

WURZEL

DAS POSITIVE MONATSMAGAZIN FÜR DEN OBERAARGAU

Nr. 28 - 03/2023

Stellen und
Lehrstellen
ab Seite 46

Fliegen ist Leben

Willy Kämpfer fliegt auch mit 82 Jahren noch mit seinem Doppeldecker.

SCHATZKAMMERN

Die Spycher waren die Schatzkammern der hiesigen Bauern.



SC LANGENTHAL

Kevin Schläpfers Abschied von einer Institution.

DIE GROSSE REISE

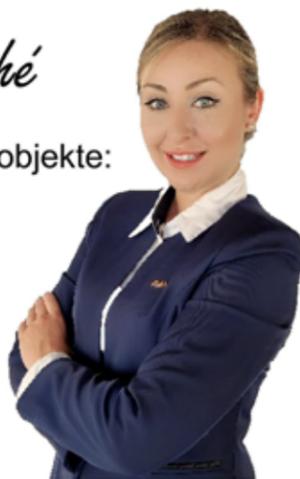
Mit dem Tesla nach Norwegen: Geht das überhaupt?

Hallo, mein Name ist

Chiara Salathé

Ich suche Verkaufsobjekte:

- Häuser
- Villen
- Wohnungen
- Bauland



Erfolgreich Immobilien verkaufen
Ihre Spezialistin im Oberaargau!

bestesEigenheim.ch

Schimmelweg 6 4704 Niederbipp
info@bestesEigenheim.ch 061 701 44 46

Womarkind

TAG DER ERÖFFNUNG

Praxis für Doula Geburtsbegleitung,
Hypnobirthing und Yoni Steaming.
Öffentliche Besichtigung der neuen
Praxis im Postzäntrum Huttwil.

AM 25. MÄRZ 2023

VON 14:00 BIS 18:00 UHR

Goodies und Wettbewerb für alle
BesucherInnen. Ab 18.00 Uhr kosten-
freies Yoga mit Nicole von tanzpasión.



Weitere Infos unter
www.womarkind.ch



Liebe Leserin, lieber Leser

In meiner Kindheit war es mein Traum, Pilot zu werden. Mich faszinierte der Gedanke, diese riesigen Flugzeuge steuern und kommandieren zu dürfen. Ich stellte mir vor, wie es sein würde, aus schwindelerregenden Höhen aus dem Cockpit heraus auf die Welt, auf die Wolken oder einfach nur in den Himmel zu blicken. Zu diesem Zeitpunkt – so war mir – wusste ich alles über Flugzeuge, was man wissen konnte (in Wahrheit wusste ich natürlich nicht viel). Wie wir heute wissen, bin ich nicht Pilot geworden. Mehr noch: Ich bin in meinem Leben lediglich ein paar Mal in einem so grossen Flugzeug als Passagier mitgeflogen. Aber nun bin ich mit Willy Kämpfer, dem ehemaligen Swissair-Captain im Cockpit einer DC-3 gesessen. Die Maschine steht im Verkehrshaus der Schweiz und das Cockpit ist üblicherweise für Besucherinnen und Besucher nicht zugänglich. Für Willy Kämpfer und WURZEL wurde jedoch eine Ausnahme gemacht. Die Maschine steht so, dass die Nase gegenüber dem Heck etwas erhöht ist. Wenn man also im Cockpit sitzt, sieht man in den Himmel hinaus. Es ist, wie wenn man fliegen würde. Wahnsinn!

Plötzlich sind sie wieder da, meine Kindheitsträume. Und neben mir sitzt Willy Kämpfer, der Swissair-Captain, der mir die Geschichten erzählt, als ob ich sie gerade selbst erleben würde.

Viel Spass beim Lesen
Ihr Bruno Wüthrich



22



40

36

04 FLIEGEN IST LEBEN

Der 82-jährige ehemalige Pilot Willi Kämpfer aus Heimenhausen erlebte einiges. Noch heute ist er regelmässig mit einem Doppeldecker in der Luft.

14 CLEVERGIE ENERGIE-BLOG

Wie sieht die CO₂-Bilanz aus, wenn man mit einem Tesla nach Norwegen fährt? Und: Geht das überhaupt?

18 AUTO EXPO

Tage der offenen Tür von zehn Autohäusern in Langenthal und Umgebung.

22 DIE SCHATZKAMMERN

Die Spycher haben im Oberaargau eine ganz besondere Bedeutung – und sind Ausdruck von bäuerlichem Wohlstand.

29 AUTO + MOTO NEWS

Angebote, Aktionen und Neuheiten aus der Region.

30 NEUE LANDI IN MELCHNAU

Die neue LANDI bietet einiges – unter anderem einen unterirdischen Hochwasserkanal.

32 «LIEBER KLAUSI»

Unser Autor hat verschiedene Quellen – anonyme Briefe mit Diffamierungen gehören nicht dazu.

34 GASTRO

Wo sich das Einkehren ganz besonders lohnt.

36 WUSSTEN SIE SCHON

Von Toleranz, glücklichen Landmenschen und einem Comeback der Zeppeline.

38 HANDWERK + BAU PROFIS

Die Spezialisten für Handwerk und Bau aus der Region für die Region.

40 KEVIN SCHLÄPFER

Ein vermutlich letztes Gespräch mit der Eishockey-Legende zum Thema SC Langenthal.

45 IN EIGENER SACHE/ IMPRESSUM

Die Seite unserer Leserinnen und Leser.

46 STELLENANZEIGEN

Interessante Job-Angebote und Lehrstellen aus der Region.

R. SCHWEIZER
Menswear



**GRÖSSTE AUSWAHL AN
HERRENBKLEIDUNG
IN DER REGION**

Suchen Sie ein passendes
Outfit für Ihre Hochzeit oder
einen festlichen Anlass?
In unserem Angebot mit über
5000 Teilen ist sicher etwas
für Sie dabei!

Wir zeigen Ihnen gerne unsere ganze Kollektion und beraten Sie persönlich und kompetent
und was Ihnen nicht gefällt, müssen Sie weder einpacken noch zurückschicken.

R. Schweizer & Cie. AG, Schenkstrasse 13, 3380 Wangen a/Aare, Tel.: 032 631 63 11 / 032 631 07 13

Öffnungszeiten: Montag und Mittwoch, 14.00 - 18.00 Uhr / Samstag, 08.00 - 11.30 Uhr

www.rschweizer.ch

Herzliche Einladung zu unserer

Frühlings-Wohnausstellung

Grosse, attraktive Ausstellung mit vielen Neuheiten!

10% Spezialrabatt + 5% Skonto

(ausgenommen Netto-Aktionen und Bodenbeläge)

• Wettbewerb • Auf 3 Etagen alles zum schöner Wohnen

Freitag, 17. März 2023, 09.00 – 18.30 Uhr

Samstag, 18. März 2023, 09.00 – 17.00 Uhr

Sonntag, 19. März 2023, 10.00 – 17.00 Uhr

Montag, 20. März 2023, 09.00 – 18.30 Uhr

Möbel-Tschannen Bahnhofstrasse 57, 3432 Lützelflüh, Tel. 034 461 38 48

Rücknahme der alten Möbel gratis!

www.moebel-tschannen.ch

... Qualität, die überzeugt

FLIEGEN

Willy Kämpfer flog als Swissair-Captain die grössten Flugzeuge. Heute ist er regelmässig mit seinem Doppeldecker in der Luft. Im Interview erzählt er aus seinem spannenden Fliegerleben.

TEXT: BRUNO WÜTHRICH; FOTOS: MARKUS JEGERLEHNER



Willy Kämpfer besteigt eine DC-3, die er in früheren Zeiten flog.

IST LEBEN

Ein grosses Interview ist immer etwas Besonderes. Doch diesmal war es noch etwas spezieller. In meiner Jugendzeit war es mein Traum, Pilot zu werden. Ich bin es nicht geworden. Umso mehr war ich gespannt auf das Interview mit Willy Kämpfer, dem ehemaligen Swissair-Captain. Für das Gespräch fuhren wir ins Verkehrshaus Luzern, wo wir unter anderem im Cockpit der dort ausgestellten DC-3 parlierten. Mit dabei war auch Markus Jegerlehner, ehemaliger Flight Attendant der Swissair und heutiger Berufsfotograf. Ihn hatten wir auch schon als Gast im Magazin, sowie auch Manuela. Sie hatte die Idee zu diesem Interview und organisierte alles.

WURZEL: Als Swissair-Captain sind Sie die ganz grossen Vögel geflogen. Wie fühlt sich das an?

Willy Kämpfer: Wenn Sie mit einer 747 am Start stehen und mit ihren vier Leistungshebeln, die alle geradeso in einer Hand Platz finden, auf der Piste 16 stehen und Richtung Opfikon blicken und auf das «Clear for take off» warten, funktionieren

alle Abläufe im Cockpit drillmässig. Nach meinem Kommando «Take off» wissen wir, jetzt geht es los. Ich schiebe die Triebwerke an und kontrolliere, dass alle vier beginnen, hochzufahren. Dann drücke ich den Leistungshebel nach vorne. Und dann

«Mein Doppeldecker, die Gipsy Moth, ist das älteste Flugzeug in der Schweiz, das noch fliegt.»

spüre ich die Kraft, obwohl im ersten Moment noch gar nichts passiert. Doch es sind rund 100 Tonnen Schub und der Flieger beginnt ganz langsam zu rollen. Vom ersten Moment an spüre ich, wie sich das Flugzeug verhält. Wenn es in den Querwind drehen will, dann musst du «chli mit dr Geisle chlepfen».

Wie bei einem Pferdefuhrwerk?

Genau. Ich arbeitete als Bub auf einem Bauernhof in Niederönz und durfte dort zweispännig mit dem Brügiwagen fahren. Das Leitseil ist weder angespannt noch hängt es durch, sondern man hält es ganz leicht, damit die beiden Pferde spüren, was man will. Genau so kommt es mir vor, wenn ich in der 747 bin. Wenn die Maschine rollt, merkt man, ob sich der Schwerpunkt hinten oder weiter vorne befindet. Man kann und muss also auch mit diesen Riesendingern mit viel Gefühl umgehen.

Sie sind inzwischen in ihrem 83. Lebensjahr und fliegen immer noch. Das muss echte Leidenschaft sein.

Das stimmt. Ich fliege immer noch meine Gipsy Moth. Das ist ein Doppeldecker mit Jahrgang 1931. Damit ist sie das älteste Flugzeug in der Schweiz, das noch fliegt. Ich bin regelmässig mit ihr unterwegs. Das Fliegen mit ihr bereitet mir immer noch sehr viel Spass.

Seit wann interessieren Sie sich für die Fliegerei?

Bereits während der Sekundarschule baute ich Modellflugzeuge und interessierte mich für Technik, Physik und die Fliegerei. Ich absolvierte dann meine Mechanikerlehre bei der Scintilla AG und reiste dafür jeden Tag mit dem Dschibuti-Express (ehem. Bahnlinie) von Herzogenbuchsee nach Solothurn. Da hatte ich immer ein Buch dabei, um mich in Aerodynamik und Physik zu bilden. Auch Englisch lernte ich so auf meinem Arbeitsweg. Später absolvierte ich das Technikum mit den Fachrichtungen Maschinenbau, Kranbau und Motorentechnik.

Und dann ging es definitiv in Richtung Fliegerei?

Mit 18 Jahren erlernte ich im Belpmösli das Segelfliegen. Das Erlebnis, als ich erstmals allein im Sonnenuntergang über dem Belpberg kreiste, vergesse ich nie. Es kam mir vor, wie wenn ich ein Fisch im Wasser wäre.

Wie ging es weiter?

Ich setzte meine Ausbildung mit der Segelfluggruppe Oberaargau fort. Hier legte ich auch meine Segelflugprüfung ab.

Wurden Sie von Ihren Eltern nicht unterstützt?

Das ist eine andere Geschichte. Meine Grosseltern mütterlicherseits starben bereits in jungen Jahren an der Spanischen Grippe (1918–1920, weltweit 20 bis 50 Millionen Todesfälle), einer Pandemie ähnlich Corona. Die Familie, in die mein Vater hineingeboren wurde, hatte sieben Kinder, konnte aber nicht alle ernähren. Sowohl meine Mutter wie auch mein Vater waren Verdingkinder. Mein Vater war ein sehr geschickter Mann, durfte jedoch keine Berufslehre absolvieren, weil damals ein Verdingkind nach dem Schulaustritt sogleich selbst für seinen Lebensunterhalt sorgen musste. Deshalb war das Einkommen meiner Eltern nicht hoch genug, um mich zu unterstützen.

Wenn schon nicht unterstützt, so doch ein bisschen geprägt?

Vielleicht ein wenig. Ich bin ein Techniker. Wir leben in einer technischen Zivilisation, in der uns Innovationen in Steuertechnik, Robotik, Internet etc. das Leben erleichtern. Ich habe beispielsweise zuhause Smarthome-Elemente einbauen lassen und erledige meine Bankgeschäfte über mein Mobiltelefon. Es ist sensationell, was man heute alles machen kann. Dazu werden immer mehr Handwerker und Ingenieure gebraucht.



Mit seiner Gipsy Moth fliegt Willy Kämpfer regelmässig.

ZUR PERSON

Willy Kämpfer

Geboren als zweites von vier Kindern in Niederönz, erlernte Willy Kämpfer (82) zuerst den Beruf des Maschinenmechanikers und besuchte teilweise gleichzeitig die Segelflugschule. 1963 schloss er das Technikum als dipl. Maschinenbauingenieur HTL ab. Die Rekrutenschule absolvierte er bei den Fliegertruppen, aber nicht als Militärpilot. 1964 trat er in die Schweizerische Luftver-

kehrsschule der Swissair (SLS) ein. Von 1968 bis 1971 ist er Co-Pilot und anschliessend bis 1996 Captain bei der Swissair. In seiner Laufbahn als Captain flog er unter anderem mit der DC-9 und der Boeing 747 (Jumbo-Jet) Destinationen auf sämtlichen Kontinenten an. Willy Kämpfer ist verwitwet und Vater zweier erwachsener Kinder. Er lebt heute in Heimenhausen.

Sie gehen also mit der Zeit.

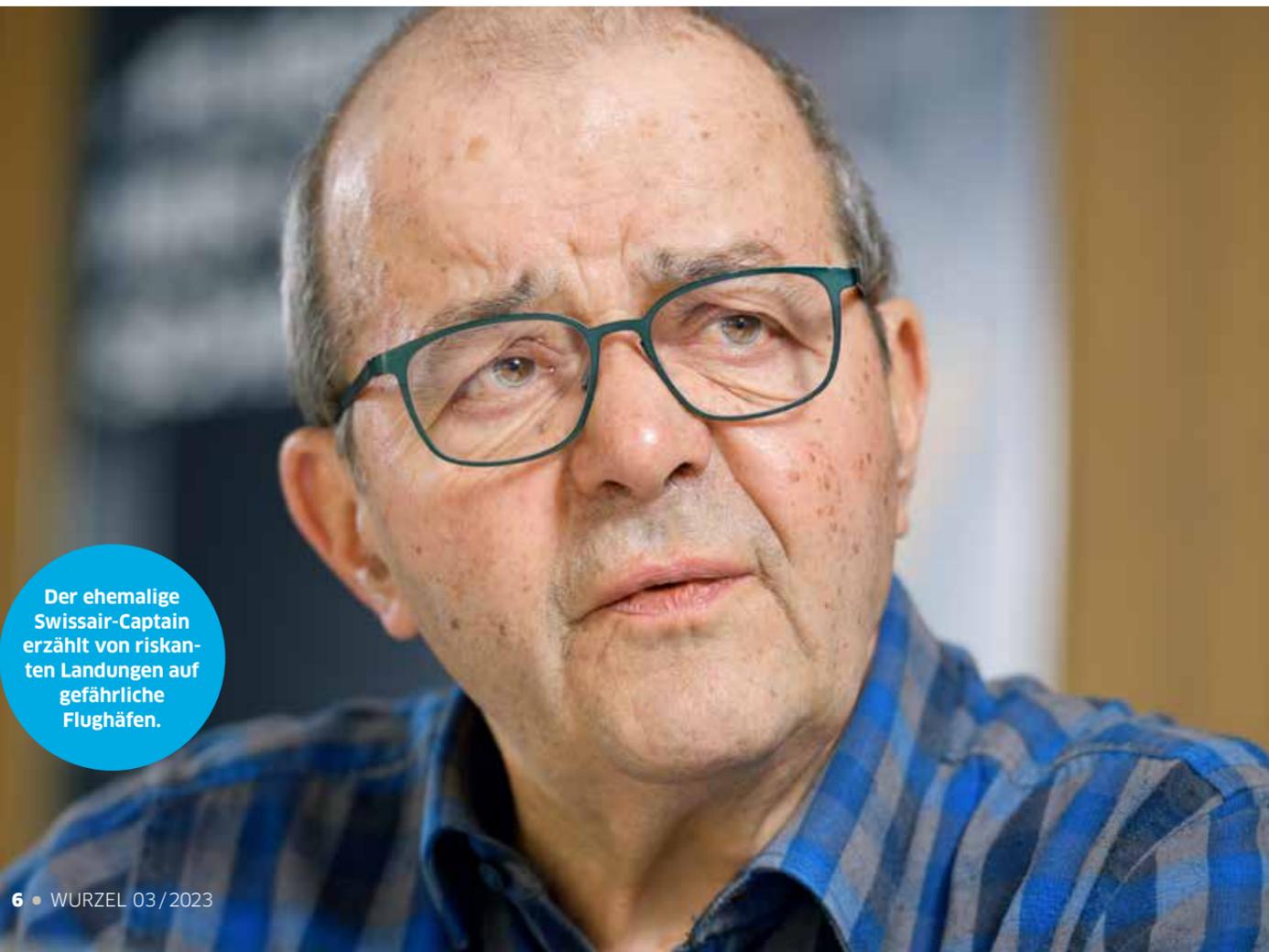
Ich denke schon. Eines meiner Grosskinder hat mir kürzlich ein grosses Kompliment gemacht, indem es sagte, ich sei eben ein moderner Grossvater.

Waren Sie auch Militärpilot?

Nein. Ich wäre es gerne geworden. Aber weil eine Hornhautverkrümmung meine

Sehschärfe leicht beeinträchtigte, war eine Ausbildung zum Militärpilot damals nicht möglich.

Dann ging es also direkt zur Swissair? Ja, ich wurde angefragt, ob ich die dreitägige Eintrittsprüfung für die Luftverkehrsschule absolvieren möchte. Die Ingenieurschulen waren damals Reservoir →



Der ehemalige Swissair-Captain erzählt von riskanten Landungen auf gefährliche Flughäfen.



Doppeldecker Gipsy Moth, Baujahr 1931.

KÄMPFERS FLUGZEUG Die Gipsy Moth

Mit Baujahr 1931 ist die «De Havilland DH 60 Gipsy Moth» das wohl älteste Flugzeug der Schweiz, das noch fliegt. Es befindet sich im Besitz von Willy Kämpfer und ist auf dem Flugplatz Bleienbach stationiert. Die 85 PS starke Maschine kam kurz vor dem zweiten Weltkrieg von Grenchen nach Bleienbach, wo sie vor allem für das Schleppen

von Segelflugzeugen gebraucht wurde. Kämpfer, der während seiner Ausbildung zum Maschinenmechaniker in seiner Freizeit Wartungsarbeiten

an Flugzeugen in Bleienbach ausführte, nahm sich damals auch der Gipsy Moth an. Das Flugzeug wurde 1961 aus dem Luftfahrtregister gestrichen und verschwand für drei Jahrzehnte in einem Schuppen. Dann entdeckte sie der Engländer Chris Tucker und begann mit der aufwändigen Restaurierung. 2003 erfuhr Kämpfer als Speaker an einer Fliegerchilbi, dass diese Maschine nebenan im Hangar steht. Am 17. Dezember 2003, exakt zum 100-jährigen Jubiläum des ersten Fluges überhaupt mit einem Flugzeug durch die Gebrüder Orville und Wilbur Wright in Kitty Hawk (North Carolina USA) absolvierte Kämpfer mit der Gipsy Moth den zweiten Jungfernflug. Er erwarb das Flugzeug 2007.



für die Grosskonzerne. Bereits während der Ausbildung kamen Personalverantwortliche von Firmen wie Sulzer, BBC etc. in die Schulen, um ihre Nachwuchskräfte zu rekrutieren.

Was wurde bei der Eintrittsprüfung geprüft?

Da waren einerseits die Intelligenz- und Wissenstests sowie das Reaktionsvermögen. Geprüft wurde aber auch in psychologischen Gesprächen die Belastbarkeit und das Auffassungsvermögen. Wichtig waren jedoch die medizinischen Tests. Die Prüfungen finden auch heute noch in ähnlichem Rahmen statt.

Wir befinden uns im Cockpit einer DC-3, die im Verkehrshaus in Luzern steht. Dieses Flugzeug sind Sie geflogen.

Ja, und genau auf dieser Maschine absolvierte ich meine Ausbildung, die 1964 begann. Damals gab es noch keine Flugsimulatoren.

Also erfolgte Ihre Ausbildung tatsächlich direkt mit dem Flugzeug. Also mit Flugstunden.

Ja, wir waren jeweils zwei bis drei Auszubildende mit einem Fluglehrer unterwegs. Die Trainingsflüge führten in der Regel von Zürich nach Basel Mülhausen. Zuweilen spielte uns der Fluglehrer zu Ausbildungszwecken auch einen Streich.

Zum Beispiel?

Indem er uns die Treibstoffzufuhr zu einem Motor unterbrach, so dass dieser nur noch im Leerlauf weiterlief. Dann mussten wir ohne diesen Schub weiterfliegen, was bei diesen alten Flugzeugen einige Anforderungen und Anstrengungen bedeutete, aber ich hatte genügend Schweisstüchlein dabei. Oder aber er hielt dem fliegenden Schüler ein Brett an die Scheibe, damit dieser keine Sicht nach aussen hatte und einen Instrumenten-Anflug machen musste.

Nach der Ausbildung wurden Sie Co-Pilot und flogen wahrscheinlich zuerst Kurzstrecken.

Ja, mit dem Kurzstreckenflugzeug Convair CV-440 flogen wir die Route Zürich-Genf. Oder mehrmals am Tag Zürich-Hamburg. Jedes Mal dreieinhalb Stunden. Danach übernachteten wir in Hamburg, um dann am Folgetag die Strecke gleich nochmals dreimal zu fliegen. Da war am Abend der Übernachtung jeweils nicht die Reeperbahn angesagt.

Es war also kein gemütlicher Einsatz?

Nein, man hatte immer das Brummen der Motoren in den Ohren. Wir flogen ja mit diesem Flugzeug nicht sehr hoch und hatten deshalb auch öfters mit Wetterkapriolen zu tun. Aber weil damals die Langstreckenangebote ausgebaut wurden und deshalb auf diesen Strecken ein Bedarf entstand, wechselten die ehemaligen Schüler meines Jahrgangs recht schnell auf die DC-8. Damit flogen wir dann nach Übersee, nach Boston, Chicago und New York, sowie nach Südafrika, Nairobi, Kinshasa, Tel Aviv oder in den fernen Osten. Das war damals eine rechte Reise. Da flog man von Zürich aus nach Athen, dann weiter nach Karachi, Mumbai, Bangkok, Hongkong. Das war die Fernost-Linie bis Tokio. Ich flog jeweils nur bis Hongkong oder Bangkok, je nach Linienführung. Anschliessend wechselte die Crew und wir waren mehrere Tage in Hongkong, Bangkok oder Mumbai (bis 1995 offiziell

Bombay). Wir waren damals auf dieser Strecke jeweils 10 Tage unterwegs.

Weshalb brauchte es so viele Zwischenstopps?

Es wären durchaus deutlich längere Flüge möglich gewesen. Aber dann hätten wir mehr Treibstoff tanken müssen, was zur Folge gehabt hätte, dass wir in diesem Umfang weniger Fracht hätten mitnehmen können.

Als Fracht ist jeweils vieles möglich.

Das stimmt. Einmal hatten wir sogar Rennpferde dabei. Das war allerdings in einer 747, die in dieser Version teilweise auf Fracht ausgelegt war. Man konnte in diesem Flugzeug bis zu 75 Tonnen zählende Fracht laden. Oftmals war der Frachtraum proppenvoll.

Es ist schon erstaunlich, dass diese riesigen Flugzeuge mit ihren immensen Gewichten überhaupt abheben können.

Wir starteten jeweils um Mitternacht von Mumbai mit dem vollbeladenen Jumbo. Dieser hatte ein Gesamtgewicht von bis zu 372 Tonnen. Beim Start in Richtung Meer schien die Piste längst zu Ende zu

«Der Fluglehrer unterbrach die Treibstoffzufuhr zum Motor. Wir mussten ohne diesen Schub weiterfliegen.»

sein, während sich die Räder noch auf dem Boden befanden. In Wahrheit hatte dies mit dem Blickwinkel zu tun. Die letzten 500 Meter sahen wir nicht. Aber das zeigt uns auf, wie viel Schub da nötig war, um diese Riesen in die Luft zu bringen. →



Sowohl Willy Kämpfers Vater als auch seine Mutter waren Verdingkinder.



«Clear for take off»: Der passionierte Pilot Willy Kämpfer hebt ab.

Und in Zürich?

Hier flogen wir mit dem maximalen Startgewicht von Piste 16 ab. Da könnte man jeweils im Hotel Hilton durch die Fenster sehen, wenn diese nicht abgedunkelt wären. Und wenn das Hotel auf der linken Seite aus dem Blickwinkel entschwindet, weiss man, dass man abdrehen muss. Aber es gibt auch ein akustisches Signal, das auf diesen Vorgang hinweist.

Welches ist der gefährlichste Flughafen, den Sie angefliegen haben?

Das ist der Kai-Tak-Flughafen in Hongkong, der am 6. Juli 1998 stillgelegt wurde. Der jetzige Flughafen Chek Lap Kok befindet sich ausserhalb, parallel zur Insel Lantau, die aufgeschüttet wurde, und die über die berühmte Tsing-Ma-Brücke erreichbar ist. Sie wurde 1997 eröffnet, eine Schweizer Firma lieferte damals den Asphalt.

Was machte denn den Kai-Tak-Flughafen so gefährlich?

Kai Tak war einer der am schwierigsten anzufliegenden Flughäfen der Welt. Vor allem wegen der schweren Winde. Man musste beim Anflug eine 1000 Fuss (ca. 300 m) hohe Insel umfliegen und wurde dann durch die vielen Lichter so irritiert, dass die Piste nicht zu sehen war. Aber gefährlich werden konnte es auch anderswo. Zum Beispiel in Boston, als ein Blizzard vorausgesagt war.

Erzählen Sie!

Das war beim Anflug auf Boston. Wir wussten, von New York her kommt ein Blizzard, der schneller ist als wir. Wir waren noch etwa eine Stunde vom Zielort entfernt, als die Meldung kam, es herrsche dort starker Schneefall und die Sichtweite betrage kaum eine Viertelmeile, dafür Querwind von der Seite mit über 60 Knoten. Wir mussten also nach Montreal ausweichen. Dort waren wir dann aber nicht die Einzigen, die ausgewichen waren und landen wollten. Erst nach über anderthalb Stunden konnten die Passa-

giere dann sicher aussteigen. In der Zwischenzeit hatte der Sturm auch Montreal erreicht. Am Folgetag war die ganze Stadt eingeschneit bei minus 14 Grad Celsius.

Was war die gefährlichste Situation, die Sie in Ihrer Karriere erlebt haben?

Einmal flogen wir nachts nach Madrid an. Es herrschten beste Sichtverhältnisse. Für uns also ein problemloser Anflug. Da sahen wir im letzten Moment, dass die Piste wie ein See war, in den Regen hineinprasselte. Mir war sofort klar: Das bedeutet Aquaplaning. Und so war es. Nach dem Aufsetzen berührten die Räder den Boden nicht. Der Wind kam von rechts und wir drifteten von einem Pistenrand zum anderen. Doch gemeinsam mit dem Copiloten bekam ich die Situation in den Griff. Schliesslich berührten dann die Räder den Boden und die Situation war bereinigt. Aber das war wirklich gefährlich.

Wie wichtig sind deshalb Kenntnisse über Wind und Wetter?

Cadenza

Konzert mit zwei Klavieren

Sonntag, 16. April 17:00 Uhr
Reformierte Kirche Herzogenbuchsee

Mozart: Sonate in D-Dur KV 448
Ito: Frühling
Brahms: Variationen über Haydns Thema Op. 56b
Chopin: Rondo Op.73



Yuko Ito (Klavier)



Marlis Walter (Klavier)

Kollekte (Richtlinie 25/30.- Sfr.)

www.cadenza-konzerte-oberaargau.ch
IBAN CH58 0023 5235 3051 2601 H

Live-Stream durch Webseite der ref. Kirchgemeinde Herzogenbuchsee https://www.ref-kirche-herzogenbuchsee.ch/fileadmin/user_upload/mp3/Livestream/Livestream.html



Ernährungsberatung für die Gewichtsabnahme & eine gesunde Zukunft



Rufen Sie jetzt an – für eine unverbindliche Infoberatung.



Praxis für gesunde Ernährung
Langenthal
062 544 65 15
Tabea Lierzer

www.paramediform.ch/langenthal

AREAL BÄREN
NACHHALTIG & MODERN

FÜR SIE bauen wir IM ZENTRUM ROGGMIL HOCHWERTIGE EIGENTUMSWOHNUNGEN

Jetzt Interesse anmelden!



Drei eigenständige Häuser
2½ bis 4½ Zimmer Wohnungen
überzeugend individuell

Beratung und Verkauf



walter.minder@remax.ch
078 897 04 38

Bauherrschaft



www.arealbaeren.ch

Architektur



F. Jud Architektur AG



Bezug ab Mai 2023

Moderne 1½- bis 3½-Zimmer-Mietwohnungen
061 279 92 56
www.adlerweg.ch

Niederbipp

Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau

Einladung zur Generalversammlung
Dienstag, 28. März 2023
19.45 Uhr, Restaurant Bahnhof, Lotzwil

1. Teil: Versammlung / 2. Teil: Referat mit Fragerunde

Fredy Miller, Direktor Aare Seeland mobil:
«Wie die ASm die Region in Fahrt bringt»

Mitglied werden: www.igoevoberaargau.ch

Hier will ich wohnen, an der Sonne und mit Solarstrom!

ENERGIEQUARTIER HOHLEN HUTTWIL
www.energiequartier-hohlen.ch

Projektvorstellungen vor Ort:
Sa, 11. + 25. März
Sa, 1. + 29. April
13 – 16 Uhr

IGDGRÜTER ARCHITEKTUR - TOTALUNTERNEHMUNG WWW.IGD.SWISS

Beratung & Verkauf: GEWAL Immobilien-Treuhand AG www.gewal.ch
Telefon 041 310 40 30

Auch für einen Airline-Piloten ist es vital für die sichere Durchführung eines Fluges. Ein Flugzeug fliegt in der realen Welt. Es gelten die Gesetze der Physik.

Wie verbrachten Sie jeweils Ihre Zeit bei den längeren Aufenthalten?

Ich machte Ausflüge. Zum Beispiel in Indien mit der Eisenbahn. Das war jeweils sehr interessant. Indien ist faszinierend. Wir konnten ja über die Zeit frei verfügen, mussten aber jeweils dem Stationsleiter melden, wo wir waren.

Hätte es nicht genügt, wenn Sie rechtzeitig wieder vor Ort gewesen wären?

Nein. Denn es hätte ja etwas eintreten können, das eine Planänderung zur Folge gehabt hätte.

Zum Beispiel?

Wir waren 1968 mit der DC-8 in Chicago. Unser Aufenthalt dauerte drei Tage und einige Crewmitglieder, darunter auch ich, machten einen Ausflug, ohne dem Captain zu melden, wo wir zu finden sind. Genau in diesen Tagen marschierten die Russen in Prag ein. Ein politisches Ereignis von riesiger Tragweite. Solche Ereignisse können Folgen auf die Flugpläne haben. Es setzte dann auch eine Standpauke ab, denn wenn etwas passiert wäre, hätte niemand gewusst, wo wir sind. Handys gab es ja damals noch nicht.

Spürten Sie jeweils die Verantwortung?

Darüber machte und mache ich mir immer wieder Gedanken. Auch darüber, ob

die Verantwortung nun quantitativ oder qualitativ ist. Will heissen, ob es einen Unterschied macht, ob ich mit einem Jumbo mit über 300 Passagieren oder mit meiner Gipsy Moth mit einem Passagier unterwegs bin. Ich bin der Meinung, es ist eine qualitative Verantwortung.

«Die gefährlichste Situation erlebte ich beim Anflug auf Madrid, deren Piste wegen Regen zu einem See wurde.»

Mussten Sie auch wegen ausserordentlichen Ereignissen, z. B. randalierenden Passagieren oder medizinischen Notfällen umdrehen oder unplanmässig landen?

Ja, das konnte es geben. Wenn man sich nicht gerade über einem Ozean befindet, kann man bei einem medizinischen Notfall innerhalb einer halben Stunde irgendwo landen. Und die Vorfälle mit randalierenden Passagieren haben leider in den letzten Jahren zugenommen. Die Entwicklung bereitet den betroffenen Crews zunehmend Sorgen.

Wie muss man sich einen Transatlantikflug vorstellen? Sie starten, Sie landen Stunden später. Aber was machen Sie dazwischen?

Da kann es monotone Phasen geben. Aber bei guter Sicht sieht man viel und hat den Überblick. Aus 10 000 Metern Höhe erkennt man viel. Zum Beispiel über Paris die Champs-Elysees und die Seine oder dann über Mont-Saint-Michel, ob Ebbe oder Flut herrscht. Und man kann sich vorstellen, wie hier am 6. Juni 1944 in der Normandie zum Ende des Zweiten Weltkrieges die Truppen anlegten. Oder bei Grönland hast du die abgebrochenen Eisberge gesehen im türkisblauen Meer. Das sah fantastisch aus. Ich hatte immer Karten dabei, damit ich nachschauen konnte, was wir jetzt gerade überfliegen.

Wie kamen Sie mit dem Jetlag zurecht?

Das wurde mit dem Alter schwieriger. Nach einem wiederholten Einsatz über dem Atlantik war mein Tag-Nacht-Rhythmus nicht mehr zuhause, sondern an der Südspitze von Grönland. Denn jeder Transatlantikflug brachte gezwungenermassen zwei Freinächte mit sich.

Die Swissair war lange Zeit eine Vorzeigefirma und hat die Schweiz repräsentiert. Wie war es, für diese Firma tätig sein zu dürfen?

Da hat man sehr grossen Respekt gespürt. Auf eine gute Art. Wir waren auch ein sehr gutes Team. Die Zusammenarbeit untereinander, zum Beispiel mit dem Tower und dem Kabinenpersonal, war hervorragend. Das gipfelte darin, dass ich in Manhattan in der 51th im Pyjama ein Bier trinken ging.

Das müssen Sie erzählen.

Es war an einem Novemberabend in Boston und New York. Der Jumbo für den Flug SR101 New York-Zürich hatte eine Anlasser-Störung. Unbestimmte Verspätung; also erhielt ich in Boston, bereits für den Abflug nach Zürich alles vorbereitet, die Anweisung via New York zu fliegen, um die wartenden Passagiere aufzunehmen. Das gestrandete Flugzeug würde später leer transferiert. Befohlen, getan. Beim Passagiertransfer meldete sich mein Kollege, Captain Werner Käsermann, mit der Bitte, mein Flugzeug übernehmen zu können, zu tauschen. Er würde sonst wegen Überschreiten der maximal erlaubten Dienstzeit nicht mehr in der gleichen Nacht abfliegen können. Klar machen wir. «Chäsi» übernahm meinen Flieger, den Koffer liess ich gleich dort drin. Überraschend wurde dann der Transfer-Retourflug nach Zürich durch die Einsatzleitung annulliert. Ich mit meiner Cockpit-Crew um Mitternacht auf dem Kennedy-Flugha-

fen, unsere Koffer unterwegs über dem Atlantik nach Zürich. Die Lösung: Overnight-Bag (Not-Reisetasche) mit dem Nötigsten drin, auch ein Pyjama. Nach so einer Aufregung brauchte ich noch ein Föörobe-Bier. Das Irish Pub an der 1st Avenue/51st Street hatte die ganze Nacht offen. Also Pyjama über die Uniform anziehen und los. Ich war um die Mitternachtsstunde nicht mal der einzige Gast dort. Hintergrund: In Uniform war kein Alkohol erlaubt.

Ab 1996 ging es aber mit der Swissair bergab. Wie haben Sie dies erlebt?

Auf den Flugbetrieb spürten wir keinen Einfluss. Ein einschneidendes Ereignis war aber der Absturz der Swissair 111 bei Halifax vom 2. Dezember 1998. Dieses Ereignis hat die Airline durchgeschüttelt. Aber zum Grounding führte eine falsche Strategie.

Was bedeutet es Ihnen, mit der Gipsy Moth immer noch fliegen zu können?

Fliegen ist, den Wind zu spüren, keinen Boden unter den Füssen zu haben, diesen aber trotzdem nicht zu verlieren. Fliegen



Im Cockpit erzählt Willy Kämpfer Anekdoten aus seiner Swissair-Karriere.

ist Leben! Es ist ein starkes Gefühl, wenn der Motor beim ersten Propellerblatt gleich anspringt. Dann gehe ich um die Flügel herum, kontrolliere den Öldruck, stelle die richtige Warmlaufzahl ein. Erst dann steige ich ein und rolle los. Am Anfang der Startrollstrecke verdeckt der

Rumpfvorderteil mit der Motorhaube die Sicht auf die Piste. Ich muss also sauber und sorgfältig arbeiten. Schon bald lupft das Fluggerät sein Heck und anschliessend heben wir ab. Im Sommer fliege ich dann anlässlich der OldtimeAir bereits zum vierten Mal um das Stanserhorn herum. ●

ZUR PERSON

Markus Jegerlehner

Das Interview mit Willy Kämpfer hat diesmal Markus Jegerlehner fotografiert. Er war über viele Jahre Flight Attendant bei der Swissair und bei der Swiss. Er arbeitete in dieser Zeit nebenamtlich und heute hauptamtlich als Fotograf in Langenthal, schoss 2001 das Bild des Jahres und 2019 das Bundesratsfoto. Wir hatten ihn im Oktober 2021 im grossen Interview. Willy Kämpfer und Markus Jegerlehner sind auch zusammen geflogen. Willy als Captain, Markus als Maitre de Cabine.

Markus Jegerlehner hat die legendäre «Super Constellation» fotografiert und darüber ein Buch herausgebracht. Er ist als Fotograf buchbar und das Buch bestellbar unter www.fotojeger.ch.



ANZEIGEN

Lindt
CHOCOLATE SHOP

Willkommen im LINDT Chocolate Shop Olten

In unserem **LINDT Chocolate Shop** erleben Sie die Vielfalt der Schokolade kreiert von den **LINDT Maitres Chocolatiers**. Exklusive Artikel, bekannte Tafel- und Pralinékreationen, attraktive Geschenkideen und interessante Angebote erwarten Sie.

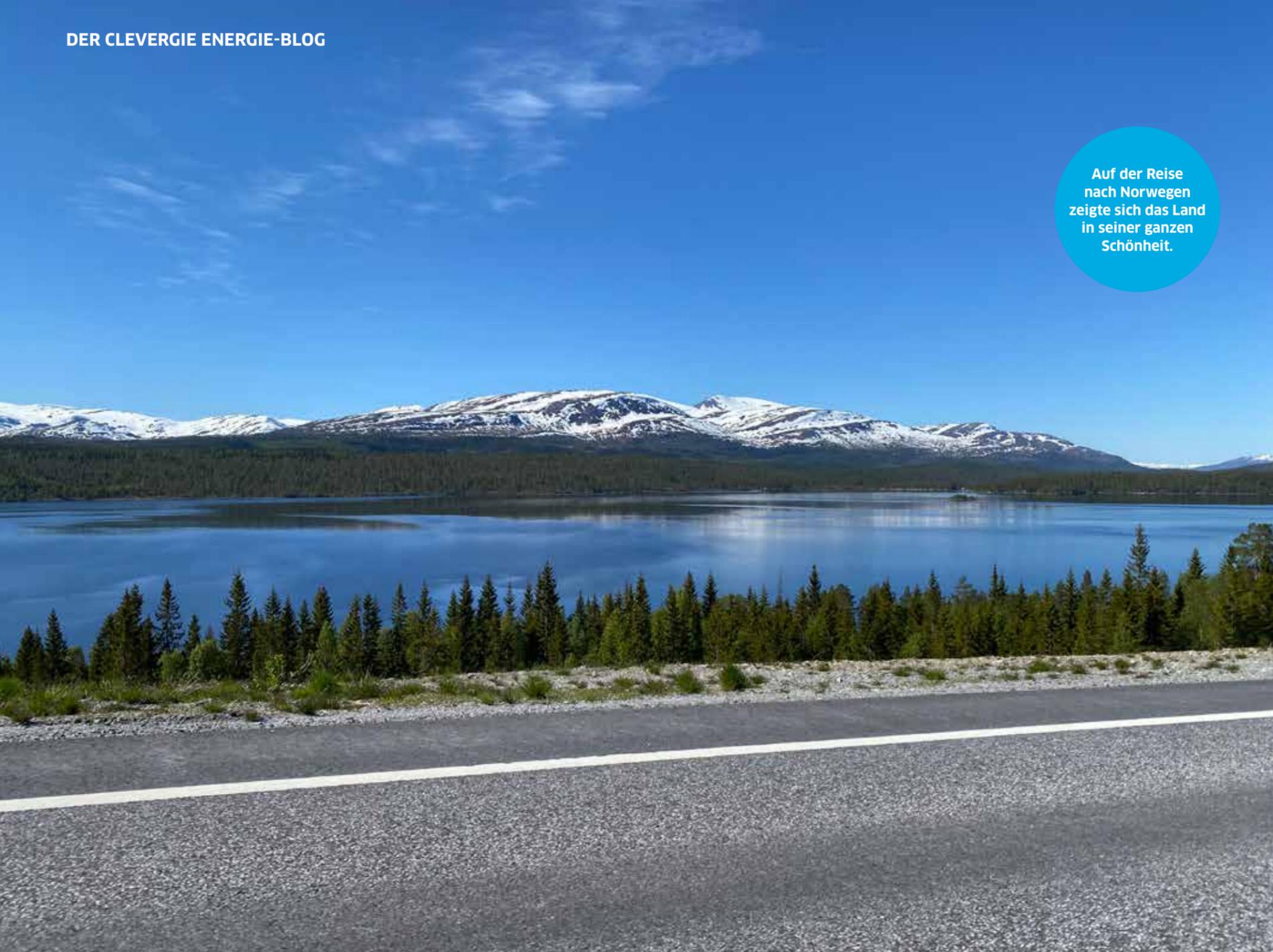
***Allen Leser*innen dieses Magazins** versüssen wir zudem den Einkauf in unserem **LINDT Chocolate Shop** in Olten mit **10% Rabatt**. Machen Sie ein Handyfoto von dieser Anzeige und zeigen Sie es bei Ihrem nächsten Einkauf vor. Gültig bis zum 30.06.2023. Nicht kumulierbar mit anderen Rabatten.

LINDT Chocolate Shop Olten:
Industriestrasse 180
4600 Olten
Schweiz

Öffnungszeiten:
www.lindt.ch

Scanne mich für mehr Info!

10% RABATT
AUF DAS GESAMTE SORTIMENT*



Auf der Reise nach Norwegen zeigte sich das Land in seiner ganzen Schönheit.

Die Reise mit dem Elektroauto nach Norwegen

Während 13 Tagen reisten wir mit dem Tesla durch Deutschland, Norwegen und Schweden. Eine wunderschöne Reise mit üppigem Fischfang und atemberaubenden Landschaften. Doch hier interessiert vor allem die Ökobilanz.

TEXT: PASCAL AMIET; FOTOS: PASCAL AMIET

Man sagt, Norwegen fange erst nördlich von Trondheim so richtig an. Eingebettet zwischen malerischen Hügeln und imposanten Bergen ist der ungefähr 30 Kilometer lange Velfjord im Süden von Nordnorwegen ein Paradies für Angler, Wanderer und Naturliebhaber. Er ist ungefähr wie eine grosse Hand geformt, mit zwei bis acht Kilometer langen Nebenfjorden. Der Hauptfjord ist 20 Kilometer lang und zwei bis vier Kilometer breit und bietet eine vielfältige Struktur. Flachwasserzonen, aber auch extrem tiefe Bereiche bis 500 Meter sowie eine sehr zerklüftete Bodenstruktur sorgen dafür, dass dieser

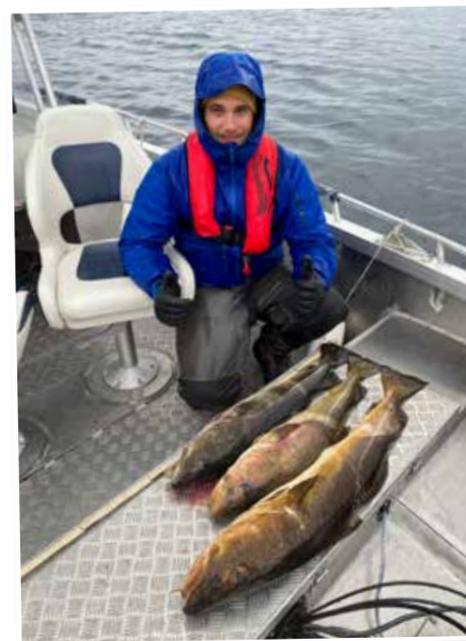


Unser Reisegefährte, ein Tesla Model 3 Long Range, an der Ladestation.

sehr produktive Fjord fast nicht kommerziell befischt werden kann. Für die grossen Fischerbote ist der Fjord nämlich nicht geeignet. Angler dürfen deshalb jederzeit mit dem ganz grossen Fang rechnen. Vom Heilbutt, Köhler, Dorsch, Pollack, Leng, über Meerforelle, Makrele bis hin zum Wittling – Angler dürfen hier jederzeit mit grossen Fängen rechnen. Wir haben jedenfalls erfolgreich gefischt und werden wiederkommen. Geplant ist, dass wir bei der nächsten Reise auch in Schweden fischen. Denn hier können Sie nicht nur fischen. Die Gegend lädt auch zum Wandern ein. Hier finden Sie ein grossartiges Wandergebiet mit vielen markierten Wegen und atemberaubenden Ausblicken. Auch geführte Touren sind möglich. Wer sich besondere Ferien leisten will, findet dort an Unterkünften, was sein Herz begehrt. Luxuriöse, einsam gelegene Ferienhäuser, bestens ausgestattete Campingplätze oder aparte Hotels. Unsere Reise starteten wir am 6. Juni des letzten Jahres und sie dauerte bis zum 20. Juni. In dieser Zeit sind die Tage lang und die Nächte kurz. Je weiter wir in den Norden kamen, desto länger wurden die Tage und umso kürzer die Nächte, bis Letztere schliesslich ganz aufhören zu sein.

Nun aber wirklich genug des Norwegen-Marketings. Wir wollten also zum Velfjord. Mit dem Tesla. Und wir hatten uns etwas ganz Besonderes vorgenommen. Wir wollten nämlich wissen, wie die Ökobilanz einer Reise mit dem Elektroauto aussieht. Deshalb haben wir Protokoll geführt. →

«Wir wollten wissen, wie die Ökobilanz einer Reise mit dem Elektroauto nach Norwegen aussieht. Deshalb haben wir ein genaues Protokoll geführt.»



Kapitaler Fang im Velfjord.



Simon Häusler (links) und Pascal Amiet waren zwei Wochen im Tesla unterwegs.



Wir, das sind Simon Häusler und ich, Pascal Amiet. Zudem hat Samuel Schoch die Reise mit dem Flugzeug absolviert. Unsere Reise führte uns von Münchenbuchsee über Karlsruhe (DE), Malmö (SWE), Åre (SWE), Velfjord (NOR), Fåberg (NOR) und Oslo (NOR) wieder zurück in die Schweiz. Insgesamt legten wir 4339 Kilometer zurück. Bei den dafür notwendigen 19 Ladestopps luden wir 937 kWh, die meisten davon (788 kWh) an sogenannten Superchargern. Die Kosten für die Ladungen an den Superchargern betragen umgerechnet 433 Franken. Die durchschnittliche Ladezeit an den Superchargern betrug 23 Minuten.

Die Fahrten durch Deutschland waren jeweils nicht sehr spannend. Sie dienten dazu, «Kilometer zu fressen». Ungefähr alle drei Stunden luden wir unser Gefährt an Tesla Superchargern neu auf. Diese Stopps benutzten wir dazu, um uns als Fahrer abzuwechseln. Die Planung war von Anfang an auf die Supercharger abgestimmt und daher einfach. Da wir zu zweit unterwegs waren, haben wir uns während der Ladestopps die Füße vertreten, einen Kaffee getrunken und die Toilette aufgesucht. Manchmal vertrieben wir uns die Zeit auch mit einem Spiel auf dem integrierten Tesla-Display. Gerade für Kinder sind die sicherlich super!

Das Laden ging jeweils gefühlt so schnell, dass wir uns am Schluss zuweilen sogar beeilen mussten, wieder weiterzufahren, was teilweise fast schade war. Denn mit dem Tesla ergeben sich an den Ladestationen oftmals spannenden Gespräche mit anderen Fahrern von Elektroautos. Wir haben diese jeweils nur ungern unterbrochen.

DER ENERGIEVERBRAUCH

Die 937 kWh Energie, die wir geladen haben, rechnen wir noch mit Faktor 1,1, um die Ladeverluste auszugleichen (genaue Angaben konnte ich nicht finden, 10%

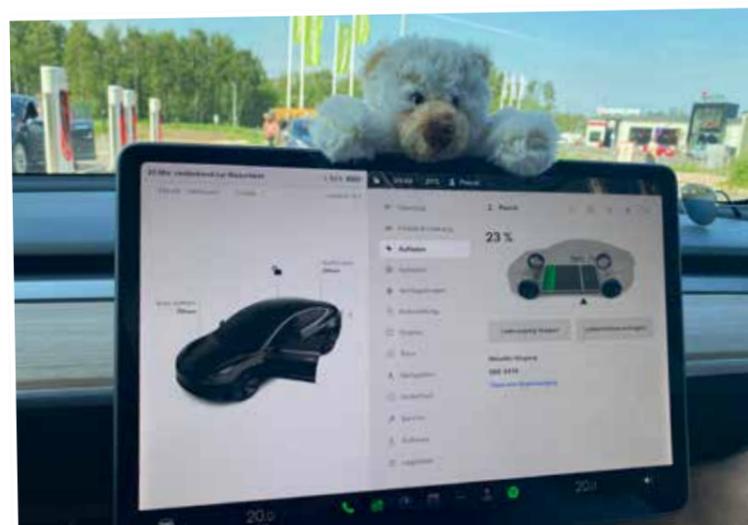
sind aber gemäss verschiedenen Quellen ein realistisches Maximum).

Wir waren zu zweit unterwegs, können also die Energie für die weiteren Berechnungen durch 2 teilen um den Energieverbrauch pro Person zu erhalten.

Ich selbst habe für die Reise (hin und zurück) also 515 kWh Strom tanken müssen. Diese Energie hätte gereicht, um

- 22000 Mal ein iPhone Xr komplett zu laden
- 6500h Netflix zu streamen (in WLAN mit einem iPad)
- 4000 Mal mein MacBook komplett zu laden

Der Tesla informiert immer genau über wichtige Eckdaten.



- 703 Mal den Geschirrspüler laufenzulassen
- 1436,78 Minuten (fast 24 Stunden) bei 39° Celsius zu duschen (mit einem WP-Boiler könnte man sogar noch 3x länger duschen!)

CO²-AUSSTOSS

Hier gilt es zu beachten, dass es gerade bei CO²-Berechnungen sehr schwierig ist, korrekte Systemgrenzen zu setzen. Zählt beispielsweise bei einem Flug nur der CO²-Ausstoss, den der Flieger verursacht, oder auch die Herstellung des Kerosins? Müsste man beim Tesla die Herstellung des Fahrzeuges auch noch mitrechnen? Falls ja, müsste man dies beim Flugzeug auch! Ich schlage vor, dies einfach als grobe Überschlagsrechnung zu betrachten.

TESLA-LADUNGEN

Der Strom der Supercharger kommt gemäss Tesla aus erneuerbaren Quellen, weiter ist die Herkunft jedoch nicht spezifiziert. Zur Vereinfachung rechnen wir einmal mit dem CO²-Emissionsfaktor von Photovoltaik-Strom, der bei ca. 56 g CO²-Äq/kWh (Kohlendioxidäquivalent pro Kilowattstunde) liegt. Dies ergibt für die gesamte Reise einen CO²-Ausstoss fürs Laden des Tesla von 29 kg CO²-Äquiva-

lent. Pro gefahrenem Kilometer sind das CO²-Emissionen von 6,64g CO²-Äquivalent. Der deutsche Strommix hat einen durchschnittlichen Emissionsfaktor von 420 g CO²-Äq./kWh, was wohl fast der schlechtmöglichste Fall wäre.

«Insgesamt haben wir pro Person 255 kg CO²-Äquivalent in die Luft emittiert. Zum Vergleich: Mit dem Flugzeug wären es 1306 kg pro Person gewesen.»

Hätten wir mit diesem Strommix geladen, betrügen die Emissionen pro Person 216,3 kg CO²-Äq. bzw. 49,8 g CO²-Äq. / km.

FÄHRENFahrTEN

Bei der Fähre ist die Rechnung etwas schwieriger, da praktisch keine Daten vorhanden sind. Ich habe für unsere Fähre in einem Internet-Forum einen Ver-

brauch von 120 Tonnen Schweröl pro 24h gefunden. Bei einer durchschnittlichen Belegung von 75% kommen wir bei unserer Reise von 20 Stunden auf einen CO²-Ausstoss für die beiden Fähr-Überfahrten (Fähre Oslo-Kiel und Puttgarden DE - Rødbyhavn DK) einen Totalausstoss für beide Fährüberfahrten von 226 kg CO²-Äq.

Nun sollte man ja solchen eigenen Berechnungen nie trauen, weshalb ich noch einen CO²-Rechner gefragt habe. Gemäss diesem Rechner verursacht eine 2-tägige Seekreuzfahrt 210 kg CO²-Emissionen pro Person, wir sind also (wohl eher zufällig) sehr nahe!

TOTALER CO²- AUSSTOSS

Insgesamt (Fähre und Tesla- Ladungen, hin- und retour) haben wir pro Person 255 kg CO²-Äq. in die Luft emittiert.

Zum Vergleich: Pro Jahr verursache ich gemäss WWF-Footprint-Rechner einen totalen CO²- Ausstoss von 5220 kg v-Äq.

Wir hätten unseren Ausstoss wesentlich verringern können, wären wir nicht mit der Fähre via Dänemark nach Norwegen gefahren, was allerdings unsere Reisezeit um ca. acht Stunden verlängert hätte. In unseren Berechnungen ist nur die Reise, nicht aber der Aufenthalt in Norwegen eingerechnet.

VERGLEICH MIT DEM FLUGZEUG

Zum Vergleich: Ein Flug von Zürich nach Brønnøysund retour (via Oslo und Tromsø) verursacht gemäss Rechner von myclimate einen CO²-Ausstoss von 1306 kg CO²-Äq. pro Person (ohne Transfer nach Zürich und Brønnøysund retour).

ANMERKUNGEN

Wenn «knapp» gefahren wird, muss man dem Navi vertrauen. Nicht so wie wir beim ersten Ladestopp, als wir dachten, wir wissen besser wo es lang geht und uns deshalb verfahren haben. Ankunft mit nur vier Prozent Ladestand ist schon etwas knapp auf der Autobahn...

Schweden ist, im Vergleich zur Schweiz und vor allem Norwegen, noch nicht sehr Elektroauto-freundlich. In Malmö haben wir gerade mal drei Hotels mit einer Ladestation gefunden. Allerdings handelte es sich bei der «Ladestation» nur um eine Schuko-Dose. Zum Glück hatte ich einen Reiseadapter dabei. Damit konnte ich über Nacht mit dem Tesla-Schnarhlader wenigstens soviel wieder aufladen, dass es zum nächsten Supercharger gereicht hat. ●

Gemeinsame Tage der offenen Tür

Am 25. und 26. März findet die dritte Ausgabe der gemeinsamen Tage der offenen Tür der Autoexpo Langenthal und Umgebung statt. Und auch in diesem Jahr ist der Name Programm: 10 Autohäuser öffnen an 11 Standorten gleichzeitig ihre Türen und laden zu sich ein. Entdecken Sie die neuesten Modelle, fragen Sie, was Sie schon immer fragen wollten und werfen Sie einen Blick hinter die Kulissen. Die Aussteller freuen sich auf Ihren Besuch!

Öffnungszeiten
Samstag & Sonntag
von 10.00 - 16.00 Uhr

Diesmal in
Langenthal
Aarwangen
Wynau
und Thörigen



NEW SUZUKI VITARA VOLLHYBRID-4x4

BEREITS FÜR **Fr. 32 990.-**

ENERGIEEFFIZIENZKATEGORIE 2023

SUZUKI FAHREN, TREIBSTOFF SPAREN: New Suzuki Vitara Compact+ Vollhybrid 4x4, 6-Gang Automat. Fr. 32 990.-, Treibstoff-Normverbrauch: 6.1l/100km, Energieeffizienz-Kategorie: C, CO₂-Emissionen: 137g/km; **Hauptbild:** New Suzuki Vitara Compact Top Vollhybrid 4x4, 6-Gang Automat. Fr. 36 990.-, Treibstoff-Normverbrauch: 6.1l/100km, Energieeffizienz-Kategorie: C, CO₂-Emissionen: 137g/km.

W. Schärer Schlossgarage AG
Lindenstrasse 23
3367 Thörigen
T +41 62 956 10 60
info@schlossgarageag.ch
www.schlossgarageag.ch

SUZUKI
Die Kompakte Nr. 1
www.suzuki.ch

Der T-Cross

Mehr Flexibilität für Ihren Alltag

Jubiläumsrabatt + Springbonus bis 30.4.2023

Variabel, praktisch, kompakt
Der wandelbare Innenraum und die reichhaltige Ausstattung machen den T-Cross zu einem attraktiven Begleiter für Sie. Besuchen Sie uns jetzt und lernen Sie den modernen Crossover-SUV persönlich kennen. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

W. Schärer Schlossgarage AG
Lindenstrasse 23, 3367 Thörigen
Tel. 062 956 10 60, partner.volkswagen.ch/schaerer

Die neue A-Klasse.

Mit dem MBUX-Multimediasystem der neuesten Generation, dem neu gestalteten Lenkrad und einer umfangreichen Serienausstattung setzt die neue A-Klasse neue Massstäbe im Kompaktwagensegment. Individualisieren Sie Ihre neue A-Klasse mit einer Vielzahl von Lackierungen und machen Sie sie zu Ihrem perfekten Begleiter für jeden Tag.

LUEG · SCHULHAUSGARAGE AG · EIN UNTERNEHMEN DER LUEG GRUPPE
Schulhausstrasse 24 · 4900 Langenthal · Tel. 062 916 00 00 · langenthal@lueg.com · www.lueg.com

TAGE DER OFFENEN TÜR

AUTO EXPO

25. & 26. März 2023

LANGENTHAL & UMGEBUNG

100% elektrisch. 100% sportlich.

Das neue, rein elektrische Škoda Enyaq Coupé RS iV begeistert mit einer grossen Reichweite, eleganter Sportlichkeit und serienmässigem 4x4 zum gewohnt attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis. Jetzt Probe fahren!
Škoda. Made for Switzerland.

Garage Gautschi AG
Bern-Zürichstrasse 44, 4900 Langenthal

Garage Gautschi AG
Schachenstrasse 31, 3421 Lyssach



Enyaq Coupé RS iV, 80 4x4, 220 kW, 17.4 kWh/100 km, 0 g CO₂/km, Kat.: A



Viel Platz für Freizeit



In den Ferien bringt er Sie an Traumziele. Am Wochenende an den See und in die Berge. Und im Alltag einfach überallhin: Der California 6.1 Beach ist ein echtes Allround-Talent auch dank der neuen ausklappbaren Miniküche. Kompakt und komfortabel ist er Wohnzimmer, Küche und Schlafzimmer in einem. Und dabei fährt er sich dank seinen zahlreichen Fahrassistenzsystemen sicher und komfortabel. Perfekt für spontane Ausflüge. **Jetzt bei uns entdecken. Der California 6.1 Beach – Ikone, neuester Stand**



Garage Gautschi AG
Bützbergstrasse 98, 4900 Langenthal
Tel. 062 919 13 13

Garage Gautschi AG
Schachenstrasse 31, 3421 Lyssach
Tel. 034 448 00 00

gautschi.ch/vw-nutzfahrzeuge

IHR TOYOTA SPEZIALIST SEIT ÜBER 50 JAHREN

S. FLÜCKIGER AG, HUTTWILSTRASSE 58, 4944 AUSWIL, 062 957 52 52, contact@sfag.ch
S. FLÜCKIGER AG, BLEIENBACHSTRASSE 54, 4900 LANGENTHAL, 062 919 90 80, info@sfag.ch

wirsindhybrid.ch

#bornelectric

THE NEW iX1



Autoverkehr AG Langenthal
4900 Langenthal
autoverkehr.ch

Der neue Nissan ARIYA
100% elektrisch. Auch als **e-4ORCE** Allradantrieb erhältlich.

Jetzt Probe fahren

Nissan ARIYA e-4ORCE 87 kWh: Homologation für die Schweiz noch nicht abgeschlossen. Nissan ARIYA Advance 63 kWh, 218 PS (160 kW), Stromverbrauch kombiniert: 17.1 kWh/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km, Benzinäquivalent: 1.8 l/100 km, CO₂-Emissionen aus Treibstoff- und/oder Stromproduktion: 5 g/km, Energieeffizienz-Kategorie: A. Fahrweise, Strassen- und Verkehrsverhältnisse, Umwelteinflüsse und Fahrzeugzustand können die Verbrauchswerte und die Reichweite beeinflussen.

Autohaus Hard AG
Chasseralstrasse 16 • 4900 Langenthal
Tel.: 062 922 21 30
www.autohaus-muster.ch

NEUER ë-C4 ELEKTRISCH
Entspannt dahingleiten dank erholbarem Komfort.

5 JAHRE CITROËN GARANTIE

citroen.ch
Angebot gültig für den Kauf zwischen dem 01.03. - 31.03.2023. Angebot gültig für Privatkunden nur bei den an der Aktion beteiligten Händlern. Empfohlener VP inkl. MwSt. Abgebildetes Modell: Citroën Neuer ë-C4 Electric 136 PS Shine. Katalogpreis CHF 68'150.- Garantie 5 Jahre/100'000 km (was zuerst eintritt) geschenkt; Verbrauch gesamt: 16.4 kWh/100 km; CO₂-Emission 0 g/km; Treibstoffverbrauchs-kategorie A. AC Automobile Schweiz AG behält sich das Recht vor, die technischen Daten, die Ausstattung und die Preise ohne Vorankündigung zu ändern.

Auto-Center H.R. Flückiger AG
Langenthalstrasse 61 - 4912 Aarwangen
Tel 062 922 67 77, www.citroen-aarwangen.ch

Wir freuen uns auf euch!

GARAGE OETTERLI AG
LANGENTHAL

TAGE DER OFFENEN TÜR AUTO EXPO

25. & 26. März 2023
LANGENTHAL & UMGEBUNG

Öffnungszeiten
Samstag & Sonntag
Von 10.00 bis 16.00 Uhr

www.autoexpolangenthal.ch



Ein typischer
Spycher an der
Steingasse in
Madiswil.

Die vergessenen Schatzkammern

Speicher kennen fast alle Kulturen. Vor allem im Oberaargau haben Speicher eine viel grössere Bedeutung als in anderen Kulturen. Sie werden Spycher genannt und waren die Schatzkammern der Bauern.

TEXT: KLAUS ZAUGG; FOTOS: MARCEL BIERI

Bis vor zweihundert Jahren barg der Spycher fast den gesamten Ertrag des Bauernfleisses. Vom lateinischen Spica (= Getreideähre) leitet sich der Name her. Spyr oder Spycher haben deshalb die Oberaargauer das schmucke Nebengebäude der stattlichen Bauernhöfe benannt, das zuerst der Aufnahme des Getreides diente. Lange bevor modernste Einrichtungen (Silos) die Getreideeinlagerung im grossen Stil ermöglichen, besitzen unsere Bauern bereits ihre Getreidespeicher im Kleinen. Im Spycher. Korn und Roggen und Hafer sind jedoch nicht die einzigen Vorräte, die dem Spycher anvertraut werden. Noch vor nicht allzu langer Zeit konnten wir im Dachboden von Speichern den Seitenwänden entlang niedrige Schnitzkästen antreffen. Gedörnte Apfelschnitze, Birnen und Zwetschgen konnten hier in grossen Mengen gelagert werden. Und unsere Vorfahren wussten: Nirgends kann geräucherte Hamme vorzüglicher gelagert werden als im aufgeschütteten Korn. Die luf-

tigen Speicherlauben eigneten sich auch ausgezeichnet zum Trocknen der Zwiebelkränze und der Maiskolben. Und ist der Speicher unterkellert – was im Luzerner Hinterland öfters der Fall ist als im Oberaargau – konnten gleich noch die Kartoffelvorräte aufgestapelt und der

«Das war die zentrale Bedeutung des Spychers: Er hortete den gesamten Arbeitsertrag der Bauernfamilie – ausser dem Vieh.»

Most gelagert werden. Das war die zentrale Bedeutung des Spychers: Er hat – das liebe Vieh ausgenommen – den gesamten Arbeitsertrag der Bauernfamilie gehortet. Nicht nur was Männerfäuste gewerkt, sondern auch, was Frauenfleiss gewoben und schlauer Handelssinn erworben hat-

te. In alten Zeiten hing im Spycher auch das Sonntagsgewand des Bauern und die Bäuerin verwahrte hier ihre Sonntags- und Festtagstracht. So war der Spycher die Schatzkammer der Bauern. Durch Generationen häuften sich da und dort im Spycher auch Bücher, Schriften, Dokumente und «Brattige», bis eines Tages die Schwiegertochter oder ein Patenkind voll Neugier die Schätze entdeckte und eine wertvolle Handschrift oder des Urgrossvaters Bibel entdeckte. Der Sinn für das Echte, Eigene war (und ist) gerade im Oberaargau wach und zeigte sich auch in der Kultur des Spychers.

SICHERER AUFBEWAHRUNGORT

Die Frage ist natürlich: Wären die bäuerlichen Schätze nicht sinnvoller und sicherer im Bauernhaus aufbewahrt worden? Das scheint uns heute so. Aber die klugen Erbauer der Spycher hatten ihre Erfahrungen. Auch im Oberaargau war das hölzerne Bauernhaus in alten Zeiten ein Rauchhaus ohne Kamin («Rauchküche»). Nicht selten ging das Bauernhaus in hellen, lodernden Flammen auf. Nachdem die Rauchküche mehr und mehr durch den Kamin ersetzt wurde, verringerte →



Der Spycher Althausweid, Reutmatt in Gondiswil ist ein Bijoux.

AUGENZENTRUM

Sternenweg 14, 4702 Oensingen (Oberhalb von COOP / ALDI)



Für Augenarzt-Termin:
0800 802 488 / 062 296 9900



+41 79 811 9900

www.augenzentrum-oensingen.ch



info@augenzentrum-oensingen.ch



Sony-TV

für nur 99.–

statt 899.–

Jetzt profitieren: quickline.ch/tv

zu Quickline Internet & TV ab 54.–/Mt.





Platz da:

Erstvermietung

Auf unserem neuen Gewerbehof in Huttwil:
Zwei schöne 4 ½-Zimmer Attika-Whg.
mit Waldanstoss, Vitaparcours, Sonnenaufgänge

und

Gewerberäume, Unterstände

Einstellhalleplätze z.B. für Camper





www.truesselbau.ch
062 962 13 43: Wir haben Platz.

TRÜSSEL

und wir bauen.



Der Dorfspycher in Rütshelen sieht noch immer gleich aus wie früher.



Der Spycher im Dorf in Auswil.

sich zwar die Brandgefahr, blieb aber bestehen. Sei es durch Blitzschlag, durch gärende Heustöcke, eine vergessene Kerze oder Laterne oder sonstiges Ungemach. So wird verständlich, dass der Bauer seine Schätze lieber in einem freistehenden Bau unterbrachte, der weitgehend frei war von einer Feuerstätte. «Der liebe Gott bhüet den Spycher von Für und Brand». Solche und ähnliche Bitten finden wir oft in den kunstvollen Spycherschriften. Den Spycher vor Feuer zu bewahren war die Aufgabe der Erbauer. Vorsorglich wurde der Spycher mindestens einen Steinwurf vom Bauernhaus entfernt aufgerichtet. Und oft zwischen Bauernhaus und Spycher eine Linde grossgezogen, damit sie schützend ihre Äste ausbreite, sollten einmal Feuerfunken vom Bauernhaus aufsteigen und Gluthitze die Umgebung bedrohen. Eine weitere kluge Vorkehrung: Das Bauernhaus blieb den ganzen Tag über offen. Auch dann, wenn die ganze Familie ausser Haus auf dem Felde arbeitete. Der Spycher hingegen blieb stets vorsorglich verschlossen und verriegelt. Und nur, wem der Griff zu Schloss und Schlüssel vertraut war, konnte sich Zutritt verschaf-

fen. An keinem Bauernhaus finden wir solch kräftige schmiedeerne Schlösser und stabile Türen wie am Spycher.

MEHR ALS NUR LEBENSMITTEL

Welche Bedeutung der Spycher im Leben unserer bäuerlichen Vorfahren hatte, zeigt sich auf wunderbare Weise in der Literatur. Nur die Pyramiden, der Eiffelturm und die Freiheitsstatue kommen in der Weltliteratur so prominent vor wie unsere Spycher. «Der Spycher ist die grosse Schatzkammer in einem Bauernhause. Deshalb steht er meist etwas abgesondert vom Hause, damit, wenn dieses in Brand aufgehe, jener noch zu retten sei. Wenn das Haus angeht, so schreit der Bauer: «Rettit den Spycher, su macht ds angere nid sövli.» Der Spycher enthält nicht bloss Korn, Fleisch, Schnitze, Kleider, Geld, Vorräte an Tuch und Garn, sondern auch Schriften und Kleinodien. Er möchte fast das Herz des Bauernwesens zu nennen sein. Darum, wenn Diebe Beute machen wollen, so brechen sie in den Spycher, nicht ins Haus ein. Darum ist der Spycher wohl verwahrt, solid gebaut und mit starken und kunstvollen Schlössern wohl versehen.»

So predigt Jeremias Gotthelf in der Erzählung «Anne Bäbi Jowäger». Er ist der beste Kenner des Obergeraargauer Bauernstandes seiner Zeit. Der Dichterstür führt an gleicher Stelle weiter aus. «Wie der König in seine Schatzkammer das Volk nicht lässt, sondern nur den Schatzmeister, und bei guter Laune seinen Freunden die Schätze zeigt, aber selten alle, so geht in den Spycher nur der Bauer und als Schatzmeisterin die Bäuerin. Und diese ist es dann auch, die jeweilen bei besonderer Laune einer nahen Verwandten oder einer Schwester die Schätze zeigt, aber ebenfalls selten alle. Doch wird weder Schwester noch Verwandte je den Wunsch äussern, in den Spycher geführt zu werden. Je neugieriger man ist, desto mehr verbirgt man die Neugierde. Man weiss es aus eigenem Herzen, dass, sobald man Neugierde sichtbar werden lässt, Misstrauen entsteht und sorgfältig verborgen wird, was die Neugierde wissen oder sehen möchte.» Sogar die Hauskatze durfte den Spycher nur in Begleitung der Bäuerin betreten und hatte das Gebäude zusammen mit der Bäuerin unverzüglich wieder zu verlassen. Die Spycher waren so gut gebaut, dass Mäuse-

frass an den Getreidevorräten höchst selten vorkam. Die Dienste der Hauskatze waren nicht gefragt.

Und wie es dann war, als die Bäuerin die frisch ins Haus gekommene Schwiegertochter in die Schätze des Spychers einführte, schildert uns der Pfarrer aus Lützelflüh, der einst Vikar in Herzogenbuchsee war, in aller Ausführlichkeit: «Stolz schritt Anne Bäbi voran und trat mit Majestät in seine heiligen Hallen. Meyeli aber kam demütig nach und schritt fast mit ehrfurchtvollem Schauer wie in ein dunkles Heiligtum über die bedeutsame Schwelle. Es war noch nie in einem Spycher gewesen, der Götti hatte keinen gehabt und sie noch viel weniger. Aber viele hatte es von aussen gesehen, hatte viel davon gehört und manchmal gewünscht, wenn es doch nur einmal so in einen Spycher sehen könnte und jetzt war sein Wunsch erfüllt und dazu noch trat es in einen, der einmal ihr eigen sein sollte.»

EIN EINMALIGES KULTURGUT

Wir erfahren nun auch, wie es zu Gotthelfs Zeiten in einem Spycher ausgesehen hat. «Anfang sah es fast öde aus im halb-

dunklen Raume. Einige Kleider hingen an Stangen und Korn lag in Kästen, aber wie die Hexe aus Gräbern, so liess Anne Bäbi aus Kisten und Kästen die Schätze steigen. Wellen Tuch von allen Sorten, gemachte Sachen, gesponnenes Garn und Gespinnst, dass es Meyeli fast gschmu-

«Aber das Beste von allen, die Säckli mit den Gulden, unter Schnitzen und Spreuer verborgen, die zeigte Anne Bäbi nicht.»

echt ward und einen Ausruf um den anderen loslassen musste, um nur Luft zu kriegen. Aber das Beste von allen, die Strichlisäckli mit den Klingenden (mit den Talern und Gulden), unter Schnitzen und Spreuer verborgen, die zeigte Anne Bäbi nicht.»

Auch Elisabeth Baumgartner, Bäuerin und als Dichterin die Truber Antwort auf Jeremias Gotthelf, hat über die Bedeutung des Speichers geschrieben. «Hinter der massigen Speichertür mit den schön-geschmiedeten Spangen und dem kunstvollen Schloss versorgt der Bauer nicht nur allerlei Vorräte, sondern hier wird auch das Andenken an die Vorfahren in Ehren gehalten, und ihre Geschichte lebt darin fort durch viele Generationen. Von guten und schlechten Zeiten erzählen auch die Schriften und Quittungen im Trog. Auf den alten Trögen stehen die Namen ihrer einstigen Eigentümer. Meistens sind es Frauennamen, und die Jahreszahl bedeutet das Hochzeitsjahr. In diesen starken Truhen haben sie einmal ihre Aussteuer mitgebracht, die selbstgepflanzten, selbstgesponnenen und selbstgewobenen Tischtücher und Bettanzüge. Wenn ihr Trog in den Speicher gestellt wurde, so war auch sie aufgenommen in die Gemeinschaft der Familie und gehörte zum angeheirateten Geschlecht. Nicht nur Schriften und Namen halten das Andenken an Vergangenes fest. Da hängen auch noch alte Staatskleider, deren Träger längst den Weg aller Sterblichen →

gegangen sind. Aber noch haftet etwas Persönliches daran. Ebenso an der alten, blumenbemalten Wiege, worin die Vorfahren dem Leben entgegenschliefen.»

Seit den Zeiten von Anne Bäbi, Meyeli, Albert Bitzius und Elisabeth Baumgartner haben sich die wirtschaftlichen Verhältnisse des Oberaargauer Bauernstandes in den letzten hundert Jahren grundlegend verändert. Das Getreide kommt nicht mehr in den Spycher, Gespinst und Tuch werden nicht mehr auf den Höfen durch den Anbau von Flachs und Hanf gewonnen und gesponnen, sondern um bares Geld beim Krämer im Städtli geholt. Ab und an pflanzt nur noch da und dort ein vorwitziger Bauernbub ein wenig Hanf. Um ihn zu rauchen.

DIE ZEITEN ÄNDERN SICH

Die Bäuerin bringt nach der Heirat nicht mehr in Kisten und Kästen ihre Aussteuer mit. Der Bauer ist schon froh, wenn er eine Bäuerin ohne Aussteuer findet. Die selbstgefertigten Leinen werden nicht mehr in den kunstvoll bemalten Truhen des Speichers verwahrt. Es gibt sie nicht

mehr. In den Spiegelschränken und Waschkommoden der modernen Bäuerin hängen gekaufte und nicht selbstgeschneiderte Kleider. Klingendes wird nicht mehr im Spycher aufbewahrt. Sondern aufs Bankkonto einbezahlt oder al-

«Der Spycher verdient es, als Zierstück unserer Oberaargauer Landschaft gehegt, gepflegt und geschützt zu werden.»

lenfalls in einem Kassenschrank im Bauernhaus verwahrt. Und wertvolle Dokumente nicht in Truhen im Spycher gelagert. Eher im Bankschliessfach.

Noch stehen die Spycher im Bernbiet, im Luzerner Hinterland und im Oberaar-

gau. Viele restauriert, gepflegt und mit Blumen geschmückt. Wie die letzten Zeugen einer alten Zeit, die für den Bauernstand gerade im Oberaargau eine gute war. Diese Spycher verdienen es, als ein mit der heimatlichen Scholle verwachsenes kulturgeschichtliches Denkmal, als ehrwürdiges Erbe fleissiger Vorfahren und tüchtiger Zimmerleute, als Zierstück unserer Oberaargauer Landschaft gehegt, gepflegt und geschützt zu werden. Aber die Romantik des alten Oberaargauer Bauernlebens gibt es nicht mehr. So hat der Spycher seine Bedeutung und viel von seiner Magie verloren. Ja, wer boshaft ist (eine Gesinnung, die wir im Oberaargau gottseilobunddank eigentlich nicht finden), mag sogar denken, dass der Bauer womöglich nicht mehr rennt, wenn der Spycher brennt. Und vielleicht tief im Herzen gar ein wenig froh ist, wenn der Spycher abbrennt und endlich Platz ist für einen geräumigen Wagenschopf. Dann müssen der nagelneue Massey Ferguson und der Subaru nicht mehr draussen im Regen stehen. ●



Ein etwas in die Jahre gekommener Spycher in Aerbolligen.



TOYOTA COROLLA CROSS



10 JAHRE GARANTIE & ASSISTANCE

DAS MEISTGEKAUFTE AUTO DER WELT JETZT ALS 4x4-HYBRID-SUV. Jetzt Probe fahren!

Service-aktivierte 10-Jahres-Garantie und Assistance oder 185'000 km ab 1. Immatrikulation für alle Toyota Fahrzeuge (es gilt das zuerst Erreichte). Detaillierte Informationen finden Sie in den Garantiebestimmungen auf toyota.ch.

GREUB RIEDTWIL
Garage + Tuning

Garage Greub AG Riedtwil
Hauptstrasse 20
3475 Riedtwil

062 968 14 88
info@greub-riedtwil.ch
www.greub-riedtwil.ch

Hyundai TUCSON Hybrid 4x4. Auch als Plug-in!

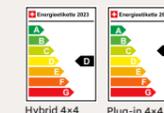


Jetzt Probe fahren!

Abb.: Vertex* 1.6 T-GDI Hybrid 4x4 (230 PS). Normverbrauch gesamt (Hybrid | Plug-in Hybrid): 6.6 l/100 km | 1.4 l/100 km + 12.7 kWh/100 km, CO₂-Ausstoss: 149 | 31g/km, Energieeffizienz-Kat: D | C. - * Die europäische Hyundai 5-Jahres-Werksgarantie ohne Kilometerbeschränkung gilt nur für Fahrzeuge, welche ursprünglich vom Endkunden bei einem offiziellen Hyundai-Partner (in der Schweiz und dem Europäischen Wirtschaftsraum) erworben wurden, entsprechend den Bedingungen im Garantiedokument. - ** Nur Hochvoltbatterie. - Abbildung: Symbolbild. Es besteht keine Haftung für mögliche Fehler oder Auslassungen.

5 Jahre Werksgarantie km unlimitiert

8 Jahre Batterie



Auto Studer AG, Bern-Zürichstrasse 55, 4900 Langenthal
Tel. 062 919 00 66, www.auto-studer.ch, kontakt@auto-studer.ch

Umbau LANDI-Laden und Shop Melchnau

Der sechsmonatige Umbau ist abgeschlossen und das Resultat kann sich sehen lassen: hell, übersichtlich, modern, hochwassersicher, energieeffizient dank grosser 150 kW PV-Anlage, LED-Beleuchtung sowie Anschluss an die Holzschnitzel-Heizung.

Der über 20-jährige LANDI-Laden mit Shop – einer der ersten seiner Art überhaupt in der Schweiz – wurde durch das Wachstum in der Vergangenheit an allen möglichen Stellen erweitert. Der Laden war umständlich in der Bewirtschaftung, unübersichtlich und die Einrichtungen waren reparaturanfällig. Das Personal hatte sehr bescheidene Sozialräume.

Mit den Umbaukosten von rund 2,2 Mio. Franken wurde nun in der bestehenden Gebäudehülle in einem gründlichen Wisch ein gutes Fundament für die nächsten 20 Jahre geschaffen. Alle Einrichtungen entsprechen dem neusten Stand der Technik. Die Räume sind übersichtlich und die Bewirtschaftung ist effizient. Das neue Ladenkonzept ist auf die heutigen Kundenbedürfnisse abgestimmt und bietet ein Einkaufserlebnis. Die 22 Mitarbeitenden und die beiden Lernenden erhalten nun helle und grosszügige Sozialräume.

LADEN IN DER ÜBERFLUTUNGSZONE

Der Hochwasserschutz führte zu höheren Kosten und zu einer Verzögerung von einem Jahr. Die Ingenieure rechneten im Vorfeld Varianten mit den Anforderungen an ein 30-jähriges Hochwasser, bis der Kanton korrigierte: Gefahrenstufe Hochwasserschutz für ein 300-jähriges Hochwasser!

Zirka alle 7 Jahre gibt es in Melchnau ein Hochwasser, welches bisher jeweils Schäden am Laden verursachte. Mit dem neu erstellten Hochwasserschutz können bis zu 5,6 m³/Sek Wasser unter dem Laden sicher durchgeleitet werden. Der LANDI-Laden Melchnau ist nun der erste, bei dem das Wasser unter dem Laden durchfliesst. Das macht den Laden einzigartig.

STROM SELBST PRODUZIEREN

Zu der bereits bestehenden kleineren PV-Anlage kommt nun eine grosse Anlage auf dem Dach des LANDI-Ladens

dazu. Damit möglichst viel eigener und «günstiger» Strom bezogen werden kann, bilden nun alle LANDI-Gebäude einen ZEV (Zusammenschluss zum Eigenverbrauch). Der Standort Melchnau benötigt viel Strom für Silo und Futterproduktion. Dank dieser Investition können die Energiekosten deutlich gesenkt werden. Mit dem gewonnenen Solarstrom können Kunden ihre E-Autos während des Einkaufs auf den beiden neuen Ladestationen aufladen. Mit dieser neuen Infrastruktur ist die LANDI Melchnau fit für die Zukunft. Das Wiedereröffnungsfest findet vom 30.03. bis 01.04.2023 statt.



Neueröffnung

LANDI Laden Melchnau, Dorfstrasse 30

Donnerstag, 30. März – Samstag, 1. April 2023

Tolle Aktivitäten und sensationelle Angebote!

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

www.landimelchnau.ch

LANDI Laden Melchnau

Ihr Partner für
Ladenbau und Innenausbau

BOLLIGER SÖHNE AG Hauptstrasse 166, 5044 Schlossrued
Tel +41 62 739 35 35, www.bolligersoehne.ch

DIPL. ELEKTROINSTALLATEUR
BOLLIGER
ELEKTROTECHNIK GMBH

Melchnastrasse 20
4924 Obersteckholz
062 923 65 33

Beratung
Planung
Installation
Elektroapparate

Herzlichen Dank
für das entgegengebrachte
Vertrauen!

| ARCHITEKTUR | IMMOBILIEN | WOHNBAU | INDUSTRIE- UND GEWERBEBAU |
| UMBAU | LANDWIRTSCHAFT | INNENAUSBAU |

Sonne, Wärme, Mobilität:
Erneuerbar.

clevergie ag
info@clevergie.ch
www.clevergie.ch

FISCHER-KÄSER AG

Sanitär Heizung Spengler Kaminbau Lüftung Klima Solar Blitzschutz

Planung - Ausführung - Reparatur - Unterhalt

Kohlplatzstrasse 38 - 4932 Lotzwil - Telefon 062 919 10 50 - www.fkf.ch - mail@fkf.ch

Das war toll! Umbau- und Umgebungsarbeiten für die Landi Melchnau. Danke!

www.truesselbau.ch | 062 962 13 43
Übrigens - wir haben im Werkhof Platz für Ihren Camper, Oldtimer oder so.

TRÜSSEL

und wir bauen.

Wie ein Chronist zu seinen Informationen kommt

Wie kommt der Chronist des 21. Jahrhunderts zu seinen Informationen? Am Beispiel eines Eishockey-Clubs lässt sich aufzeigen, wie schwierig es geworden ist, die Wahrheit zu erfahren.

TEXT: KLAUS ZAUGG; FOTOS: MARCEL BIERI

Als Seelsorger kam Jeremias Gotthelf in alle Haushaltungen und bekam so einen tiefen Einblick in die Seele des Volkes. Die Legende sagt, wenn der grosse Dichtersturz zehn Minuten in der Küche eines Bauernhauses gesessen sei, habe er die ganze Geschichte der Bauernfamilie gewusst. Kein Wunder, hat er Werke über die grossen und kleinen Schwächen der Bewohnenden des Oberaargaus und des Emmentals geschrieben, die heute zur Weltliteratur gehören.

Von solchen Verhältnissen kann heute ein Chronist, der sich beispielsweise mit dem Schicksal der Oberaargauer Hockeykultur befasst, nur träumen. Gotthelf konnte am Küchen- und manchmal auch am Stubentisch sitzen, wurde willkommen geheissen, mit Hamme und Züpfle und Kaffee bewirtet («nät doch ou, äs het no viu»). Er konnte sich umsehen im «Heiligtum» des Bauernhofes. Das war so, wie wenn sich heute ein Hockeychronist in der Kabine eines Stadions aufhalten dürfte und dort mit Speis und Trank verwöhnt würde. Und Gotthelf hatte als Pfarrer Zugang zu vielen amtlichen Papieren. Das ist so, wie wenn der Hockey-Schreiberling Einsicht in alle Protokolle des Verwaltungsrates eines Hockeyklubs und womöglich gar noch in die Verträge der

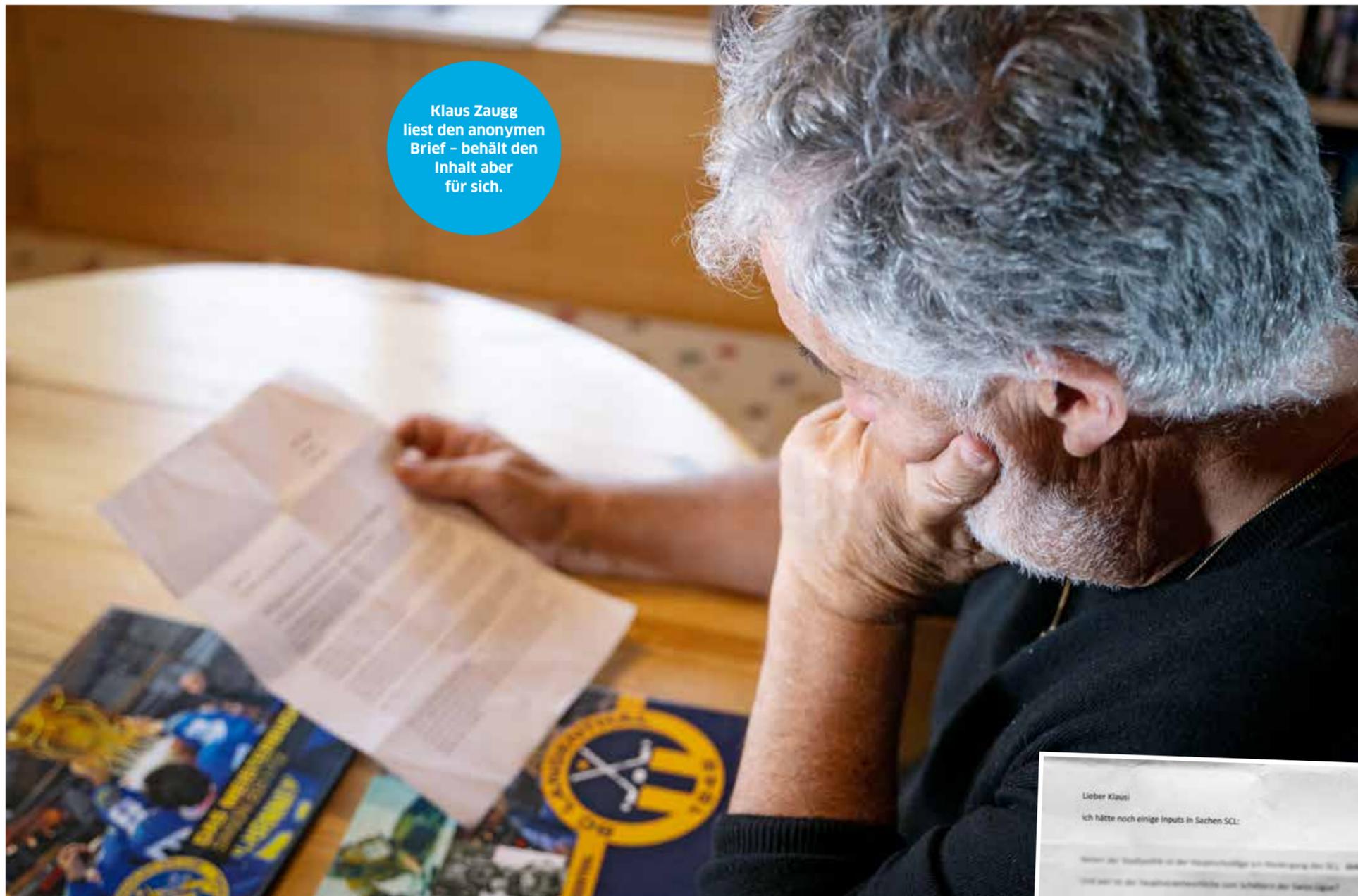
Spieler und Trainer hätte. Wäre es so, dann könnte er so wahrhaftig über den Untergang des SC Langenthal Bericht erstatten wie einst Gotthelf über den Städtlibrand von Huttwil und seine Erzählungen über den SCL wären in hundert Jahren Werke der Weltliteratur mit Übersetzungen in über 40 Sprachen. Suaheli, japanisch und chinesisch inklusive.

DAS ANONYME SCHREIBEN

Der Chronist, der über die Hintergründe eines so unberechenbaren, auf einer rutschigen Unterlage ausgetragenen Schauspiels wie Eishockey berichten möchte, kann natürlich ins Stadion gehen. Aber die Hintergründe kennt er so wenig wie der Predigtbesuchende das geheime Familienleben und die finanziellen Verhältnisse des Pfarrers. Er kann sich zwar am Regelbuch, an Statuten und allerlei Reglementen orientieren. Aber eine ewige Wahrheit wie in der Bibel steht dort nicht drin. Er kann Erkundigungen einziehen. Das hat immerhin den Vorteil, dass er ein wenig abschätzen kann, aus welchem Grund diese oder jene Gewährsleute dies und das erzählen. Diese Einordnung ist wichtig. Weil ab und an versucht wird, durch das, was gesagt oder eben nicht gesagt wird, einen Chronisten in eine Richtung zu lenken. Zu beeinflussen. Zu manipulieren.

Ganz schwierig wird die Suche nach der Wahrheit, wenn der Berichterstatter in seinem Briefkasten anonyme Schreiben findet, die Interna über den SCL enthalten. Kürzlich lag so ein Brandbrief, getippt mit der Schreibmaschine im Briefkasten. Ohne Absender. Ohne Poststempel. Mit der vielversprechenden Anrede: «Lieber Klaus! Ich hätte noch einige Inputs in Sachen SCL.» Ein Schreiben ohne Unterschrift. Die Indiskretionen behält der Chronist natürlich für sich. Im Schreiben ist die Rede von selbstverliebten Selbstdarstellern, von ein paar «Oberplauderi» und «Laferi» oder von Leuten, die nicht mal 4 x 4 rechnen können. Von Arroganz, Hinausekeln, Inkompetenz in

Klaus Zaugg liest den anonymen Brief – behält den Inhalt aber für sich.

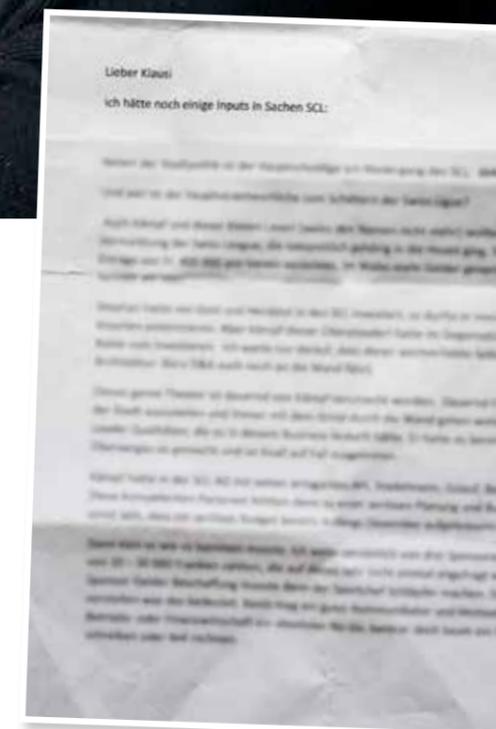


Markt- und Finanzwirtschaft. So ist das halt. Aufstille Helfer und Helden wird nie anonym aufmerksam gemacht. Undank, nicht Dankbarkeit ist der Welten Lohn.

BEDEUTEND GENUG FÜR SCHMÄHUNG

Grundsätzlich gilt: Je höher die Scheiben gezogen werden, desto grösser die Anzahl jener, die darauf schiessen. Und die Scheiben sind beim SCL gleich dreimal in wahrlich höchste, in meisterliche Höhen gezogen worden. Ach, wäre es doch Albert Bitzios vergönnt gewesen, den freiwilligen Abstieg der Langenthaler und das letzte Hurra gegen Olten erleben und beschreiben zu dürfen. Die Titanen der neueren Langenthaler Hockeygeschichte, die

grossen und die kleineren, hätten ihn sicherlich auch zu Romanfiguren wie Glunggen-Joggeli, Hagelhans, Eglihanes, Ueli der Knecht und der Pächter, wie der Käsefürst oder der Baumwollenhändler aus dem Baseltbiet inspiriert. Denn eines war, ist und bleibt der SC Langenthal: Ein unverzichtbarer Teil unserer Oberaargauer Kultur. Jene, die diese Kultur prägen, gehören zu den Personen unserer Zeitgeschichte. Nicht ganz so wichtig, dass sie zu Figuren der Weltliteratur werden. Es gibt ja auch keinen mehr wie Gotthelf, der dazu in der Lage wäre, sie dazu zu machen. Aber doch so bedeutend, dass sie halt auch mal in einem anonymen Brief geschmäht werden. ●



«Lieber Klaus!», der Rest des Briefes bleibt unveröffentlicht.



Cordon bleu-Tag im Emmental und Oberaargau

Auch in diesem Jahr lanciert der Gastro- und Nahrungsmittelverband Gastro Emmental-Oberaargau gemeinsam mit seinen Mitgliedern wieder den traditionellen Cordon bleu-Tag.

Wurde die Idee zu diesem Anlass einst im Oberaargau entwickelt, können sich dank erfolgter Verbandsfusionen, inzwischen auch die Gäste im Emmental an den zahlreichen und kreativen Cordon bleu Kreationen der teilnehmenden Restaurants erfreuen. Insgesamt bieten über 30 Gastronomiebetriebe Cordon bleu-Genüsse, die keine Wünsche offenlassen.

Vom feinen, klassischen Cordon bleu mit Schinken und Käse über delikate Füllungen mit Ziegenweichkäse und Bärlauch bis hin zu Fisch-Cordon bleu sind unzählige Variationen anzutreffen. In den einzelnen Betrieben liegen schon jetzt Flyer auf, die Auskunft darüber geben, welche Cordon bleu-Varianten jeweils angeboten werden.

In diesem Jahr findet der Cordon bleu-Tag am Freitag, dem 17. März 2023 statt. Alle teilnehmenden Betriebe finden Sie unter www.myoberaargau.ch/ www.emmental.ch.

Die Gastronomiebetriebe im Emmental und Oberaargau freuen sich auf Ihren Besuch und wünschen Ihnen herzlich «Ä Guete»!

Die Geschichte des «Cordon bleu»

Seinen Ursprung hat das Cordon bleu im 19. Jahrhundert im Wallis und ist vermutlich dem Erfindungsreichtum einer Köchin zu verdanken, die aus der Not heraus das «gefüllte Schnitzel» erschuf. Als Sie eines Tages mit einer überraschend im Gasthaus erschienenen Gesellschaft konfrontiert wurde und zu wenig Fleisch für alle Gäste vorrätig war, kam ihr die brillante Idee, das vorhandenen Schweinscarré zu strecken, indem Sie die Schnitzel schmetterlingsartig aufschnitt und mit Walliser Rohschinken und Käse füllte. Der Wirt des Gasthauses war von dem Ergebnis so begeistert, dass er der Köchin als Belohnung das blaue Band (frz: Cordon bleu) anbot, welches als Auszeichnung für exzellente kulinarische Leistungen bis auf den elitären französischen Ritterorden vom heiligen Geist im 16. Jahrhundert zurückgeht. Diese lehnte jedoch dankend ab und schlug vor, stattdessen die neue Schnitzelkreation zukünftig danach zu benennen.



Text: GastroBern; Foto: wikimedia.org/Rainer Zenz



Landgasthof Hirsernbad

Landgasthof Hirsernbad
Esther und Roger Duss
hirsernbad@hirsernbad.ch
www.hirsernbad.ch

4937 Ursenbach | Tel. 062 965 32 56

Oberaargauer Cordon bleu-Tag
Freitag, 17. März

Ausstellung
Aquarelle von Lydia Gerster
16. März bis Ende November 2023

Durchgehend warme Küche, Dienstag und Mittwoch geschlossen

Cordon bleu-Tage 17.-26. März

Geniessen Sie unser vielfältiges
Cordon bleu-Angebot:
Schweins-Cordon bleu «Diabolo»,
«Rustica», «Milano» und «Ursus»

LANDGASTHOF BAD GUTENBURG
HUTTWILSTRASSE 108 | 4932 LOTZWIL | 062 916 80 40
INFO@BAD-GUTENBURG | WWW.BAD-GUTENBURG.CH
TÄGLICH GEÖFFNET

Restaurant KREUZ

OBERSTECKHOLZ

info@kreuz-steckholz.ch | www.kreuz-steckholz.ch | 062 915 68 26



Cordon bleu-Tag am 17. März

- «Klassisch» mit Schinken und Hauskäsemischung
- «Rohschinken» mit Rohschinken und Gorgonzola
- «Bärlauch» mit Schinken, Bärlauchpesto und Hauskäsemischung
- «Kalb» mit Schinken und Hauskäsemischung

Mirco, Stella und das Kreuz-Team freuen sich auf Ihre Reservation

Bis 31. März: Dienstag und Mittwoch Ruhetag
Ab 01. April: Dienstag Ruhetag



4939 Rohrbach
Tel. 062 965 13 46
www.reschtu.ch

Cordon bleu Festival

- | | |
|--|---|
| Traditionelle
(mit Greyerzerkäse)
CHF 21.00 | Förster-Art
(mit Speck)
CHF 22.00 |
| Emmentaler-Art
(mit Emmentalerkäse)
CHF 21.00 | Walliser-Art
(mit Rohschinken und Tomaten)
CHF 22.50 |
| Jäger-Art
(mit Champignons)
CHF 22.00 | Bündner-Art
(mit Bündnerfleisch)
CHF 23.00 |

Alle Cordon bleus werden mit Pommes Frites und kleinem gemischten Salat serviert

Täglich bis 31. März erhältlich
Reservation erforderlich

Restaurant-Oberli.ch

Thomas Oberli
3380 Walliswil-Bipp



Tel. 032 631 22 41
Montag geschlossen

Geniessen Sie in gemütlicher Atmosphäre unsere traditionelle gutbürgerliche Schweizer Küche mit saisonalen Spezialitäten und marktfrischen Produkten zubereitet.

Betriebsferien
vom 8. bis
24. April



Spezialitäten aus Grossbritannien

noch bis Ende März

Familie Koch
4922 Thunstetten
062 963 21 11
www.restaurantforst.ch



Wohlfühlen und Geniessen

Montag bis Mittwoch geschlossen

DIESER FAKTOR BEEINFLUSST UNSERE TOLERANZ:

Es ist eine Frage der Intelligenz

1

Am Ende ist Toleranz nichts anderes als die Fähigkeit, etwas zu dulden, das man nicht gutheissen kann. So gesehen ist Toleranz nichts wirklich Gutes. Akzeptanz, Respekt und Augenhöhe wären besser. Allerdings ist Intoleranz noch schlechter. Doch wie haben wir es mit der Toleranz?

Alle sollen glauben und denken dürfen, was sie wollen: Dieser Aussage stimmen auch wir im Oberaargau grossmehreheitlich zu. Aber wie halten wir es, wenn es ans Eingemachte geht? Zum Beispiel in der Politik? Wie viel Toleranz hat der Grüne für die SVPlerin? Und umgekehrt? Wird

uns nicht ganz «gschmuck», wenn uns gegenüber jemand sitzt, die eine völlig andere politische Meinung hat als wir?

Fachleute haben nun versucht herauszufinden, weshalb dies so sein könnte. Und sie sind auf Resultate gestossen. Sie haben herausgefunden, dass neugierige Menschen im Schnitt toleranter sind. Sie wollen erst einmal hören, was der Andere zu sagen hat. Zwei dänische Forscher haben dem Thema nun eine grosse Studie gewidmet. Rund 2400 Menschen in Dänemark und den USA wurden befragt. Dabei wurden nebst einer ganzen Reihe

von psychologischen Faktoren auch Fragen bezüglich Toleranz gegenüber Neonazis, Kommunisten, extremen Konservativen und Sozialisten gestellt. Das Ergebnis der Studie: Von den gemessenen Ergebnissen hatte die Intelligenz den stärksten Einfluss auf die Toleranz. Die Forscher schliessen daraus, dass intelligente Menschen im Durchschnitt toleranter sind. Ganz besonders zeigte sich der Zusammenhang da, wo die Geduld am schwersten fiel. Etwa dann, wenn sich eine Person mit einer andersdenkenden Extremistin auseinandersetzen musste.



WUSSTEN SIE SCHON?



2

IN DER STADT ODER AUF DEM LAND:

Wo sind die Menschen glücklicher?

Zu dieser Frage sind in den vergangenen Jahren mehrere Studien erschienen. Vom Ergebnis her war es immer dasselbe: Egal, ob in den USA, Kanada, Australien oder irgendwo in Europa – überall sind die Menschen in den Grossstädten im Durchschnitt weniger zufrieden mit ihrem Leben.

Das ist seltsam: Wir scheinen das Stadtleben für cooler zu halten, aber auf dem Land glücklicher zu sein, zumindest in den westlichen Industrienationen. Fachleute bezeichnen dieses Phänomen als «rural happiness paradox» – das Paradox der glücklichen Landbevölkerung.

Studien zeigen, dass die Stadtmenschen im Durchschnitt das Gefühl haben, genau am richtigen Ort zu leben. Daran kann es also nicht liegen. Auch Einkommen und Bildung liefern keine Erklärung.

Zwei andere Faktoren lösen jedoch das Rätsel: Der soziale Zusammenhalt und die Nähe zur Natur. Das Gefühl für Solidarität ist auf dem Land zwei bis drei Mal grösser als in der Stadt. Zudem wohnt man auf dem Land näher an Seen, Wäldern und Wiesen. Womöglich atmet man bessere Luft.

FOTOS: ADOBESTOCK/ETONASTENKA/WOGLI; WIKIPEDIA/PHILBOBAGSHOT

WEGEN KLIMAWANDEL UND ENERGIEVERBRAUCH:

Gibt es ein Comeback der Luftschiffe?

Es war zu Beginn der 1990er-Jahre und im Telefonbuch war er als Hilfsarbeiter gelistet. Aber er war sehr intelligent und vielseitig interessiert. Und er versicherte mir bereits damals: «Luftschiffe könnten dereinst die Luftfracht revolutionieren». Er träumte damals von einer Luftfrachtgesellschaft mit Zeppelin. Verwirklichen konnte er seinen Traum nicht. Aber nun möchte die britische Firma «Hybrid Air Vehicles» mit dem «Airlander 10» beweisen, dass sich mit Luftschiffen völlig klimaneutral reisen und wohl auch Frachten bewegen liesse. In einem ersten Schritt soll das Fluggerät noch mit einem Hybridmotor ausgerüstet werden. Später sollen dann alle vier Motoren elektrisch angetrieben werden. Der hybride Airlander soll 2025 auf den Markt kommen. Er gilt mit

92 Metern Länge und 42 Metern Breite als das längste Fluggerät der Welt und soll eine Strecke von 7400 Kilometern zurücklegen können. Die Spitzengeschwindigkeit soll 150 km/h betragen. Zu langsam wohl für Geschäftsreisende und verderbliche Waren auf langen Reisen, aber ideal für viele anderen Waren und für Vergnügungsreisende.

Genau genommen ist der Airlander übrigens kein Zeppelin, sondern ein «Blimp», also ein Prallluftschiff. Diese Art Luftschiffe kommen ohne Metallkonstruktion in der Hülle aus.

Und wer weiss, vielleicht lassen sich diese Art von Zeppelin schon bald wie eine Drohne fliegen und es ist auch nicht ausgeschlossen, dass irgendein findiger Kopf aus der Hülle ein riesiges Solarpanel macht. ●



3

ANZEIGEN

Kleider aus Wolle optimal für Wanderungen

- atmungsaktiv
- feuchtigkeitsregulierend
- warm, auch in feuchten Zustand
- stinkt nicht

Spycher-Handwerk AG
Schaukarderei Huttwil



www.kamele.ch

grosse Auswahl im Laden in Huttwil



icebreaker

Plant, baut und pflegt Ihre Gärten



Mitglied Jardin Suisse

Berger Roman AG • Gartenbau

Unterer Bifang 26 · 4625 Oberbuchsitzen
Telefon 062 393 19 19 · Natel 079 647 72 58

www.gartenbau-berger.ch

E-mail: info@gartenbau-berger.ch



Handgefertigte Unikate für Ihr Osternest





Flückiger Gebäudetechnik AG, Rohrbach

Wasser ist unser Element – Seit über 40 Jahren. Wir wissen, wie es läuft und laufen soll, lassen es fließen und halten trotzdem dicht. Wasser ist unser aller kostbarstes Gut. Entsprechend sorgfältig gehen wir damit um. Die Flückiger Gebäudetechnik AG ist seit 1978 nahe am Wasser, nahe der Langete, in Rohrbach. Von grossen Installationen bis zu Umbauten in Einfamilienhäusern planen und realisieren wir Sanitärinstallationen und Anschlüsse für Küche, Bad und andere Bereiche.

HEIZUNGEN

Wir sorgen dafür, dass es Ihnen warm ums Herz wird. Bei uns erhalten Sie alles aus einer Hand: Beratung, Planung, Installation, Inbetriebnahme, aber auch Reparaturen und Sanierungen von Heizungen und Heizsystemen. Profitieren Sie von unserer langjährigen Erfahrung beim Anschluss an Fernheizungsanlagen, Solar- und Wärmepumpen, sowie Schnitzelfeuerungs- und Pelletanlagen.

SANITÄR

Sanitär-Installationen sind unser Fachgebiet. Bei der Ausstattung von Bade-

zimmern und der Installation von Leitungssystemen sowie der Montage von Apparaten und Armaturen gibt es vieles zu beachten. Wir wissen, worauf es ankommt.

SPENGLEREI

Wir sorgen für Ihre Sicherheit. Für sämtliche Spenglerarbeiten wie Blecharbeiten und Abdichtungen an Gebäudehüllen sind wir ihr kompetenter Ansprechpartner. Das Erstellen von Dachrinnen und Rohren, aber auch von Blech- und Fassadenverkleidungen sowie das Montieren von Blitzschutzanlagen gehört unter anderem zu unserem vielfältigen Tätigkeitsgebiet.

ROHRLEITUNGSBAU

Rohrleitungen sind ein wichtiger Bestandteil unseres modernen Lebens. Sie versorgen uns mit Wasser, Energie und Wärme, beliefern die Industrie mit Roh- und Treibstoffen, entsorgen Schmutz und Abfälle. Um die heutigen hohen Standards an Lebensqualität zu erhalten, müssen wir ständig auch neue Rohrleitungen bauen, erneuern und sanieren. Wir sorgen dafür, dass sie auch

künftig über ausreichend Wasser, Energie und Wärme verfügen.

SOLARANLAGEN

Mit uns erwarten Sie sonnige Zeiten in Ihren vier Wänden. Wir sind Ihre kompetenten Solarprofis, die Sie bei der Planung und Realisierung von thermischen Solaranlagen tatkräftig unterstützen. Die Sonne erweist sich als zuverlässiger Partner. In Kombination mit anderen Energieträgern sorgt sie das ganze Jahr für komfortable Wärme und Warmwasser.

Lassen Sie sich von uns kompetent beraten. Rufen Sie uns unter 062 965 32 66 an oder kontaktieren Sie uns via E-Mail unter info@flueckiger-gbt.ch. Gerne stehen wir Ihnen für Auskünfte und Informationen zur Verfügung.



Holzliebe verbindet

HAUDENSCHILD AG

Gässli 10, 4704 Niederbipp
haudenschild.ch



Ihr starker Holzbau Partner im Mittelland für

- Einfamilienhäuser Massivholz
- Mehrfamilienhäuser
- Um- und Anbauten
- Hallenbau



Wir entfernen Ihnen Bäume und Sträucher samt Wurzeln.

- Wurzelstockfräsen
- Bäume fällen
- Sträucher entfernen
- Holzhacken
- Forstmulchen
- Rodungsarbeiten
- Spezial Fällarbeiten



Adrian Leu, Farm + Forst Team GmbH
Bollodigen, 079 741 58 56
farm_forst_team@besonet.ch
www.fftteam.ch



P. GRAF AG

Inhaber: Beat Leuenberger & Peter Graf

- ▲ Bedachungen
- ▲ Gerüstebau
- ▲ Fassadenbau
- ▲ Bauspenglerei
- ▲ Dachflächenfenster
- ▲ Balkonbeschichtung
- ▲ Blitzschutzanlagen

Ob steil oder flach, kein Problem, wir sind vom Fach.

Ursenbach: 062 965 10 43
Madiswil: 062 965 36 83
Mail: p.grafag@bluewin.ch

www.pgraf-ag-bedachungen.ch

MASS+NORM Wälti GmbH

Gaswerkstrasse 33/35
4900 Langenthal

Telefon 062-922 63 80
info@massundnorm.ch
www.massundnorm.ch

- Fenster
- Türen
- Küchen
- Schreinerei
- Möbel
- Innenausbau
- Reparaturservice
- Glaserarbeiten

Leuenberger Sanitär GmbH

Dorfstr. 48
3377 Walliswil bei Wangen
Tel. 032 631 22 10

www.leuenberger-sanitaer.ch

Spenglerei und Sanitäre Anlagen
Reparaturen-Blitzschutzanlagen-Entkalkungen



Mit uns wird Wohnen angenehmer

Überzeugen Sie sich von unseren Dienstleistungen:

- Sanitäre Anlagen
- Heizungsanlagen
- Spenglerarbeiten
- Reparaturservice
- Boilerentkalkungen
- Heizkesselsanierungen
- Sonnen- und Holzenergie
- Wärmepumpen-Anlagen
- Diamant-Kernbohrungen



Flückiger Gebäudetechnik AG | Bahnhofstrasse 11 | 4938 Rohrbach | 062 965 32 66 | info@flueckiger-gbt.ch | www.flueckiger-gbt.ch



- freundlich
- kompetent
- schnell



HOBELWAREN	TERRASSEN	INNENAUSBAU	PLATTEN
LEIMHOLZ	BRETTEN & LATTEN	HOLZWERKSTOFFE	Dienstleistungen



Schärer Holz AG | Bleienbachstrasse 60 | 4900 Langenthal
Tel.: +41 62 916 80 80 | info@schaerer-holz.ch
www.schaerer-holz.ch

LS wari ag

Dennliweg 11
4902 Langenthal

Tel 062 922 73 04

www.ls-wari.ch

Bodenbeläge + Reinigungen

Sanitär Heizung Spengler Kaminbau Lüftung Klima Solar Blitzschutz

4932 Lotzwil 062 919 10 50
www.fkf.ch mail@fkf.ch

Planung - Ausführung - Reparatur - Service - Unterhalt



Kevin Schläpfer, in seiner letzten Saison als Sportchef beim SC Langenthal.

«... dann machen wir aus Markus Bösigers Aquarium ein Haifischbecken»

Der Baselbieter Kevin Schläpfer (53) war von 2002 bis 2006 Spieler und seit 2019 Sportchef beim SC Langenthal. Nächste Saison wird er Sportchef beim EHC Basel. Zum letzten Mal ein Gespräch über den SC Langenthal und den Oberaargau.

TEXT: KLAUS ZAUGG; FOTOS: MARCEL BIERI

WURZEL: Warum ist der SC Langenthal, diese Titanic des Oberaargauer Sportes, untergegangen?

Kevin Schläpfer: Eine harte Frage. Sie steigen aber grad voll ein. Ich kann diese Frage nicht beantworten. Weil ich keine Antwort weiss.

Na kommen Sie! Sie waren in der Kabine, Sie waren in der Geschäftsstelle, Sie waren also in den Maschinenräumen der Titanic SCL. Seien Sie kein Feigling. Nun gut: Die Infrastruktur spielt sicherlich eine Rolle. Schon als ich als Spieler hier war, diskutierten wir über einen geteerten Parkplatz, neue WC-Anlagen und bessere Kabinen. Als ich 2019 als Sportchef zurückkam, ging es um ein neues Stadion. Als der Projektierungskredit in einer Volksabstimmung angenommen wurde, war die Freude riesengross. Als das Stadionprojekt dann doch scheiterte, war die Enttäuschung riesig.

Die Rolle der Politik kennen wir. Aber was ist beim SCL schiefgelaufen? Man hört viel.

Sie hörten nicht nur. Sie waren dabei. Sie wissen es aus erster Hand. Wie gesagt: Sie waren in den Maschinenräumen der Titanic.

Ich versuchte, den Sport vor den Turbulenzen im Umfeld zu schützen. Das war meine Pflicht und die grösste Herausforderung bei meinem Job.

Vor welchen Turbulenzen mussten Sie die Spieler schützen?

Wir hatten Unruhe auf der Geschäftsstelle. Die Kontinuität fehlte, in der Geschäftsstelle war nie Ruhe.

Was meinen Sie konkret?

Einfach zu viele personelle Wechsel und Veränderungen.

Konnte nicht einmal eine so überragende Persönlichkeit wie der letzte Geschäftsführer Alex Chatelain, der ehemalige SCB-Sportchef, Ruhe bringen? Nein. Er ging ja auch nach kurzer Zeit schon wieder.

Warum?

Es gab in verschiedenen Bereichen unterschiedliche Auffassungen. Ich habe mich da nicht eingemischt.

Also Führungsversagen auf oberster Ebene?

Bitte gehen Sie zur nächsten Frage.

Gerne. Wie sehen Sie die Zukunft des Langenthaler Hockeyes?

Jetzt ist die Chance da, ganz neu anzufangen. Mit neuen Leuten. Es braucht für einen neuen Anfang neue Leute, die mit der jüngsten Vergangenheit nichts zu tun haben.

Was hat der freiwillige Abstieg in Ihrer Gefühlswelt ausgelöst?

Es hat schon wehgetan. Es war zwar ein Schock. Aber ich war ja nicht ganz unvorbereitet, ich habe es kommen sehen. Das Budget ging Jahr für Jahr zurück, die Unstimmigkeiten zwischen Sport und Verwaltungsrat waren unübersehbar. Spätestens nach dem «Fall Elo» wusste ich, dass etwas nicht stimmt.

Erzählen Sie!

Ich kümmerte mich zusammen mit Peter Zulauf erneut um die externe Finanzierung des Lohnes von Eero Elo (der finnische Stürmer auf der Ausländerposition – die Red.) und wir hatten bereits zwei Drittel der Summe zusammen. Wir waren uns alle einig, der Trainer, die Spieler, alle Betreuer, dass wir ihn unbedingt halten müssen. Er brachte ein Element in unser Spiel, das uns dann ja in der vergangenen Saison auch fehlen sollte. Dann kam von oben die Anweisung, die ganze Übung abzubrechen. Ich war wie vor den Kopf geschlagen. Da wusste ich: Es läuft in die falsche Richtung.

Wie war die Reaktion der anderen?

Unverständnis. Ich weiss ja selber bis heute nicht, warum wir mit Eero Elo nicht verlängern durften.

Diese ganze Angelegenheit hat dazu geführt, dass Sie sich nach einem neuen Job umgesehen haben?

Ja. Das hat mir gezeigt, dass irgendetwas nicht stimmt. Es ärgert mich noch im- →

mer. In den Playoffs gegen Olten fehlte uns genau ein Spieler wie Eero Elo, um im Powerplay erfolgreich zu sein. Mit ihm hätten wir Olten vielleicht stärker fordern können.

Sie mussten in Langenthal mit immer weniger Geld auskommen. Wie gross war die Budgetdifferenz von Ihrer ersten bis zu Ihrer letzten Saison?

Am Schluss hatte ich sicherlich ein Drittel weniger Geld zur Verfügung.

Wie haben die bereits gewonnenen Sponsoren reagiert, als Sie melden mussten, man könne Eero Elo auf Befehl von oben nicht behalten?

Ich war schon ein wenig hässig. Ich stand ja ganz schön im Regen. Ich musste nun bei allen Sponsoren vorbeigehen und sagen, dass wir den Elo doch nicht behalten dürfen. Aber ich konnte die Fragen nach dem «Warum» nicht beantworten.

Spürten Sie bei den Sponsoren, dass es zu Ende geht?

Nein. Es gab zwar Unverständnis. Aber dass es zu Ende gehen würde, das hätte zu diesem Zeitpunkt niemand für möglich gehalten.

Kein einziger Sponsor stieg deshalb aus?

Nein. Aber es gab, wie gesagt, Unverständnis und kritische Stimmen.

Warum gehen Sie nun als Sportchef ausgerechnet zum EHC Basel?

Ich habe eine spezielle Beziehung zu diesem Klub. In Basel hat meine Profikarriere begonnen. Ich habe die Kontakte nie abbrechen lassen und eigentlich war für mich immer klar, dass ich irgendwann nach Basel zurückkehren würde. Es war eine Frage des Timings. Nun passt es. Es ist eine riesige Herausforderung.

Was ist die Vision?

In fünf bis sechs Jahren in die höchste Liga aufsteigen. Aber erst einmal müssen wir in der Swiss League ein Spitzenteam werden.

Als Sie in Langenthal Sportchef wurden, haben wir Sie gefragt, wann Sie Trainer werden. Sie haben das damals kategorisch ausgeschlossen. Diese Saison sind Sie doch noch Trainer geworden.

Ich stand immer hinter Jeff (Jeff Campbell – Trainer SCL) und wenn Langenthal in der Swiss League geblieben wäre, dann hätte ich den Trainerjob nicht übernommen, dann hätten wir einen anderen Trainer geholt. Jeff hat mich gebeten, das Traineramt zu übernehmen. Ich konnte eigentlich nur verlieren und ging ein grosses Risiko ein.

Sie konnten nichts verlieren ...

... oh doch, das Risiko war, dass es am Ende heisst, der Kevin habe als Trainer versagt. Da sehe man, dass er nur in Biel funktionieren konnte.

Sie haben auch in Langenthal als Trainer funktioniert. Wann werden Sie in Basel Trainer?

Ich schliesse es doch nicht aus, nochmals Trainer zu werden. Der Trainerberuf ist meine Leidenschaft. Aber ich bin auch →



«Der Trainerberuf ist meine Leidenschaft.» Kevin Schläpfer.

occasionsVELO.ch

Frühlingsverkauf

Kommen Sie auf eine Probefahrt vorbei. Sie finden bei uns eine grosse Auswahl an folgenden Occasionen: E-MTB, E-Bike, S-Pedelec, MTB und Velos.

Wir freuen uns auf Sie!

Alle Bikes sind frisch ab Service. E-Bikes: 1 Jahr Garantie auf das komplette E-Bike (ausgenommen Verschleisssteile)

Deal des Monats

GANZER MÄRZ

FLYER Gotour6 7.43
Modell 2022 (Occasion) für **CHF 2'959.00**
Motor: Bosch Performance Line, Akku: Bosch Power-tube 625Wh, Nabenschaltung mit Riemen

Rent a Bike AG Steinmatt 1, 6130 Willisau T 041 925 11 70

FLYER TOUR SUISSE STEVENS FLYER TOUR SUISSE STEVENS

RENT A BIKE rentabike.ch

Betten-tage bei Oechslis im Blumenstädtli

1. März bis 31. März 2023

MATRATZEN
philrouge TEMPUR

BETTWÄSCHE/FIXLEINTÜCHER
#lavie SCHLOSSBERG
TAMARA-B Journey Living

DUVETS/KISSEN
SLEEPLINE

Gratis Probematratze.
Top Beratung und Service.
Gratis Lieferung und Entsorgung der alten Bettwaren.

20% Frühlingsrabatt auf das ganze Bettwaren-Sortiment

OECOSLI
Wohnen + Schlafen AG

Oechslis Wohnen und Schlafen AG
Bahnhofstrasse 13
4950 Huttwil
Tel.: 062 962 10 19
info@oechslis-huttwil.ch

Montag bis Freitag
09.00 – 11.30 / 13.30 – 18.00
Donnerstag Samstag
geschlossen 09.00 – 16.00

CHAPPUIS 100 JAHRE

BESUCHEN SIE UNSERE GRILLAUSSTELLUNG

24H/7 TAGE OFFEN UND FREI ZUGÄNGLICH
ÜBER 50 VERSCHIEDENE GRILLMODELLE AUSGESTELLT

Der Laden
CHAPPUIS

BOSCH WERKZEUGE SCHRAUBEN BOUTIQUE
Ettiswilerstrasse 41 6130 Willisau 041 972 7 107

komfortzone Beatrice Broger
BRAFITTING

Stilvolle BHs für den Alltag, Sport, Stillzeit,
Care Bereich / Bademode

Unterbrustweiten:
65-105cm

Körbchengrössen:
A-O

-Exklusiver Beratungstermin ohne Zeitdruck
-Terminvereinbarung unter
www.komfort-zone.ch
078 606 70 65
mail@komfort-zone.ch
Städtli 64 / 3380 Wangen a. Aare

WURZEL im Abo

Sie haben WURZEL für sich entdeckt, wohnen aber nicht im Erscheinungsgebiet?

Buchen Sie Ihr Abo unter
info@wurzel.ch



Ab nächster Saison ist Kevin Schläpfer Sportchef beim EHC Basel.

mit Leidenschaft Sportchef. Hockey ist mein Leben.

Aber wenn Sie nochmals Trainer werden wollen, dann sollten Sie bald an die Bande zurückkehren.

Ich gehe nach Basel und tue alles, um meine Arbeit als Sportchef gut zu machen. Was dann kommt, das kommt. Wir wissen doch alle nicht, was in drei, vier Jahren sein wird. Wer hätte denn vor vier Jahren gedacht, dass Langenthal diese Saison freiwillig absteigen wird?

Vieles ist ungewiss, aber eines wissen wir: Kevin Schläpfer wird eines Tages Trainer in Basel.

Nein, nein und nochmals nein. Es ist überhaupt nicht mein Ziel und ich denke nicht daran. Und nun kommen Sie schon wieder damit. Sie machen alles nur noch

schwieriger. Ich habe doch mit meiner Arbeit in Langenthal bewiesen, dass ich Sportchef sein kann und sein will.

Wenn ich jetzt Sportchef oder Geschäftsführer in Langenthal wäre, dann würde ich Sie fragen: Was raten Sie mir?

Ich würde Ihnen raten, wirklich neu anfangen, mit neuen Leuten. Es gibt viel Goodwill für den SCL, treue Fans und Sponsoren. Die Voraussetzungen sind gut, man kann etwas machen. Wichtig ist, dass man bei der Politik dranbleibt. Politik ist für mich in Langenthal sowieso ein Rätsel. Dieser SCL hätte eine bessere Infrastruktur verdient.

Eines bleibt als Erinnerung an Langenthal: Ein Mercedes-Cabrio. Wie war doch diese Geschichte?

ZUR PERSON

Kevin Schläpfer

Geburtsdatum: 24. November 1969. 1986 ist er in Basel zu einer Tour de Suisse aufgebrochen, die ihn nach Lugano, Zug, Olten, Lausanne, Langnau, Chur, Biel und Langenthal geführt hat, wo er 2006 seine Karriere beendete (598 Spiele in der NLB/538 Punkte, 212 Spiele in der N LA/59 Punkte). Als Spieler Meister mit Lugano (1990), Aufstiege mit Olten (1993), Langnau (1998) und Chur (2000). Ab 2006 bis 2010 Sportchef, ab 2010 bis 2013 Trainer und Sportchef und ab 2013 bis zur Entlassung am 14. November 2016 Trainer in Biel. Als Sportchef Aufstieg mit Biel 2008. In Klotens Abstiegssaison (2017/18) als Nothelfer gefeuert und nach einer Denkpause (2018/19) seit 2019 Sportchef in Langenthal und ab dem 3. Januar 2023 bis zum Saisonende Trainer. Ab nächster Saison Sportchef beim EHC Basel.

Ich war Trainer in Biel und Markus Bösiiger mein Autosponsor. Ein Erreichen der Playoffs schien in der Saison 2011/12 unmöglich. Irgendeinmal sagte ich mehr zum Spass zu Markus: Wenn wir die Playoffs erreichen, habe ich ein Mercedes-Cabrio verdient. Wir schafften entgegen allen Erwartungen zum ersten Mal nach dem Wiederaufstieg die Playoffs und Markus rief mich an: Das Auto ist parat. Ich fiel aus allen Wolken.

Ein Mann ein Wort.

Ja, das ist wirklich so. So. Ich wollte seither noch eine Wette um einen Helikopter machen. Ein Auto hatte ich ja schon. Aber Markus wollte nicht mehr.

Sie werden weiterhin nach Langenthal kommen?

Ja klar, ich habe hier so viele gute Leute kennengelernt.

Sollten Sie heiraten, dann wird die Feier wohl im Meilenstein von Markus Bösiiger über die Bühne gehen. Oder?

Ja, aber zur Feier des Tages machen wir dann aus Markus Bösiigers Aquarium ein Haifischbecken. ●

«Star of Switzerland»

Markus Jegerlehner über sein Buch «Super Constellation – Star of Switzerland»

Von 2004 bis 2019 durfte ich das Projekt der Super Constellation Flyers Association als Fotograf und Maître de Cabine begleiten. Ich besuchte die «Camarillo-Connie» in Kalifornien und flog sie unter dem Namen «Star of Switzerland» ab Bern, Genf, Basel und Hamburg. Die Flüge mit diesem Relikt aus einer längst vergangenen Epoche der Luftfahrt waren etwas ganz Besonderes.

Wenn dein Herz für die Aviatik schlägt und du die Gelegenheit bekommst, mit einer Connie in den Schweizer Alpen mitzuflogen, dann fühlst du dich dem Himmel surreal nahe. Diese Begeisterung habe ich in mein Buch verpackt und möchte sie nun mit allen Flug-Enthusiasten und insbesondere mit den Connie-Fans teilen.



BUCHDETAILS «SUPER CONSTELLATION – STAR OF SWITZERLAND»

Von Camarillo bis Zürich – April 2004 bis Oktober 2019 – 15 Jahre «Star of Switzerland». Eine Connie schreibt Schweizer Aviatikgeschichte.

Fotoband von Markus A. Jegerlehner, Hardcover, 168 Seiten mit 250 Fotos, der Biografie der HB-RSC und der Story der «Königin der Lüfte der 50er-Jahre» mit vielen technischen Originaldokumenten.
Text: Deutsch/Englisch
ISBN-No. 978-3-033-07429-3

Bestellung unter www.fotojeger.ch

Ihr Beitrag zu WURZEL

Bank: Raiffeisenbank Unteremmental
IBAN: CH83 8080 8006 5582 2700 4
Kontoinhaber: WURZEL Verlag GmbH, Schultheissenstrasse 2A, 4950 Huttwil

Sie finden, eine Motivationspritze täte uns gut und würden gerne einen Betrag leisten? Gerne geben wir unsere Kontoangaben bekannt. Ganz einfach geht dies auch via Twint.



WURZEL Verlag GmbH



IMPRESSUM

Herausgeber: WURZEL Verlag GmbH, Schultheissenstrasse 2A, 4950 Huttwil, Tel. 062 530 41 26, info@wurzel.ch, www.wurzel.ch
Redaktion: Bruno Wüthrich, Klaus Zaugg, Marcel Bieri
Geschäftsleitung: Sebastian Wüthrich | **Kundenberatung:** Nick Hafner, Alice Travaglini | **Layout:** tnt-graphics AG, www.tnt-graphics.ch
Auflage: 43 000 Exemplare | **Erscheinung:** monatlich | **Druck:** Swissprinters AG | 4800 Zofingen | **Versand:** Die Post

FOTO: UNSPLASH/FLORIAN-KLAUER



Ihre Meinung interessiert uns

Sind Sie mit etwas nicht einverstanden? Haben Sie Fragen, die auch andere Leser interessieren könnten? Oder haben Sie eine Ergänzung zu einem Artikel?

Dann schreiben Sie uns. Wir reservieren Platz für Sie. Oder möchten Sie über ein Thema, das wir noch nicht gebracht haben, mehr erfahren? Wir können Ihnen zwar keinen Artikel darüber garantieren. Aber prüfen werden wir Ihren Vorschlag ganz bestimmt.

Wir wissen noch nicht, was auf uns zukommt, wenn wir die Möglichkeit zu Leserreaktionen bieten. Möglich, dass keine einzige kommt. Ebenfalls möglich, dass wir nicht alle Ihre E-Mails und Briefe publizieren können, und deshalb eine Auswahl treffen müssen. Schreiben Sie aber bitte nicht allzu viel. Sonst müssten wir Ihren Beitrag eventuell kürzen.

Beiträge mit beleidigendem, diffamierendem, rassistischem und sexistischem Inhalt werden nicht veröffentlicht.

Wir freuen uns auf Ihr Feedback.

Ihr WURZEL-Team

SCHREIBEN SIE UNS

E-Mail:
info@wurzel.ch

Postadresse:
WURZEL Verlag GmbH
Schultheissenstrasse 2A
4950 Huttwil

Netzelektriker (w/m)

Standort: Langenthal

Sorgen Sie für Spannung! Für den Standort in Langenthal suchen wir nach einer motivierten Persönlichkeit als Netzelektriker (w/m).

Dieses Tätigkeitsfeld begeistert Sie

Als Netzelektriker (w/m) bauen, betreiben und unterhalten Sie zusammen mit Ihren Kolleginnen und Kollegen das Verteilnetz. Sie führen Montagearbeiten durch und sind verantwortlich für die Instandhaltung und Störungsbehebung unserer Anlagen im Nieder- und Mittelspannungsverteilstrom. Sie verlegen Kabelleitungen, unterhalten Freileitungen und sind auch da, wenn es Schäden zu reparieren gilt.

Ihre Expertise begeistert uns

- Sie haben die Ausbildung als Netzelektriker EFZ (w/m) abgeschlossen.
- Teamzusammenhalt, gegenseitiges Vertrauen sowie sicheres Arbeiten ist Ihnen genau so wichtig wie Ihren künftigen Arbeitskolleginnen und -kollegen.
- Ihren Wunsch nach fachlicher Weiterentwicklung unterstützen wir grosszügig.
- Sie besitzen einen Führerschein der Kategorie B oder C.
- Sie sind bereit Pikett- und Störungsdienste zu übernehmen.
- Sie besitzen gute Deutschkenntnisse in Wort und Schrift.

Darauf können Sie sich freuen

Als verantwortungsvolle Arbeitgeberin bieten wir:

- faire und marktorientierte Vergütung
- flexible Arbeitsmodelle
- massgeschneiderte Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten
- umfassendes Gesundheitsmanagement
- eine fortschrittliche Infrastruktur



Haben Sie noch Fragen?

Fragen zur Stelle
Andreas Wüest
Leiter Netzbau Oberaargau
+41 58 477 21 17

Fragen zur Bewerbung
Rahel Dosch
Recruiting Partnerin
+41 79 626 62 87



Alle offenen Stellen
und Online-Bewerbung
auf bkw.com/jobs



STELLENINSERAT FÜR PROFIS

Sanitär | Heizung | Versorgung | Spenglerei | Metallbau | Fahrzeugbau | Holzbau

Wir sind der Spezialist für die Bereiche Werkzeugtechnik, Verbindungstechnik, Gebäudetechnik, Stahl und Metalle, Gas- und Wasserversorgungstechnik sowie Logistiklösungen für das C-Teile-Management.

Für den Verkauf **Innendienst** suchen wir eine:n

Sachbearbeiter:in – die Chance fürs Büro (60-100%)

- **Verfügst du über Initiative, Selbstständigkeit, Verhandlungsgeschick und Kundenorientierung**
- **Hast du Branchenerfahrung (Schwerpunkt Haustechnik) und verfügst über ausgewiesenes Know-how**
- **Dein Herz schlägt höher, wenn ein Beratungsgespräch zum Verkaufsabschluss führt**

Das trifft alles auf dich zu, dann bist du unser zukünftiges Teammitglied. Lese das Stelleninserat unter www.muellershop.ch/jobs unbedingt weiter. Wir freuen uns auf dich und deine erfrischenden Ideen!



Mueller AG | Gaswerkstrasse 49 | CH-4900 Langenthal | T +41 62 916 40 40 | info@muellershop.ch | www.muellershop.ch

Calag Carrosserie Langenthal AG

Jetzt bewerben

jobs@calag.ch



- Fahrzeugschlosser/in
- Spengler/in Kabinenbau
- Mechaniker/in oder Schlosser/in

MACHER GESUCHT!



Jetzt Stelleninserate im Wurzel zu Sonderkonditionen buchen.

Wir freuen uns auf Ihre Anfrage

www.wurzel.ch
info@wurzel.ch

Ihre Non-Profit-Spitex Immer erreichbar



Spitex Oberaargau AG

www.spitexoberaargau-ag.ch

Telefon 062 531 68 30

info@spitexoberaargau-ag.ch

Langenthal Murgenthalstrasse 14a | **Melchnau** Dorfstrasse 82
Bützberg Solothurnstrasse 8 | **Wangen a.A.** Vorstadt 40

Wir suchen Verstärkung (Auswahl)

- Pflegefachfrau / Pflegefachmann HF
- Fachfrau / Fachmann Gesundheit (FaGe)
- Wundexpertin / Wundexperte

Bewerbungen an: jobs@spitexoberaargau-ag.ch

Bei Fragen: Telefon 062 531 68 22 (HR-Team)

Grundversorgung und Spezialdienste

- Pflege
- Hauswirtschaft /Sozialbetreuung
- Kinderspitex
- Palliative Care/Onkologie
- Psychiatrie
- Wundmanagement
- Podologie
- Mahlzeitendienst



Spenden: CH81 0900 0000 6047 2365 4

Willst du mit uns durchstarten?



Wir bieten dir ein abwechslungsreiches und spannendes Aufgabengebiet, viele Weiterbildungsmöglichkeiten, Entwicklungschancen plus flexible Arbeitszeiten.

- **Teamleiter/-in Demenz**
dipl Pflegefachperson DNII/HF/FH (80-100%)
- **Stv. Teamleiter/-in Pflege und Betreuung**
dipl Pflegefachperson DNII/HF/FH (80-100%)
- **Fachfrau/Fachmann Gesundheit EFZ oder FA SRK**
(50-100%)

Zögere nicht und pack die Chance. Hast du Fragen? Dann melde dich gerne bei mir. Ich freue mich!
Nicole Cocivera, Leiterin Region Süd, 062 91 54 66.
Bewerbungen bitte per Mail an: bewerbung@sgol.swiss

SPITEX Genossenschaft Oberaargau Land

Eisenbahnstrasse 18
3360 Herzogenbuchsee
www.sgol.swiss





Sonntag 12. März 2023
NEIN zur Umfahrung Aarwangen!
Jetzt abstimmen!

Foto: Markus A. Jegerlehner

« Wir sagen **NEIN** zu den Megastrassen in Aarwangen und Burgdorf, denn sie verschleudern wichtige Ressourcen, widersprechen den Klimazielen und verbauen so unsere Zukunft. »

Nicole, Simon und Nina Fuhrimann, Bützberg



« Boden ist kein unbeschränktes Gut. Die Mobilität lässt sich managen – aber verbautes Kulturland ist für immer verloren. »

Samuel Jenzer, Landwirt aus Bützberg



2 x **NEIN**

ZU DEN MEGASTRASSEN IN AARWANGEN UND BURGDORF



2 x **NEIN**

ZU DEN MEGASTRASSEN IN AARWANGEN UND BURGDORF



Mehr zu den Abstimmungen vom 12. März



Foto: Markus A. Jegerlehner