

Jrène Liggerstorfer

Als FernfahrerIn unterwegs

Einleitung: Fernfahrer-Porträts u. ihre Geschichten aus den 60–90er Jahren

Schweizer Fernfahrer waren Pioniere, die mit Mut, Herz und einer grossen Portion Idealismus mit ihren Lastwagen bis Pakistan fuhren, deren Fahrt bis 3 Monate dauerte oder die Autostopper mit Esel mitnahmen. Die Fahrer waren abenteuerlustig, liebten die Einsamkeit und das einfache Leben. Die meisten dieser Chauffeure waren Zeitfernfahrer, die im Durchschnitt 6–10 Jahre mit vollem Engagement und ganzem Herzen diesen Beruf ausübten. Sie kamen aus allen möglichen Berufen und wurden später Jumbo-Pilot, Lehrer, Unternehmer, Gefängnis- oder Bundesbeamte. Einige blieben ein Leben lang hinter dem Steuerrad. Damals gab es kein Handy, kein Internet oder GPS, man orientierte sich am Stand der Sonne oder machte Halt im legendären «Hotel Europa» in Ostanatolien, wo man wichtige Nachrichten hinterlassen konnte. Kameradschaft und gegenseitige Unterstützung waren selbstverständlich. Die gemeinsamen Fahrten in alle Himmelsrichtungen und insbesondere in den Nahen Osten, prägten die Fahrer, geblieben ist manche lebenslange Freundschaft.

Die «1. Generation» von Schweizer Fernfahrern waren von 1960-1970 unterwegs.

Die «2. Generation» fuhr in den 70er bis 80er Jahren, zu diesen gehörte ich. Es war die Zeit des grossen Orientbooms, wo die Saudis und der Schah grosse Bauprojekte verwirklichten und der Bedarf an westlichem Material gross war. Dann begann der Krieg im Iran und die Islamisierung griff im ganzen Orient um sich, Fahrten dorthin wurden zum Risiko.

Die «3. Generation» Fernfahrer fuhren bis in die 90er Jahre, vorwiegend Deutschland - Italien, England, Spanien - Portugal, Schweden, wenige nach Rumänien und andere Osteuropastaaten.

Nach der Einführung der Schwerverkehrssteuer Ende 1980 begann der langsame, schmerzliche Niedergang der einst so erfolgreichen Internationalen Schweizer-Transportfirmen. Hunderte von Arbeitsplätzen verschwanden. Der Politik war es egal. Mit der Erweiterung der EU mit Osteuropa und den staatlich subventionierten mächtigen Transportfirmen z.B. Polens, war die Schweiz endgültig nicht mehr konkurrenzfähig. Heute gibt es mit wenigen Ausnahmen keine Schweizer Fernfahrer mehr. Osteuropäer sitzen hinter dem Steuerrad auch von Schweizer Lastwagen, weil sie billiger sind. In Osteuropa sind es Koreaner, Chinesen und Philippinen.

In Band 2 erzählt Bolle Bolliger, einer der letzten von uns, wie es heute zu und hergeht. Er freut sich auf die baldige Pensionierung(!). Spannend ist auch die Geschichte des staatlich organisierten italienischen Zigaretenschmuggel, der damals via Albanien abgewickelt wurde. Bolle war einer der wenigen Schweizer Fahrer, der diese Aufträge ausführte und hinter die Kulissen sehen konnte.

1. Ein Fernfahrer lebensbedrohlich erkrankt

Es war Hochsommer, wir kamen gerade im Zollhof im Süden von Teheran an, als man mich zu einem kranken Fahrer rief. Sein Name war Goldhorn und er fuhr für eine Tessiner Firma. Der Patient lag auf einer Decke im Sand, zwar im Schatten, aber er glühte vor Fieber und war kaum mehr ansprechbar. Er hätte dringend eine Infusion benötigt, diese hatten wir aber nicht, und ein Arzt war nicht aufzutreiben.

Wir versuchten ihm Wasser einzuflössen, Milliliter um Milliliter, sein Schluckreflex war noch schwach da. Ich befahl allen Fahrern, mir unverzüglich ihre Schnapsreserven zu bringen. Ich verdünnte den Alkohol mit Wasser. Damit benetzte ich zwei grosse Frotteetücher und verabreichte dem Patienten kühle Wickel. So konnten wir seinen Körper langsam abkühlen.

Es war mäuschenstill, alle schauten mich fragend an. Die Lage war sehr ernst. Ich brauchte noch mehr Alkohol. Die Fahrer brachten mir ihre letzten Reserven ohne zu mucksen. Zugegeben, ich ging sehr grosszügig mit dem Feuerwasser um, selbst der teure Whisky reute mich gar nicht, da ich eh keinen Alkohol trinke.

Es waren auch für mich als Krankenschwester dramatische Stunden mit ungewissem Ausgang. Alle Fahrer hörten ohne Widerrede auf meine Anweisungen, ständig sass jemand an seiner Seite und gab ihm Wasser oder Bouillon zu trinken.

Am nächsten Tag war er über dem Berg und ich konnte ihn während den nächsten zwei Wochen Wartezeit weiterbetreuen, sein Zustand war stabil, er war aber nicht fahrfähig.

Inzwischen hatten wir über die Schweizer Botschaft seinen Arbeitgeber informiert. Da der Lastwagen von Goldhorn in seinem Reisepass eingetragen war, musste er den Iran mit diesem verlassen und konnte nicht mit dem Flugzeug nach Hause zurückkehren – oder höchstens als Leiche, so makaber das tönen mag.

Ueli übernahm den Tessiner-Lastwagen samt Kranken, ich unseren Anhängerzug. So fuhren wir gemeinsam durch den Iran via Osttürkei ins 3000 km entfernte Istanbul.

Auf dem Londra Camp Parkplatz, einem bekannten Treffpunkt der Orientfahrer, wartete bereits ein Ersatzfahrer der Tessiner Firma auf uns.

So konnten wir die Verantwortung für Patient und Fahrzeug abgeben.

2. Alltag in Teheran

1977 war Persien ein friedliches Land. *Von 1953 - 1977 regierte Schah Reza Pahlewi. Im Westen erzogen, wollte er sein Land in eine moderne Zeit führen und vom fundamentalistischen Islam wegbringen. Er förderte die Gleichberechtigung, das Gesundheits- und Ausbildungswesen. Seine zweite Frau, Farah Diba war ein Vorbild für viele jungen Frauen: Gebildet, weltoffen und tolerant.*

Überall im Land konnte man sich als Ausländer frei bewegen auf Märkten, in Bazars und auch Moscheen besuchen. Im Norden von Teheran waren die Frauen sehr westlich angezogen, den Tschador sah man meist nur locker umgehängt, richtig verhüllt waren die Frauen nur auf dem Land oder im Süden der Stadt, wo die ärmere und konservativere Bevölkerung lebte.

Ich nutzte auf jeder Reise die langen Wartezeiten am Zoll für Stadtrundgänge. Mit der Zeit kannte ich in Teheran die besten Teppichläden, wichtige Orte wie Apotheken oder die Schweizer Botschaft. Es gab nichts Schöneres für mich, als in die faszinierenden Bazar-Welten einzutauchen, die orientalischen Düfte einzusatmen, den seltsamen fremden Klängen zu lauschen oder das lauthalse Feilschen mitzuverfolgen.

Unter den Fahrern wurden von den Bazars gruselige Geschichten erzählt.

Westliche Frauen würden dort plötzlich verschwinden. So wurde ich immer von Kollegen begleitet, die nicht von meiner Seite wichen.

3. Leben hinter den Mauern

Einmal waren wir zu dritt im Süden von Teheran unterwegs. Die Zweimetermänner schritten zügig voraus, ich hatte die grösste Mühe ihnen zu folgen.

Wir gingen an einer hohen Mauer entlang, ab und zu war eine «Öffnung», eine Art niedriger Eingang.

Meine beiden Begleiter waren wieder einmal ein gutes Stück voraus. Ich blieb vor einem solchen Eingang stehen und versuchte hineinzuschauen und in der Finsternis etwas zu erkennen. Ob da wohl Menschen wohnten?

Da kam eine buntgekleidete Frau auf mich zu, die mich beobachtet hatte und zog mich in den Eingang. Bald hatten sich meine Augen an die Dunkelheit gewöhnt. Ich befand mich in einem kleinen Raum mit grossen Teppichen belegt, in der Mitte stand ein niedriger Teetisch, am

Boden lagen ein paar grosse Kissen. Die fremde Frau bot mir freundlich ein Cay an und setzte sich neben mich.

Ein junges Mädchen betrat den Raum. Sie kam auf mich zu und zupfte an meiner Bluse, fühlte neugierig den feinen Stoff und verschwand wieder, ohne etwas zu sagen. Die Frau strich mir sorgfältig über meine rot-blonden Haare, staunte und lachte herzlich.

Ich versuchte ihr zu erklären, dass ich mit einem TIR-Camion aus Switzerland gekommen sei. Ihre Augen leuchteten vor Freude, sie plauderte darauf los in einer Sprache, die ich nicht verstand.

Da hörte ich plötzlich meinen Namen rufen: «Jrène, Jrène, wo bist Du?» Immer lauter und verzweifelter.

Ich hatte Zeit und Raum total vergessen in dieser für mich fremden Welt. Ich stand hastig auf und bedankte mich für den Tee. Die Frau begleitete mich zum Ausgang, umarmte mich herzlich und schubste mich aufs Trottoir zurück.

Da stand ich wieder auf der Strasse wie aus Zauberhand und winkte meinen Kollegen. Die beiden konnten sich nicht erklären, wo ich fast eine viertel Stunde lang verschwunden war. Denn weit und breit war kein Mensch zu sehen, nur leere Strassen und hohe Mauern. Zurück auf dem Zollplatz wurden die tollsten Geschichten erzählt.

Es blieb bis heute ein Geheimnis, wo ich gewesen war, oder einer dieser Begleiter liest jetzt dieses Buch.

4. Unerwartete Aggressionen

Die 8. Fahrt in den Iran im Oktober 1978 bleibt mir immer in Erinnerung. Seit Monaten gab es Anti-Schah-Demonstrationen, organisiert von fundamentalistisch islamischen Kräften unter Khomeini von Frankreich aus. In der Stadt Teheran herrschte Nervosität, man spürte die Gefahr überall. Als westlicher Besucher musste man erste Aggressionen von Moslemfanatiker erdulden.

Eine Spuckattacke

Es gab in Teheran nur wenige Möglichkeiten, um ins Ausland zu telefonieren. So stand ich mehr als eine Stunde in einer langen Warteschlange vor einer öffentlichen Telefonkabine alleine, denn mein Begleiter war in einen nahen Laden etwas einkaufen gegangen. Ich fühlte mich unwohl und bösen Blicken ausgesetzt. Der bärtige Mann vor mir war mir unheimlich. Dauernd scharrte er mit den Füßen und brummte etwas. Ich liess mir nichts anmerken, schaute zu Boden und hoffte, dass Housi bald auftauchen würde.

Endlich war der Mann vor mir an der Reihe. Bevor er die Telefonkabine betrat, wandte er seinen Kopf abrupt zu mir um, spuckte mit hasserfühltem Blick auf meine Füsse und sagte auf Englisch: «Geh weg Du verdammte Ungläubige!» Dass war krass! Jetzt einfach ruhig bleiben und so tun, als hätte ich nichts verstanden. War das gerade eine religiöse Attacke?

Da hörte ich plötzlich hinter mir in breitem Schweizerdeutsch und mit gewaltiger Stimme sagen: «Hee, het dä Dir öppis gmacht?»-« Neï, ig muess de nume mini Schueh putze». Housi sah die schleimige Spucke: «Dä Souhund, was gloubt dä eigentlech!» Niemand verstand unsere Geheimsprache, es war gut so. Der Angreifer verschwand ohne zu telefonieren. So war ich an der Reihe für ein kurzes Gespräch in die Schweiz, schliesslich hatte ich nicht umsonst stundenlang gewartet. Trotz des Vorfalles wollten wir noch in unseren Teppichladen.

Ein letzter Abschied ohne es zu ahnen

Der Teppichhändler, den ich sehr gut kannte, sprach mehrere Sprachen, u. a. Deutsch. Es gab also keine Missverständnisse, als ich ihm mein Erlebnis schilderte. Er erschrak und verlor fast die Fassung: «Es war sehr unanständig und ein Zeichen von Erniedrigung und tiefster Beleidigung».

Er entschuldigte sich in aller Form für seinen Landsmann und meinte: «Ja es werden schwere Zeiten kommen in unserem Land, wenn religiöse Fanatiker an die Macht kommen sollten». Housi kaufte einen wunderschönen Seidenteppich für einen Schnäppchenpreis. Es war, als wollte der freundliche Händler etwas bei uns gut machen. Er verabschiedete sich herzlich und begleitete mich zum Ausgang. Zum Abschied nahm er meine Hand in seine beiden Hände, sehr ungewöhnlich für einen persischen Mann, und sagte: «Gute Reise.» Der wehmütige Blick in seinen Augen war nicht zu übersehen.

Es sollte das letzte Mal sein, dass ich den freundlichen Perser gesehen habe. 1981 war dieser Teppichladen für immer geschlossen. Viele zu westlich gesinnte Landsleute wurden 1979 von Islamwächtern eliminiert.

Warum dieser plötzliche Hass, frage ich mich. Es sollte noch schlimmer kommen.

Vor der Abreise wollte ich auf dem Markt noch frische Früchte, Datteln Brot und einen Tschador kaufen. Ich hatte die Idee, wenn ich mich verkleiden würde, könnte ich unauffälliger durch die Gegend laufen. (Falsch, der federnde schnelle Schritt verriet mich immer.) Ich entschied mich für ein dunkelblaues mit Rosen besticktes synthetisches Tuch. Der Verkäufer zeigte mir, wie man das Stück Stoff anzieht. Locker über den Kopf und dann um den Körper schlingen, nicht verhüllen. Ich wollte es gleich ausprobieren, aber meine Begleiter lachten mich aus, so liess ich es sein. Es wäre eine gute Idee gewesen, es doch zu tun, wenigstens die Haare zu verstecken, aber da wusste ich nicht, was mir bevorstand.

Ein brutaler Übergriff

Die Strasse war eng und viele Leute drängten sich an uns vorbei. Meine beiden Begleiter gingen ein paar Schritte voraus. Plötzlich war ein Mann dicht hinter mir, riss gewaltsam an meinen Haaren. Instinktiv schnellte ich den Kopf nach vorne und zog gleichzeitig die Schultern hoch. Es zischte über meinem Kopf. Mit einer Machete hatte der Mann meinen rotblonden Pferdeschwanz abgeschnitten, so dicht am Schädel, dass nur noch ein paar Zentimeter Haare übrig blieben. Der Angreifer schwang die Haarbüschel jubelnd hin und her und rannte davon. War das schon wieder eine religiöse Attacke? Hastig stiegen wir in ein Taxi und fuhren zum Zollwarteplatz zurück. Nach dem ersten Schock bekam ich einen Wutanfall wegen meiner Frisur, die keine mehr war. Ein Pferdeschwanz ohne Pferdeschwanz: Vorne lange Haare und hinten fast eine Glatze, ich sah aus wie ein Zombie! Gezwungenermassen trug ich bis nach Hause ein Kopftuch – genauer gesagt ein Dreieckstuch aus dem Erste Hilfe Kasten, bis mir der nächstbeste Coiffeur eine unliebsame Kurzhaarfrisur verpasste.

In dieser Zeit waren im Iran militante religiöse Islamisten dabei, ein Feindbild gegen alles Westliche und gegen Christen aufzubauen. Nur wenige Wochen später musste der Schah aus dem Land fliehen und die Mullahs übernahmen die Macht. Der Iran hörte auf Kaiserreich zu sein und wurde zur Islamischen Republik.

Viel Leid haben diese islamischen Fanatiker in den letzten Jahrzehnten gebracht, nicht nur im Nahen Osten. In Europa haben sie längst Fuss gefasst und unterwandern immer mehr das Christentum. Hijab, Naguib oder Burka sind eine religiöse Provokation und gehören in unserer westlichen Kultur verbannt. Alles andere ist falsche und fatale Toleranz, die verhindert, dass Frauen ein selbstbestimmtes und freies Leben führen können. Gewalt gegen Frauen, (und auch gegen Männer), ist abscheulich und zerstört den Frieden, die Freiheit und die Gesellschaft.

5. Nicht auf diesen Friedhof

Als ob es noch nicht genug wäre.

Auf der Strasse von Teheran Richtung türkische Grenze mussten wir wegen eines Unfalls anhalten. Ein Sattelschlepper stand quer über der Strasse, die Zugmaschine hing über das Strassenbord. Im letzten Moment sahen wir, dass es ein Schweizer war. Wir hielten sofort an.

Es war Jürg Känel aus Bern, er war unverletzt und erzählte uns, was passiert war. Ein vollbesetzter Reisebus musste einem Traktor ausweichen. Ihm blieb nur noch das Steuer seines Lastwagens herumzureissen, um eine Frontalkollision zu verhindern. Der Schuldige sei

abgehauen. Etwas anderes konnte man hier in diesem Land nicht erwarten. Schnell versammelten sich viele Gaffer, alles Männer.

Wir besprachen das weitere Vorgehen. Ein Kranwagen musste her, um das Fahrzeug zu bergen.

In der Nähe der Unfallstelle war ein Friedhof. Ich knipste einige Fotos vom Unfalllastwagen und vom Friedhof. Da kam ein Iraner auf mich zu und sprach mich auf Französisch an: «Wissen Sie, was wir mit ungläubigen Leichen machen?» Ich ging nicht auf seine Bemerkung ein und antwortete: «Personne n'est mort ici, niemand ist hier gestorben!» «Wir lassen Euch am Strassenrand verdorren, dann wischen wir Euch in den Strassengraben. Auf unseren Friedhöfen begraben wir keine Ungläubigen!» «J'ai compris, ich habe verstanden», sagte ich freundlich. «Ich werde mir Mühe geben, nicht in diesem Land zu sterben!»

6. Extrastrasse für Ungläubige

Bruno Züger erzählt uns diese Geschichte aus Mekka, wo er eine Wasser-Aufbereitungsanlage ausliefern sollte.

In Mekka gab es eine Umfahrung mit zwei mehrspurigen Strassen, die um den «Schwarzen Stein» genannt «Kaaba», das höchste islamische Heiligtum, herumführen. Die eine Strasse war für Ungläubige, die andere für Muslime, was ich aber nicht wusste. Ich hatte schlicht die Tafel «Moslem» und «No Moslem» nicht gesehen.

Nach ein paar Kilometern Fahrt hörte ich mehrere Polizeisirenen, sogar das Militär verfolgte mich. Dann wurde ich gestoppt. Die Gesetzeshüter zerrten mich brutal aus der Lastwagenkabine und nahmen mir den Fahrzeugschlüssel ab. Ich wurde auf einen Polizeiposten gebracht, wo ich die Nacht in einer Zelle verbringen musste.

Am nächsten Tag erklärte mir ein Beamter auf Englisch, als Ungläubiger hätte ich auf dieser Strasse nichts zu suchen, ja es sei eine totale Unverschämtheit von mir, auf der heiligen Strasse zu fahren.

Ich entschuldigte mich in aller Form und antwortete: «Ich habe gedacht, es seien Bezirke oder Ortsangaben, wie bei uns Ober- oder Niederscherli.»

Die Beamten fuchtelten böse herum. Schliesslich liessen sie mich gehen, eine Busse musste ich nicht bezahlen.

Dass mir aus dem stehengebliebenen Lastwagen etwas gestohlen würde, musste ich nicht befürchten, denn in Saudi-Arabien hackt man Dieben die Hand ab.

Allein unterwegs 1979 – 1981

Während die Männer und natürlich auch mein Mann, Ueli, Saudi-Arabien, Irak und Kuwait weiterfuhren – als Frau bekam ich natürlich kein Visum – kam für mich die grosse Chance Europa zu fahren, dank einem weitsichtigen Patron, der an mich glaubte. (Gleicher Lohn wie mein Mann, Ueli, der zehn Jahre mehr Erfahrung hatte!)

7. Eine Lawine und viele Schutzengel

Einmal an einem Freitag spät nachmittags schneite es bereits auf der italienischen Seite des Gr. St. Bernhardpasses sehr stark. Südseitig, bei der Zollabfertigung mitten im Tunnel, standen keine Lastwagen, was nichts Gutes bedeutete. Wir waren drei Fahrer, darunter Peter Schmid, ein erfahrener Chauffeur. Er schlug vor, nach dem Tunnel auf der Schweizerseite je nach Wettersituation zu entscheiden, ob wir noch heimfahren oder bei Edmée in Bourg St. Pierre übernachten wollen. Peter und ich entschieden uns zu fahren, denn morgen würde der Schnee meterhoch liegen.

Es schneite unaufhörlich weiter. Mit grösster Vorsicht fuhr Peter voraus und bannte den Weg. Kurz vor Galerieende stoppte er plötzlich und die Warnblinker leuchteten auf. Die Erde begann zu zittern, ein tosendes Geräusch erfüllte die Luft. Eine gewaltige Druckwelle blies Schnee in die Galerie hinein und Peters Lastwagen wurde fast zugedeckt. Er stampfte durch den Schnee und stieg in meine Kabine.

Kurz und knapp meinte er: «Wir hatten einen Schutzengel! Vor uns hatte eine Lawine die Strasse verschüttet.»

Irgendwann in den frühen Morgenstunden kam eine Militärpatrouille und meldete uns, dass man dabei sei, die Strasse vom Schnee zu räumen, zurzeit sei ein Durchkommen nicht möglich.

Auf dem Heimweg machten wir eine Pause im Restaurant Stöckli in Murten. Wir hörten am Nebentisch die unglaubliche Geschichte von zwei Wüthrich Lastwagen, die auf dem Gr. St. Bernhard in eine Lawine gerieten und deren Fahrer wahrscheinlich tot seien. Doch erstaunlich, wie schnell sich schon damals, in der handyfreien Zeit, Sensationsnachrichten verbreiteten.

Peter und ich hörten eine Weile interessiert zu, was da offenbar über uns gesprochen wurde. Dann sagte Peter: «Hallo Kameraden, sehen wir aus wie Tote?»

8. Von Pannen nicht verschont

Die Lastwagen der Firma Wüthrich waren immer bestens gewartet, dafür sorgte der Werkstattchef und sein Team. Ihn konnte man Tag und Nacht anrufen, was für mich eine unschätzbare Hilfe war.

Ich war auf dem Weg nach Italien, in der Nähe von Avenches, als plötzlich das Getriebe blockierte. Ich konnte den Schalthebel nicht mehr bewegen. Gerade gelang es mir den Anhängerzug etwas weg von der Strasse in die Einfahrt eines Bauernhofes lenken. Ich kippte die Kabine um mich schlau zu machen. Es war stockfinster und ich konnte auf die Schnelle nichts Auffälliges entdecken.

Ich sah Licht in der Küche und klopfte an die schwere Eichentüre. Ein schrullig aussehender Bauer öffnete und sah mich an, als wäre ich ein wahrhaftiges Gespenst. Ich fragte ihn freundlich, ob ich telefonieren könne, ich hätte eine Panne. Er sah den Lastwagen, schüttelte den Kopf und führte mich im finsternen Korridor zu einem alten Wandtelefon.

Ich rief unseren Werkstattchef an und erzählte meine Situation. Er gab mir einige Tipps, woran es liegen könnte. Inzwischen kam der Bauer mit einer besseren Lampe und im Licht des Scheinwerfers sah ich, dass die Gummimanschette am Ganghebel ein Loch hatte. Ein Kugelschreiber war durch dieses hinuntergerutscht und blockierte die Schaltung. Hätte ich kräftiger gedrückt, wäre der Schreiber in tausend Stücke zersplittert und das Problem wäre gelöst gewesen. Vor lauter Aufregung vergass ich dem Garage-Chef zu telefonieren, dass alles wieder in Ordnung sei.

Der freundliche Bauer, offenbar ein Junggeselle, was seine Unordnung in der Küche verriet, liess mich erst gehen, nachdem ich ein grosses Stück Brot mit Ziegenkäse gegessen, eine Schale Milchkafee getrunken und ihm sämtliche Fragen beantwortet hatte.

Inzwischen hielten zwei Fahrer von unserer Firma an. Sie hatten den pannen-blinkenden Lastwagen, aber nirgends einen Chauffeur gesehen. Es waren Peter und sein Sohn Marcel.

Sie sahen eben, wie ich mich vom Bauer verabschiedete und zum Fahrzeug zurückkehrte. «Was ist passiert? Ist alles in Ordnung?», fragte Peter besorgt. «Ja, alles bestens, wir können weiterfahren. Ich genoss bei Jean-Daniel ein feines Morgenessen, plauderte ein wenig und wartete auf Euch, damit ich nicht alleine nach Italien fahren muss», sagte ich den beiden.

Es wurde noch lange gerätselt, was der wirkliche Grund meines Zwischenhalts war. Peter liess nicht locker, bis ich ihm die ganze Geschichte erzählt hatte. Damit fanden auch sämtliche fantasievollen Spekulationen ein schnelles Ende.

9. Augenzeugin eines schrecklichen Unfalls

Ich war im Winter auf der Heimfahrt von Hamburg. Ich fuhr über eine hohe Autobahnbrücke zwischen Siegen und Giessen. Es regnete vermischt mit Schneegestöber, Nebelschleier versperrten die Sicht. Ich steuerte den Anhängerzug mit grösster Vorsicht und viel Abstand.

Plötzlich setzte ein Eisregen ein, innert Sekunden sah man nicht mehr durch die Frontscheibe. Ich schaltete sofort die Warnblinker ein und versuchte den Lastwagen ohne zu bremsen auf dem Pannestreifen anzuhalten.

In diesem Moment überholte mich ein Lastwagen mit Anhänger in hohem Tempo. Etwa 50 Meter vor mir kam er plötzlich ins Schleudern, durchbrach das Brückengeländer und verschwand in der Tiefe. War das ein schlechter Traum? Als ich an der Stelle langsam vorbeifuhr, oder vielmehr vorbeirutschte, sah ich ein klaffendes Loch im Geländer. Anhalten war unmöglich. Ich schätzte, dass der Lastwagen mehr als 100 Meter in die Tiefe gestürzt sein musste. In Sichtweite nach dem Brückenende war ein Rastplatz, ich schaffte es noch bis dorthin zu fahren.

Als ich ausstieg, sah mich der Tankwart an, als sei ich ein Gespenst. Er nahm mich am Arm und setzte mich auf einen Stuhl in seinem Büro. Ich war totenbleich und zitterte wie Espenlaub. Ich erzählte ihm, was ich gerade gesehen hatte. Er alarmierte die Polizei.

Da kam ein älterer Herr und sprach wie ein Pfarrer zu mir. Der Mann war Arzt. Er war wenige Augenblicke später an der Unfallstelle vorbeigefahren. «Hier kann man nicht mehr helfen», sagte er ruhig zu mir. Er beharrte darauf, dass ich eine Pause einlege und lud mich zu einem Kaffee ein.

Bald kamen zwei Polizisten und befragten mich ausführlich. Als der Schneeregen aufhörte, fuhr ich noch in dieser Nacht an die Schweizergrenze, gemeinsam mit zwei Deutschen Fernfahrern. Wir unterhielten uns auf der ganzen Strecke über den CB-Funk und natürlich über diesen schrecklichen Unfall.

Später erfuhr ich, dass der verunfallte Lastwagen auf hohe Baumkronen gestürzt war, die den Aufprall abgefedert hatten. Der Chauffeur wurde aus dem Fahrzeug geschleudert und kam ums Leben, während der Beifahrer, der hinter dem Fahrersitz schlief, schwerverletzt überlebte.

Damit konnte ich dieses Ereignis ablegen. Von diesem Erlebnis blieb mir, wenn ich über eine hohe Autobahnbrücke fahre, halte ich immer konzentriert beide Hände am Steuer und überhole nie.

10. Meine erste Fahrt nach Rumänien

Es war im April 1991. Meine drei kleinen Kinder waren in bester Obhut und ich freute mich, dieses Land endlich persönlich kennen zu lernen.

Ein Funkamateurlatte, der bei der Post Entwicklungsingenieur war, überbrachte mir kurz vor der Abfahrt einen Koffer mit einem Mobiltelefon A zu meiner Sicherheit. «Als Feldforscherin» sollte ich von Zeit zu Zeit versuchen, eine Verbindung in die Schweiz herzustellen und die Radio- und Santiago-Werte (Verständlichkeits-/Signalwerte) und die Koordinaten zu notieren. Es war damals sensationell, mit einem Funktelefon aus Ungarn und Rumänien zu telefonieren, natürlich in geheimer Mission.

Nach vier Tagen erreichte ich die ungarisch/rumänische Grenze. Auf der ungarischen Seite füllte ich den Dieseltank, denn in Rumänien gäbe es kaum Tankmöglichkeiten, sagte mein Mann Ueli vor der Abfahrt. Die Grenzabfertigung war chaotisch, niemand wusste genau, wie man Hilfsgüter abfertigt.

Der Weg durch die Grenzstadt Oradea und später durch die 140 km entfernte Millionstadt Cluj war wie ein Flug zum Mond: Keine Wegweiser, keine Strassenbeleuchtungen, niemand konnte Auskunft geben, (die Leute reisten damals nicht herum), ein richtiger Blindflug.

In Schässburg, wo meine erste Abladestelle war, wurde ich schon erwartet. Ein westlicher Lastwagen war eine Sensation, eine Frau am Steuer sowieso.

Polizeirekruten halfen mir beim Abladen des Armeepothen-Materials und das Bürgermeisteramt spendete etwas Diesel, denn auf der Strecke an die moldawische Grenze hinauf, gäbe es keine Tankmöglichkeiten.

Weiter gings ostwärts nach Mereni, Valea Strimba, dann über die Karpaten nach Pascani. Auf der Ladefläche hatte ich zusätzlich ein 200 Liter Fass Diesel. Auf dem Rückweg auf einem einsamen Parkplatz füllte ich den Tank mit einem Schlauch, sonst hätte ich den langen Weg kaum geschafft.

Nächster Abladeort war das Bergspital Covasna, dann zurück nach Schässburg. Nach einem Ruhetag weiter südwestwärts ins Banat nach Caransebes zum Infektspital. Die Rückreise führte über Timisoara-Arad, durch Ungarn, Österreich, zurück in die Schweiz.

Der alte Volvo F89 mit über 1 Million Kilometern in den Rädern hatte mich auf der fast 5000 km langen Fahrt nie im Stich gelassen.

Nach 37 Hilfstransporte nach Rumänien und 6 nach Weissrussland und Russland verkauften wir 1996 den Lastwagen. Nach dieser Zeit konnte man alles dort im Land kaufen und zwar viel billiger.