Doch plötzlich legte sich der kühlende Fahrtwind, die Motoren verloren spürbar ihre Kraft und die Hitze brach über das Schiff herein. Längsseits hatte ein Lotsenboot angelegt, und über das Fallreep betrat ein ägyptischer Marineoffizier das Schiff. Unser Kapitän übergab nach der formellen Begrüssung unserem Gast das Schiffskommando. Der Steuermann befolgte des Lotsen gestrenge, in arroganter Ton gegebene Befehle.

*Wir befanden uns in ägyptischem Hoheitsgebiet, das mit angeblich bereits entschärften Minen geschützt war*

Mittlerweile hatte sich um das Schiff einiges getan. Eine Unmenge von kleinen Schaluppen, vollgestopft mit Waren aller

---

Gattung, umlagerten unser Schiff. Die Händler versuchten an Bord zu kommen, was nach Freigabe des Fallreeps auch gelang.

Einer von ihnen ist mir unvergessen geblieben. Es war ein riesiger Sudanneger mit Namen «Ali». Sein Aussehen mit dem Strohhut und dem Khaki-Anzug erinnerte an den Boxer «Joe Louis». Als er unser bereitliegendes Gepäck ausgemacht hatte, stellte er sich schützend davor und markierte alles durch ein Zeichen mit Kreide. Er verfügte nun, nach meiner Zustimmung mit Handschlag, über unser sämtliches Eigentum und versprach die Erledigung aller Speditions- und Zollformalitäten.

Meiner angeborenen Vorsicht in solchen Situationen ist es zu verdanken, dass ich nicht gleichzeitig Mitglied des Golf- und Automobilclubs von Kairo wurde: schon hielt «Ali» die entsprechenden Aufnahmeformulare zur Unterschrift bereit.

Nachdem dies fürs Erste geregelt war, schauten wir vom ersten Deck aus dem bunten Betrieb am Quai zu. Kaum zeigte ich mich an der Reling, und schon hielt ich eine von unten zugeworfene übergrosse Dattelschachtel in Händen. Der Werfer rief nach «Money, Money», aber die Schachtel wollte er keinesfalls zurück.

Ein Mann in hellem, elegantem Tropenanzug wand sich durch die Menge. Er hielt eine Tafel in die Höhe und rief andauernd «Mister Henny – Mister Henny!»

Staunend las ich die deutliche Aufschrift «Please Mister Henny Rodolf, from Switzerland.» Ich glaubte zu träumen, da mir nicht bekannt war, dass ich hier abgeholt würde.

Meine Frau behielt klaren Kopf und sagte bestimmt: «Muesch em rüefe und winke.» Dies tat ich auch, und bald einmal standen wir dem eleganten Fremden gegenüber, der in einem schwer verständlichen Englisch erklärte, dass er als «Dispachant» beauftragt sei, die ganze Prozedur (Ausschiffung, Verzollung, Gepäcktransport, Hotel und Auto) für uns zu erledigen (seine Auftraggeber liessen sich trotz Befragung nicht ausfindig machen).

Als ich ihm erklärte, ich hätte aber schon den breitbeinig dort stehenden Riesen «Ali» beauftragt, tat er dies mit einer Handbewegung ab und schritt furchtlos zum «Boxer» hinüber.

Ein fürchterliches Gebrüll liess aufhorchen. «Ali» verteidigte unsere Siebensachen, fletschte die Zähne und verfluchte uns mit drohenden Gebärden und rollenden Augen. Beim Kampf um den neuen «Bag» mit dem fröhlichen Schottenmuster hielt am Schluss «Ali» nur noch den Griff in den Händen, den er wütend über Bord warf.

Als wir das Schiff verliessen, um zur Abfertigungshalle zu gehen, sahen wir mit Erleichterung einen Handwagen kommen, unter dessen Haufen von Gepäckstücken wir unsre Koffer erkannten.

---

Aber unser «schwarzer Mann» gab sich noch nicht zufrieden. Fluchend und gestikulierend umkreiste er den Gepäckwagen und hob – sobald er unser ansichtig wurde – drohend die Fäuste.

Endlich war das peinliche Prozedere vorbei. Unser Guide wollte Weisungen für die weiteren Bemühungen. Also begaben wir uns zunächst zum Frachthafen und liessen den DKW an Land bringen.

Die lange Seereise hatte dem Motor nicht gut getan. Von draussen hörten wir, dass er nicht anspringen wollte. Das kratzende Geräusch des Anlassers wurde immer kläglicher, aber dann ein Knall – und der Motor heulte auf. Aus der Deckluke stiegen blaue Rauchschwaden, als das Auto am Kran hing und auf die Rampe gehievt wurde.

Was weiter? Für die morgendliche Fahrt durch die Wüste brauchten wir vor allem genügend Benzin-Gemisch im Verhältnis 25:1 (Benzin:Öl). Durch das trostlose Hafenviertel führte uns «Mister X», wie wir ihn fortan nannten, zu einer primitiven Tankstelle in einem Hinterhof.

Eine kleine Erdaufschüttung mit zwei Eisentischen, Stühlen und Sonnenschirmen und in der Mitte ein kleines Häuschen aus Beton. Eine Treppe führte unter den Boden in einen Lagerraum mit Ölbüchsen und anderem mehr. Eine Zapfsäule mit Pumphebel draussen vervollständigte die Tankanlage.

Das richtige Gemisch für den Zweitaktmotor verlangte genaue Kontrolle von mir. Ich sah mit an, wie der Tankwart im Begriff stand, eine Gallone Öl in den Tank zu leeren und gleichviel Benzin beizumischen. Als ich aufsprang, um dieses Unheil abzuwenden, wurde ich sanft zurückgehalten. Ich hätte mich darum nicht zu kümmern.

Inzwischen hörten wir vom Keller her ein Telefon läuten. Ich wurde zum Telefon gerufen.

Eine Stimme rief eindringlich: «Henny – Henny!»

«Yes, here is Henny from Switzerland.»

«Hallo hallo.» Dann verstummte der Anrufer.

Oben fragte meine Frau: «Wer het telefoniert?»

«I weiss es ned.»

«Wer weiss denn, dass du do a dem gottverlassne Ort besch?»

«Tramways du Caire vellecht.»

Wir liessen es für den Moment damit bewenden, als das Telefon wieder zu hören war. Und wie beim ersten Mal holte man mich in den Keller.

«Hallo, hallo Mister Henny – Mister Henny.»

«Yes ... yes ... here is ...» Dann wurde es wieder still.

Zurück auf dem Erdhügel fragte meine Frau: «Wer het dr ietz telefoniert?» – «I



weiss es ned» und erntete nur Kopfschütteln. Es sind seither viele Jahre vergangen und es bleibt ein Rätsel (trotz vielen Erhebungen), wer in Alexandria ein so grosses Interesse an dem Neuankömmling hatte und meine Spur fand.

*Im Hotel tat sich eine neue Welt auf*

Der aufgetankte Wagen sprang schliesslich an, eine blaue Rauchfahne hinterlassend. Wir landeten vor einem vornehm ausse-



henden Hotel, wo sich schwarze Kellner in weissen Ghalabias und schwarze Diener um uns kümmerten. «Mister X» verabschiedete sich hier und versprach, uns am früheren Morgen den Weg durch die Wüste nach Kairo zu weisen.

Im Hotel tat sich eine neue Welt auf. Im klimatisierten Speisesaal war es angenehm und wir assen vorzüglich. Immer wieder musste ich die schönen und weissgekleideten Sudanneger bewundern, die uns das Essen servierten. Ihre auf Hochglanz polierten schwarzen Riesenschuhe schienen mir einige Nummern zu gross, darin schritten sie majestätisch und stolz zu den Gästen.

«Mister X» pilotierte uns am folgenden Tag wie versprochen auf die richtige Strasse nach Kairo. Bei einer der letzten Busstationen verabschiedete er sich von uns. Für seine Dienste wollte er keinesfalls eine Bezahlung annehmen. Dies sei alles bereits geregelt. Nun, so verliessen wir unseren guten Geist mit der Vermutung, dass «Tramways du Caire» hinter der Sache stecke und wir später hinter des Rätsels Lösung kämen. Aber diese Vermutung erwies sich als falsch, und so muss ich diese Episode mit dem einfachen Text «Fall X ungelöst» abtun.

Die Temperatur des DKW-Motors stieg bedrohlich, als wir in schnurgerader Richtung durch die Wüste fuhren, doch das Kühlwasser begann nicht zu kochen – und so blieb es. Bei einer Raststation tranken

---

wir ein eiskaltes «Cola», stellten den DKW etwa 100 Meter in den Sand und liefen einige Meter davon weg. Von hinten hielt meine Frau mit der Kamera das ungewohnte Bild fest. Es wurde fast Mittag, als wir Kairo erreichten. Bei den Pyramiden machten wir Rast. Angesichts dieser Weltwunder wurde ein beklemmendes Gefühl wach: «Wo sind wir? Was wollen wir hier? Was verlangt man von uns?» Beim weiteren Vordringen in die Innenstadt von Kairo blieb keine Zeit mehr, um schweren Gedanken nachzuhängen.

Im tosenden Verkehr erreichten wir das kleine Hotel «Suisse», das für die nächste Zeit unser Standquartier sein sollte.

---

### **Kairo, orientalische Millionenstadt am Nil, unser Arbeitsplatz**

---

Es war Samstagabend, als wir im Hotel «Suisse» mit Sack und Pack unser Zimmer bezogen. Die Hoteliersfrau, Madame Frei, besorgte unsere Einschreibung und offerierte einen Willkommensdrink. Wir lernten einige der permanenten Gäste kennen, die an der Bar ihren Whiskey tranken.

Markus Flury, unsere alleingelassene Büroordonanz von K & M, war nicht im Hotel. Er hatte sich zum Baustellenbesuch abgemeldet.

Zwei dunkel gekleidete Herren nahmen sich unser an und erkundigten sich höflich nach unserem Kommen. Es waren ägyptische

Staatsangestellte, die in besonderen Angelegenheiten unterwegs waren. Wir erhielten ihre Visitenkarten für den Fall, dass wir einmal in Schwierigkeiten kämen. Sie sprachen ein gut verständliches Englisch und Französisch.

Ein weiterer Gast auf dem Barhocker bekundete ebenfalls Interesse an uns. Der Schweizer René Burri war uns nicht ganz unbekannt. Burri, der Kollege des berühmten, leider tödlich verunfallten Werner Bischof, befasste sich wie dieser, mit fotografischen Berichterstattungen. Seine Bilder waren von grosser Ausdruckskraft und wurden weltweit publiziert.

Sein Interesse galt vor allem der momentanen Meinungsbildung zu Hause über die Suez-Krise und wie die Lage beurteilt wird.

Tage später verliess René Burri Kairo. In uneigennütziger Art nahm er unser gesamtes Fotomaterial der Herreise mit und brachte es in die Schweiz zum Entwickeln. Inzwischen war Markus Flury ins Hotel zurückgekehrt. Irgendwie verspürte ich eine Art Lampenfieber vor diesem Zusammentreffen. Was mochte seit dem Abgang von Bauleiter Gloor alles passiert sein? Hatte die kurzzeitige Instruktion von Gloor den technisch ungeschulten Studenten befähigt, während vierzehn Tagen die anfallenden Tiefbauarbeiten in Gang zu halten und eventuell Plankorrekturen vorzunehmen sowie das Projekt den neuen Gegebenheiten anzupassen?

---

Um es gleich vorwegzunehmen: Flury hat sich grossartig geschlagen. Der grossgewachsene, schlanke Mann mit den selbstbewussten, intelligenten Gesichtszügen strahlte zuversichtlich, als er mich sah und von seiner Arbeit berichtete. Noch steckte sein gebrochener linker Arm in einem leicht angegrauten Gipsverband. Die Heilung mache Fortschritte, und auch der Bau sei auf gutem Weg.

Morgen Sonntag wollten wir die Baustelle besichtigen, neue Fundamentgruben zum Betonieren freigeben und für den Montag weitere Maste abstecken.

Die Hitze im Hotelzimmer, das Summen der vielen Fliegen und der konstante Lärm der Strassenmusikanten mit dem obligaten Schellenbaum machte das Einschlafen vorerst fast unmöglich.

Der neue Tag sah so aus, als wenn jeden Moment Regen fallen würde. Auf einem fast kahlen Baum gegenüber sass reglos grosse schwarze Vögel.

Die sonntägliche Ruhe wie zu Hause gab es hier nicht. Als wir nach dem Frühstück zur Baustelle marschierten, brandete der Verkehr wie gestern durch die Strassen und die Einwohner gingen geschäftig ihren Tätigkeiten nach.

Die vermeintlichen Regenwolken hatten sich inzwischen aufgelöst und die Sonne brannte unbarmherzig vom wolkenlosen Himmel. Über die breite «Soliman Pasha» erreichten wir die Rondelle eines park-

ähnlichen Platzes. Hier waren die Grabarbeiten für die Mastfundamente in vollem Gange. Die kleinen, aber zähen Fellachen des Unternehmers hatten hier die Nacht wie stets im Freien zugebracht und sich bei einem kleinen Feuerchen verpflegt. Es muss den Umständen entsprechend kein üppiges Mahl gewesen sein, das bewiesen ein paar Eierschalen neben der Feuerstelle und ein Pfännchen mit Tee.

Flury stellte mir den in eine saubere Ghalabia gekleideten Vorarbeiter der Equipe vor. Sein Name «Gabil» war leicht zu merken. Er selbst nannte mich respektvoll «Pashmahandes» (Chef) oder «Mister Ingenieur». So blieb es die ganze Zeit unserer Zusammenarbeit.

Ich mochte «Gabil» von allem Anfang an. Auch seine Arbeiter (Fellachen: Bauern vom Land) waren liebenswerte Menschen. Ihre Kraft in den scheinbar unterernährten Körpern und die Ausdauer, mit der sie die mühsame Grabarbeit verrichteten, bewunderte ich in all den kommenden Tagen.

#### *Die Sonne brachte es an den Tag*

«Gabil» nahm mir sofort die Mappe mit den Steckenplänen ab. Mein neuer gelber Doppelmeter mit dem K & M-Signet weckte seine Bewunderung, weshalb ich ihm diesen überliess. Mit diesem Messinstrument und der Ledermappe fühlte sich «Gabil» erst richtig kompetent als Vorarbeiter. Den Doppelmeter trug er

5 Zähle, liebenswürdige Fellachen bei der mühsamen Grabarbeit mit primitivem Werkzeuges

6 Kontrolle der Fundamentgruben. Gruppenchef «Gabil» mit seinen «Insignien» Doppelmeter und Planmappe

7 Wie weiter? Rohrleitungen kommen zum Vorschein.



inskünftig immer voll aufgeklappt auf zwei Meter Länge wie ein Würdenträger vor sich her.

«Gabil» nahm die Abdeckungen von zwei grossen Fundamentgruben weg. Die Abmessungen von 1,2 mal 1,2 Meter und 2,4 Meter Tiefe ergaben schon einen ansehnlichen Haufen Sandaushub.

Das Grundwasser vom Nil stand im Loch auf etwa 0,5 Meter. Wir hatten Glück, denn es gab keine Leitungen, die Speziallösungen verlangten. Wir ermahnten «Ga-

bil», dass er sämtliche Grubenwände und Sohlen schärfer abstecken müsse, denn dies war für die Standfestigkeit der Fundamente sehr wichtig. Was mir auffiehl, war der Umstand, dass sich der quadratische Grubenquerschnitt bei gleichbleibendem Querschnitt nach unten bis zu 45 Grad verdrehte.

Ich fand später viele Fundamentgruben mit diesen Merkmalen, und es dauerte lange, bis ich diesem Phänomen dank der Sonne auf die Spur kam. Die Erklärung ist ein-



8 Das «Certificat» verhinderte nicht, dass Häny zwei Mal bei seiner Arbeit vor Ort verhaftet wurde – die Polizisten konnten nicht lesen.

fach. Wenn der grabende Fellache am frühen Morgen mit der Arbeit begann, richtete er sein Geviert vorerst auf den Trottoirstein aus. Mit der höher steigenden Sonne liess er deren heisse Strahlen lieber auf Rücken und Nacken scheinen. Entsprechend der Sonnenbahn musste er im Verlaufe des Tages laufend seinen Standort anpassen: dadurch entstanden die verdrehten Grubenwände.

Nachdem ich mir überlegt hatte, dass durch die eigenartige Fundamentform die nach der «Sulzberger-Methode» berechneten Mastgründungen keine Einbusse an Standfestigkeit erleiden werden, genehmigte ich die Arbeiten so, wie sie waren. Auch wurde mir mit der Zeit klar, dass es fast unmöglich war, die Begriffe «rechter Winkel» oder «senkrecht» dem Vorarbeiter zu erklären. Dazu fehlten ganz einfach meine Kenntnisse der arabischen Sprache. Zum Beispiel gelang es «Gabil» fast nie, mit der Ölkreide auf dem Trottoir ein Quadrat von 1,2 mal 1,2 Meter parallel zum Stellstein aufzuzeichnen. Es wurde daraus ein Rhombus oder ein Trapez, deren Seitenlängen nie zueinander passten.

Schlimmer war, wie sich's später zeigen sollte, der stinkende Unrat, der stets vor dem Betonieren aus den Gruben entfernt werden musste. Wochen später war ich beim Abstecken in einem Aussenquartier. Ein grosses Fundament für einen Abspannmast kam laut Plan auf den Vorplatz eines

primitiven Strassencafés mitten zwischen Tische und Stühle zu liegen. Aus der Praxis in der Schweiz wusste ich, dass solche Eingriffe nie gestattet würden, weshalb ich nach Änderungsmöglichkeiten suchte. Während ich den eingemessenen Standort als ungültig bezeichnete, sprach der Café-Besitzer aufgeregt mit «Gabil». Letzterer erklärte mir daraufhin, dass der Mast dort stehen sollte, wo wir diesen eingemessen hätten, da er hier sehr dienlich für Fahnen und anderes mehr sei.

Also musste nichts verändert werden und die Bauleute machten sich an die Arbeit. Tags darauf staunte ich nicht schlecht, als ich sah, dass oben auf dem Aushub ein Tisch stand und darauf vier Brettspieler ruhig ihre Steine schoben. Die grosse, wassergefüllte Baugrube war nicht mehr genügend abgedeckt, weshalb es auch möglich war, dass ein Gast hineinfiel und dabei den Arm brach. Flury besuchte den Verunfallten im Spital und konnte berichten, dass dieser guter Dinge war und uns keine Schuld wegen ungenügender Sicherung der Baustelle zuwies.

#### *Die Generaldirektion «Tramways du Caire»*

Am Montag, fanden wir uns zur Akkreditierung meiner Anwesenheit und Arbeit für die «Tramways du Caire» bei der Generaldirektion ein. In der folgenden Arbeitssitzung wurde das weitere Vorgehen und das Programm besprochen. Eine grosse


S<sup>t</sup> ANONYME DES TRAMWAYS DU CAIRE

Registre du Commerce

E.K. BOITE POST

No. 3541 / D02

Annexe



**CERTIFICAT**

La Direction Générale de la S.A. DES TRAMWAYS DU CAIRE certifie que Monsieur RUDOLF HAENY, Ingénieur, de nationalité suisse et faisant partie du personnel de la Firme Kummeler & Matter, est actuellement en Egypte pour l'établissement des nouvelles lignes de trolleybus de la S.A. DES TRAMWAYS DU CAIRE.

En foi de quoi,

Société Anonyme de Tramways du Caire  
Direction Générale

شركة ترام القاهرة

سجل تجارى القاهرة رقم ١٧٧

صندوق البريد رقم ٢٥٤

٢٧ أغسطس ١٩٥٦

27 AOUT 1956

القاهرة فى

رقم ٢٤ / ٠٤ /

ملحق

**شهادة**

تشهد الإدارة العامة لشركة ترام القاهرة المساهمة ان المسيو رودلف هايني المهندس، السويسرى الجنسية، والموظف بشركة كوملر وماتر، موجود حاليا في مصر لإنشاء خطوط التrolleybus الجديدة لشركة ترام القاهرة المساهمة - وهذا أمرنا منا بذلك،،،

Hilfe war dabei die Anwesenheit des Chefs vom Technischen Dienst. Trotz grossen Umstrukturierungen innerhalb der Gesellschaft (als Folge des Auflösungsprozesses aus der alten Ordnung mit der ausländischen Vorherrschaft) konnte sich der routinierte Österreicher Ingenieur Weiss auf seinem Posten behaupten. Weiss sprach

fließend Arabisch und besass ein Wissen über Land, Leute und Geschichte wie ein Hochschulprofessor.

Mit einem in Französisch und Arabisch verfassten Zertifikat samt Passfoto konnte ich in der Folge meine Absteckarbeiten «gesichert» verrichten. Ich war froh über diesen Ausweis, denn alle Tage gab es mehr

---

und mehr unangenehme Provokationen gegenüber Fremden von Seiten aufgestachelter fanatischer Ägypter.

Die Arbeitsteilung mit Flury (als Verbindungsmann nach Hause und im Rapportwesen) und mir als Bauleiter und Projektbearbeiter lief gut und brachte uns vorwärts. Allein mit dem Anliefern der dringend notwendigen Maste aus Frankreich haperte es. Man möchte die vielen fertigen Fundamente mit den Rohrmasten bestücken. Doch eines stand fest: Belgien, Frankreich und England boykottierten alle Materiallieferungen einer bestimmten Kategorie nach Ägypten.

Meine Frau berichtete am Abend, dass sie beim Gang zur Post von einem Mann angespuckt wurde, der mit einer schmutzigen Ghalabia bekleidet war. Sie war traurig, denn sie war ja nicht in böser Absicht hierher gekommen.

Die Nervosität innerhalb der Stadt nahm mehr und mehr zu. Man war auf einen offenen Ausbruch des Suez-Konflikts gefasst.

### *Eine erfreuliche Veränderung*

Ordnungshalber besuchten wir in Anbetracht unserer Lage die Schweizer Botschaft. Wir erhielten gute Ratschläge für unser Verhalten bei gespannten Situationen. Dazu gehörten Truppenparaden oder Probealärme. Wir sollten uns einfach von solchen Veranstaltungen fernhalten und im Hotel stillhalten.

Ein Empfehlungsschreiben des früheren ägyptischen Schweizer Botschafters Dr. Beat von Fischer, dessen Frau Madeleine eine Enkelin des Aarauer Mühlebesitzers war, verhalf uns zu einer freudigen Veränderung unseres Hier-Seins.

Eine langjährige Chefsekretärin der Botschaft war im Begriff, einen mehrmonatigen Urlaub nach Hause anzutreten, und suchte jemanden, der ihre Wohnung übernehmen und warten könnte. Es gab für uns kein langes Zögern, und innerhalb einer Woche waren wir Mieter einer alten, aber komfortablen Drei-Zimmer-Wohnung. Bedingung war, dass wir an der bestehenden Hausordnung festhalten mussten, wozu der schwarze Diener «Sad», die Waschfrau, der Eismann, die schöne Katze mit ihren zwei Jungen und vor allem die Kochkunst «Sads» gehörten.

«Sad» beherrscht die Schweizer Küche perfekt. Seine Lehrmeisterin Frau Matthey empfahl uns die diversen Spezialitäten, wovon die eine, ein Filet mit Rösti, unserem ersten Gast Markus Flury auch behagte. Glückliche Stunden begannen, wenn wir aus der klassischen Plattensammlung der Hausherrin ein Konzert der Berliner Philharmoniker wählten.

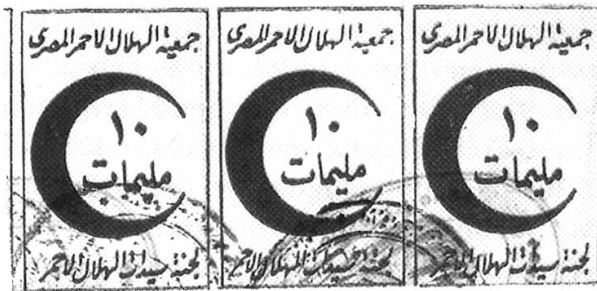
Um sechs Uhr früh erschien «Sad» mit zwei neuen Tageszeitungen und hantierte in der Küche. Woher er kam, wussten wir nicht und durften es auch – dem Rat von Frau Matthey folgend – gar nicht erfragen.



9 Die Zahlen (1-14) für die Abrechnung mit «Sad» nach seiner Einkaufstour. Hilfsmittel, aufgeschrieben von «Geri» Häny in arabischem Schreibstil

10 Die Wörter für die Besprechung mit «Sad» (siehe Bild 9)

Wir mussten im Bett liegen bleiben und die auf die Bettdecke gelegten Zeitungen «lesen». Dann brachte er den Tee und die duftenden Brötchen. Dazu kam ein Teller mit den Rühreiern auf gedämpften Tomatenscheiben, den von uns so benannten «Sad-Eili».



1	wahed
٢	ethnien
٣	dalata
٤	arba
٥	chamsa
٦	seta
٧	sabaa
٨	tama
٩	tessa
١٠	athasher
١٤	arbathasher
١٥	chamasthasher
٣٠	dalatin
٤٠	arbain

wahed Guinee 1 Pfund  
unos halb

Heute	en harda
Heute morgen	en harda in sobch
" mittag	en harda doher
" abend	en harda belleel
hier	hena
gross	gebir
gewaltig	getir
klein	sugaia
morgen	bokra
übermorgen	badi bokra
gut	Guweis
nicht gut	mish Guweis
alles	cullo
und	wa
danke	motashakr
bitte	min fadlak
was kostet ?	kam felus
Geld	felus
verstanden	fahim
wechselln	fägge
unterschreiben	ellemda
Guten Tag	jum Guweis
Sei gegrüsst	saida
ja	ajua
halb-halb	unos-unos

Also gestärkt verliess ich nach der Toilette das kühle Haus.

Meine Frau besprach derweil mit «Sad» die Einkäufe für seinen Menu-Vorschlag, gab ihm das festgelegte «Postigeld» und rechnete später nach seiner Rückkehr genau ab, nachdem sie seine Einkäufe inspiziert und ihn gelobt hatte. So wollte es das jahrelang gepflegte Protokoll, und so blieb es auch bei uns.

Bevor «Sad» das Haus verliess, wusch er seine Füsse im Schüttstein, breitete am Boden ein sauberes Küchentuch aus und betete kniend, sich nach Mekka vernei-

---

gend. Abends um sechs Uhr erschien «Sad» jeweils wieder, das Nachtessen vorzubereiten. Bevor er uns wieder verliess, strich er noch liebevoll durch das schwarze Fell der einen kleinen Katze, schnalzte laut mit seinen langen Fingern und liess die Zähne blitzen, so als ob er sich schon im voraus auf einen duftenden Jungtierbraten freuen würde.

#### *Die Polizei war nicht zimperlich*

Die Konstrukteure zu Hause wollten auf Grund von exakten Aufnahmen die definitiven Pläne für ein Fahrleitungssystem auf den hochklappbaren oder schwenkbaren Nilbrücken erstellen.

Zwei solche Brücken aus genieteten Stahlträgern waren seinerzeit von den Engländern gebaut worden. Es durfte daran weder gebohrt noch geschweisst werden. Die Befestigungselemente für Maste und so weiter mussten also alle aufgeklemt werden. Eine schier unmögliche Auflage. Ich befasste mich also intensiv mit den Brückenträgern und ihrer Vernietung, fotografierte, vermasste und kroch auch in deren Unterteil. Fixe Punkte kennzeichnete ich mit gelber Ölkreide.

Ein Mann im weissen Hemd beobachtete vom Brückenkopf aus argwöhnisch mein Tun über längere Zeit, dann war er weg. Dafür bemerkte ich das Näherkommen einer Sechs-Mann-Polizeipatrouille, voll bewaffnet. Sie schwenkte auf die Brücke

und hielt vor mir. Die Anrede machte mich stutzig. Kaum hatte ich meinen Ausweis gezeigt, den der Anführer umgekehrt haltend lesen wollte, nahmen mich zwei Mann in ihre Mitte. Nach einem Kolbenstoss in den Rücken marschierten wir los. Von Strasse zu Strasse wurde der hinterherjohlende Umzug immer grösser. Ich musste mich fragen, woher diese wilde Horde von Erwachsenen und Kindern plötzlich kam. Ich war froh, dass ich gewissermassen unter Polizeischutz stand, so war ich vor Tätlichkeiten geschützt.

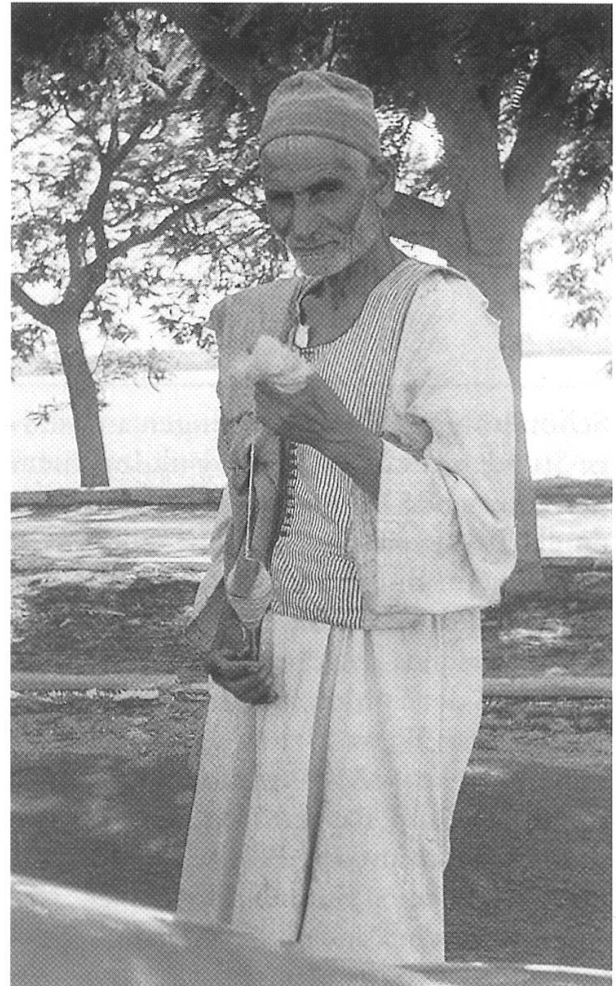
Auf dem Revierposten nahm sich ein Wachkommandant meiner an. Er bot mir einen Stuhl an, doch als ich nicht sofort absitzen wollte, genügte ein gekonnter Fusstich eines Polizisten, dass ich plötzlich auf dem Stuhl sass.

Die Ausweise von «Tramways du Caire» wurden auch hier nicht richtig verstanden, und so musste ich auf dem Posten bleiben, bis der angeforderte höhere Offizier eintraf. Dieser konnte nun lesen. Nach vielerlei Entschuldigungen liess man mich laufen, nicht ohne mich vorher mit einer kalten «Cola» getröstet zu haben.

#### *Dieses Ereignis mahnte zur Vorsicht*

Flury meinte am Abend, so etwas könnte ihm nie passieren, denn sein Aussehen gleiche – nicht wie meines – einem Juden. Wir machten später die Probe aufs Exempel, um seine Behauptung zu widerlegen.

Mit allen Plänen versehen, versuchte er auf einer oberen Nilbrücke Maste abzustecken. Meine Frau und ich brachten Flury mit dem DKW zur Brücke und beobachteten ihn bei der Arbeit. Es ging nicht lange, bis auch bei ihm Gleiches passierte. Als unsere «Ordonnanz» mit verängstigtem Gesicht an uns vorbei abgeführt wurde, konnte er uns noch (ohne behindert zu werden) seine Pläne ins Auto geben. Dann verschwand der johlende Umzug. Uns selbst geschah nichts. Als Erstes fuhren wir in das Hotel «Suisse». Dort berichteten wir, was geschehen war. Einer unserer ägyptischen Beamten, die wir am ersten Tag in der Hotelbar getroffen hatten, war anwesend und hörte sich die Geschichte an. Er versprach Hilfe, die er dank seiner Beziehungen leisten könne.



«Tramways du Caire» wurde benachrichtigt, ebenso die Schweizer Botschaft – allein Flury kam nicht ins Hotel. Tags darauf ging es bis in die Nacht, ehe man Flury vom Revierposten abholen konnte. Durch die erhaltene Lektion wurde sein Gehaben etwas weniger überheblich.

Von den Erlebnissen auf den Baustellen gäbe es noch manches zu berichten. Wenn ich jeweils am Abend bei Tisch sass, verfolgten mich oft noch Szenen wie zum Beispiel mit den verbotenerweise im Nil schwimmenden kleinen Buben, denen Polizisten am Ufer auflauerten und sie – kaum an Land – halb zu Tode trampelten. Ich musste es geschehen lassen, denn ein Einmischen war mir strengstens untersagt worden.

---

Schöner waren die Erinnerungen an wenige Stunden der Freizeit, die dank Ingenieur Weiss zustande kamen. Von seiner Führung durch das Ägyptische Museum zehrten wir noch lange. Ein nächtliches Picknick bei Vollmond draussen im Pyramidenfeld von Gise angesichts der drei gewaltigen Grabmale und der Sphinx, werden wir nie vergessen. Frau Weiss tischte aus ihrer Kühlbox ein leckeres Mal auf die ausgebreitete Decke im Sand, das wir sehr genossen, bis uns die aufkommende Kälte nach Hause trieb. Mit dem Besuch des Clubs von Weiss (mit dem herrlichen grünen Park) und auch des Schweizerclubs erlebten wir Momente, die uns den Arbeitsplatz Kairo erträglicher machten.

Als sich Kairo für eine Truppenparade anlässlich des Besuchs von Staatspräsident und Oberbefehlshaber der Armee Gamal Abdel Nasser zurechtmachte, wurde in sämtlichen Strassen geschmückt und geputzt. Die Paradestrasse erhielt zudem ohne unser Wissen eine neue Teerung. Bei einem Augenschein danach suchte ich vergebens unsere vielen fertig betonierten Mastfundamente. Man hatte sie alle mit dem Teerbelag zugedeckt; nur mittels Abklopfen liess sich die Aussparung für die Aufnahme der Maste einigermaßen feststellen. Nun, das war vorderhand noch kein Unglück, denn wir wussten mittlerweile, dass das Anliefern der französischen Rohrmaste auf unbestimmte Zeit blockiert wurde.

Unter den gegebenen Umständen war ein Arbeiten an unserer Trolleybusanlage in Kairo verunmöglicht. Wir bereiteten unseren Rückzug vor. So lautete auch die Weisung unserer Firma.

*Der Film dieser Episode lief kurz gesagt so ab*

Sämtliche Flüge nach Hause waren ausgebucht. In einer Woche fährt das letzte Schiff der «Nomikos-Lines» mit der «Agamemnon» nach Venedig. Wir belegen zwei Passagen mit unseren Rückreisebilletten. Wir meldeten uns beim Auftraggeber und bei der Botschaft ab. Schlüsselabgabe der Wohnung. Herzlichster Abschied von «Sad», «Gabil» und den Fellachen. Meter und Mappe für «Gabil» und eine neue reich bestickte Ghalabia für unseren treuen «Sad». Letztere kauften wir zusammen mit ihm, als er uns den einmaligen und phantastischen Basar in alt Kairo zeigte.

Abschied von unserem Markus Flury, der noch zur Regelung von Abrechnungen und so weiter für einige Tage zurückblieb. Er führte uns mit dem DKW auf dem gleichen Weg, den wir gekommen waren, zurück zum Hafen von Alexandria. Wir hatten Tränen in den Augen, als Markus mit dem stotternden DKW nun allein in die ungewisse Zukunft fuhr. Wir hatten eine gute Zeit mit ihm.

Im Hafen und bei der Gepäckabfertigung hatten wir Glück. Unser «Ali», der gewaltige Sudanmann, sahen wir auf Distanz. Er hatte Kundschaft und übersah uns offenbar, weil wir uns ein bisschen klein machten.

Auf dem Schiff konnten wir auf Oberdeck eine geräumige Kabine belegen. Mit dieser erfreulichen Aussicht machten wir uns bis zum Auslaufen des Schiffes dem Hafen entlang davon. Da, wo andere Leute das Wasser genossen, zogen wir auch die Bade-

---

kleider an und spürten die frische Luft und die Wellen.

Zurück auf die «Agamemnon»: wir fanden uns sofort zurecht. Die gesamte Konstruktion entsprach genau jener des Schwesterschiffes «Achilleus».

«Saida Sad, motashakr Gabil, cullo guweis; saida Mister Weiss und Tramways du Caire.»

---

### **Trolleybusnetz «Tramways du Caire»**

---

Wie ging das ganze mit viel Optimismus begonnene Bauvorhaben weiter? Diese Frage ist berechtigt und kann schliesslich mit «gut» beantwortet werden.

Ab Anfang 1957 begann sich die Lage am Suez langsam zu normalisieren. Der befürchtete offene kriegerische Konflikt brach nicht aus.

In unserem Fahrleitungsmagazin im Stammhaus liefen die Vorbereitungen für den Materialversand nach Übersee auf Hochtouren, denn die Akkreditive für deren Ausfuhr und Bezahlung waren nach und nach eingetroffen. Die vielen neu gefertigten Holzkisten mit dem schwarzen Aufdruck brachten dem gewissenhaften, langjährigen Walliser Magaziner David Steiner abwechslungsreiche, aber strenge Arbeit.

Nachdem Schiffsladungen voller Rohrmaste das Endziel Kairo erreicht hatten,

verliess auch eine bestqualifizierte K&M-Fahrleitungsequipe die Schweiz mit allem Montagewerkzeug und einem starken Turmwagen mit hydraulischer Hebebühne. Vor Ort waren bereits die Bauleiter, Oberingenieur Alfred Berger und seine Ordonnanz Markus Flury, mit den Montagevorbereitungen tätig.

Um die Baute zu einem guten Ende zu führen, liess es sich K&M nicht nehmen, nur beste Chefmonteure, Gruppenleiter und Monteure nach Kairo zu delegieren. Jeder von ihnen hatte sich auf verantwortungsvollen in- und ausländischen Baustellen bewährt.

Es dauerte aber auch für sie eine gewisse Anpassungszeit, bis sie sich in Kairo heimisch fühlten.

Nach fast zweijähriger Bauzeit konnte 1959 unser grosses Trolleybusnetz kollaudiert und der Bauherrschaft übergeben werden. Die Schlussabrechnungen regelte unser Direktor Oskar Wendelspiess, der auch Turmwagen und Werkzeuge verkaufte und zuletzt noch meinen alten DKW in die Schweiz zurückbrachte.

Mit der Angewöhnung der Trolleybuschauffeure an die Fahrleitungen ergaben sich, wie Berger berichtete, laufend Schwierigkeiten von allem Anfang an. Dass ihr Vehikel schliesslich mit zwei Ruten an einem Leitungssystem hing, wollten die Fahrer nicht respektieren. Es kam immer und immer wieder zu Entgleisungen der Stromabnehmer-Ruten, und tagtäglich

---

musste eine Reparaturoquipe mehrmals mit unserem Turmwagen ausrücken und an den neuralgischen Punkten flicken.

Durch die vielen Flickstellen litt die Sicherheit unsres System mehr und mehr. Die Chauffeure liessen ihrem Unmut freien Lauf, sodass gewisse Linien wieder auf Dieselbusse umgestellt wurden.

Weiter schritt man in Kairo schnell zur Realisierung eines U-Bahn-Systems, deren Äste auch die von Bussen befahrenen Strassen tangierten.

So kam es, wie es kommen musste: Langsam, aber sicher verschwand unser Oberleitungssystem aus der Stadt Kairo. Die Vorteile der sauberen elektrischen Traktion im Busbetrieb kam hier nicht zum Tragen und wurde somit aus dem Verkehr gezogen.

Wo das grosse Sortiment an Fahrleitungsmaterial landete, kann nur vermutet werden. Bilder aus Russland und China gaben Anhaltspunkte, aber nicht mehr. Aufhorchen liessen auch grosse Bestellungen von Ersatzteilen, als wir bereits vom Abbruch der Leitung gehört hatten.

Im Blick auf die jahrtausendealten Monumente der Pharaonen ist es also nicht gelungen, mit unsrer Arbeit in Ägypten ein Denkmal zu schaffen, das Jahre überdauern sollte.

So können wir uns im Nachhinein darüber freuen, dass in Aarau wenigstens eine kleine Gedenktafel mit der Aufschrift «Hermann-Kummler-Sauerländer-Weg» an den Pionier und Vorkämpfer unserer Firma – nicht auf ewig, aber sicher noch ein paar Jahre – erinnert.

Ruedi Häny wurde in der Stadtmühle Aarau geboren. Bis zum Diplomabschluss (als Elektro-Ingenieur) lebte er in Aarau bei seinen Eltern. Seine Frau Gertrud Häny (geb. Blum) aus Zofingen, von Beruf Goldschmiedin, fotografierte und zeichnete in Venedig und Ägypten. Sie war ihrem Mann eine hilfreiche Begleiterin bei seinen Einsätzen als Fahrleitungsbauer im Ausland.