

Es war einmal **Seppli, der Hirtenjunge.**



Josef **Gutmann**

1964

Vom Hirtenjunge zum Autohändler.

Autobiographische Überlegungen anlässlich der 50-Jahr-Feier des
Renault-Dacia Autohaus**Gutmann** in Ehrenkirchen

von Josef Gutmann



Josef Gutmann

„Es war einmal“



Der Dreierhof, gezeichnet von Franz Gutmann
in den 50iger Jahren

„Es war einmal“ - so fängt jedes Märchen an und so könnte auch ich meine Lebensgeschichte beginnen. Aufgewachsen als Jüngster von sieben Geschwistern auf dem Obermünstertäler „Dreierhof auf dem Bühl“, habe ich als Kind nicht einmal davon geträumt, eines Tages Chef eines Autohauses zu werden.

Der „Dreierhof“ war ein uriges Schwarzwaldhaus aus dem 17. Jahrhundert, das nach Zerstörungen im 30-jährigen Krieg wieder aufgebaut worden war. Ein archäologisch interessanter Fund belegt, dass an gleicher Stelle schon im ersten Jahrtausend ein Gehöft stand: Beim Aushub der Jauchegrube wurde ein Bronzeschlüssel aus der Merowingerzeit gefunden. Das Original, von dem wir Kinder jeweils einen Abguss erhielten, befindet sich heute im Augustinermuseum in Freiburg. Der Hof, der bis heute von meinem zweitältesten Bruder Paul und seiner Familie bewohnt wird, zeigt sich nach mehreren An- und Umbauten völlig verändert. Der Hofname „Dreiers“ kommt übrigens nicht von der Zahl „Drei“, was naheliegend wäre, sondern daher, dass vor zwei Generationen hier ein Drechsler seiner Arbeit nachging. Da es im Münstertal auch heute noch viele Familien mit dem gleichen Namen wie Pfefferle, Wiesler, Riesterer oder Gutmann gibt, ist ein Hausname sehr hilfreich.

Als ich im Mai 1940 geboren wurde, war mein Vater bereits 48 Jahre alt. Er arbeitete als Wegewart bei der Gemeinde Münstertal. Zuvor war er im Ehrenstetter



Stefan Gutmann bei der Arbeit (3. von links)

Gemeindewald als Holzhauer beschäftigt. Stefan Gutmann war ein talentierter Handwerker. In den langen Wintermonaten fertigte er sogar die Hornschlitten und andere landwirtschaftliche Geräte aus Holz selbst an. Erfinderisch wie mein Vater war, wusste er sich sogar gegen eine Wildschweinplage im Tal erfolgreich zu wehren: Er baute eine Selbstschussanlage.

Wie viele Männer seiner Generation wurde er in beiden Weltkriegen einberufen, kehrte aber beide Male gesund zurück: Im Ersten Weltkrieg war er im Elsass bei der Kavallerie im Einsatz, im Zweiten als Angehöriger des Volkssturms, zu dem er noch kurz vor Kriegsende 1945 nach Lahr einrücken musste.

Die bleibende Erinnerung, die ich an meine Mutter Elisabeth habe ist, dass sie jederzeit bereit war, sich für uns Kinder aufzuopfern. Essenreste, die schon fast verdorben waren, von den Kirschen nur die schon angefaulten - das alles hat sie aufgegessen, damit ja keine Speisen weggeworfen werden mussten. Zum Familieneinkommen trug sie bei, indem sie als gelernte Damenschneiderin für Bekannte und Nachbarn nähte. Selbstverständlich wurden auch für die ganze Familie fast alle Kleidungsstücke selbst angefertigt.

Von meinen Geschwistern ist Margret mit Jahrgang 1927 die Älteste. Sie ging schon früh in einem Freiburger Haushalt in Stellung. Mein ältester Bruder Franz, Jahrgang 1928, besuchte in Freiburg das Gymnasium.

Nach dem Willen unserer Eltern sollte er Pfarrer werden. Um einen Priester in der Familie zu haben, war ihnen keine Last zu groß. Ihr Wunsch erfüllte sich



Familie Gutmann vom „Dreierhof“

nicht: Franz Gutmann wurde Bildhauer. Heute ist er Professor und einer der berühmtesten Künstler im Land. Wer aufmerksam durch Freiburg geht, kann entdecken, dass er auch dort mit zahlreichen Kunstwerken seine Spuren hinterlassen hat. Sein Lebenswerk war sicherlich 2006 die Neugestaltung des vorderen Chorraums im Freiburger Münster.

Durch den Schulbesuch im - für damalige Verhältnisse - recht fernen Freiburg, fehlte der älteste Sohn als Unterstützung des Vaters auf dem Hof. Unsere Landwirtschaft, zu der unter anderem vier Kühe, zwei Schweine, drei Ziegen und etwas Kleinvieh gehörten, diente hauptsächlich zur Selbstversorgung der zehnköpfigen Familie einschließlich unserer Tante Marie. Welchen Aufwand und Einsatz der ganzen Familie eine solche Landwirtschaft damals erforderte, können sich junge Leute heute trotz Fernsehsendungen wie „Schwarzwaldhaus 1902“ nicht mehr vorstellen. Zum Beispiel mussten alle Bergwiesen von Hand mit der Sense gemäht und die Felder mühsam mit den Kühen als Zugtieren bearbeitet werden. Wo heute Maschinen ihre Arbeit verrichten, mussten auf unserem Hof wir Kinder viele Arbeiten von Hand erledigen. Besonders Paul, der Zweitälteste, half dem Vater bei den schwereren Arbeiten. Die vier Schwestern Margret, Klara, Liesbeth und Rosmarie sowie ich als Jüngster waren für leichtere Tätigkeiten zuständig. Anfangs musste ich überall mithelfen, wo gerade zwei Hände fehlten, später war es meine Aufgabe, selbstständig für das Vieh Grünfutter zu holen. Das Gras wurde mit der Sense geschnitten und auf einen „Schneck“ geladen.

Ein „Schneck“ war ein äußerst geländetaugliches Transportgefährt: vorn wie ein Hornschlitten, hinten wie ein kleiner Leiterwagen mit zwei Rädern, als Zugtier wurde eine Kuh eingespannt.

Damit Futter gespart wurde, zog ich jeden Nachmittag nach der Schule mit den Ziegen in den Wald, die sich dort das zarte Gras am Wegrand und die Blätter der Büsche schmecken ließen. Wir besaßen an zehn verschiedenen Orten über die Berghänge verstreut unterschiedlich große Wiesen, auf die ich im Herbst die Rinder treiben musste, denn dort war das Gras nach dem zweiten Schnitt, der im August gemacht wurde, wieder nachgewachsen. Ich war ständig damit beschäftigt, die Tiere vom Ende der Wiese wieder zurück auf unser Grundstück zu treiben. Besonders mühsam war dies, wenn es den Kühen auf den Nachbarwiesen besser schmeckte.

Es gab aber auch unvergessene schöne Stunden. Meistens machte ich ein Lagerfeuer; aus dürren Laubblättern oder trockenem Farn und einem Stück Butterbrotpapier drehte ich mir Zigaretten. Einmal benutzte ich als Tabakersatz Nussbaumblätter. Die waren so scharf, dass ich auf der ganzen Zunge Bläschen bekam. Diese schmerzten derart, dass ich eine Weile kein Brot mehr essen konnte.

Ungefähr ab Ende März, jedoch erst, wenn auf dem Belchen kein Schnee mehr zu sehen war, bis weit in den Herbst hinein durfte ich barfuß laufen. Gegen Ende der Herbstzeit bin ich, um die Füße aufzuwärmen, in einen frischen Dunghaufen gestanden. Die ungeliebten Schuhe musste ich nur in der Kirche anziehen, weil dort die Steinböden unangenehm kalt waren.

Unser Vater hatte ein Hobby, das seit langer Zeit zu Recht verboten ist: Er fing Stieglitze (auch Distelfinke genannt) und Zeisige. Diese hielt er im Wohnzimmer in zwei großen Käfigen über den Schränken. Bei schönem Wetter gaben sie einen herrlichen Gesang zum Besten. Vater widmete seinen geliebten Vögeln viel Zeit, versorgte sie täglich mit Futter und frischem Wasser und führte liebevolle Gespräche mit ihnen.

Mutter dagegen wusste über Vögel nicht Bescheid. Als sie einmal von einem Besuch etwas über diese Tiere gefragt wurde, antwortete sie: „Bei uns ist der Vater der Vogler.“ Damit war die Sache für sie geklärt.

Stieglitze sind nicht nur gute Sänger, sondern mit ihrem roten Kopf auch ausgesprochen schöne Vögel. Lustig fand ich als kleiner Bub auch die lebhaften Zeisige mit ihrem gelben Brustgefieder. Da in der Vogelwelt nur die Männchen ein buntes Federkleid haben und wunderschön zwitschern können, wurden eingefangene Weibchen sofort wieder freigelassen.

Wie gesagt, ist es heute verboten, Vögel zu fangen, und ich finde das auch richtig. Weil es in meiner Kindheit aber üblich und es für mich ein besonderes Erlebnis war, wenn ich meinen Vater in den Monaten September und

Oktober sonntags nach der Frühmesse beim Vogelfang auf einem nahegelegenen Bergrücken begleiten durfte, möchte ich trotzdem eine Anekdote erzählen. Allerdings ist diese nicht zum Nachahmen empfohlen.

Um Vögel zu fangen, benötigten wir einen kleinen Käfig mit dem Lockvogel, mehrere Leimruten und kleine Stoffbeutel, um die gefangenen Tiere nach Hause zu transportieren.

Den Leim, der auf die bleistiftdicken Ruten gestrichen wurde, hat Vater selbsthergestellt. Hierzu wurde die Rinde von Stechpalmen abgeschält, mit einem Hammer zerklopft, in einen Stoffsack gepackt und für sechs Wochen im Misthaufen vergraben. Während dieser Zeit entstand aufgrund eines chemischen Prozesses ein klebriger Klumpen, der so lange in warmen Wasser geschwenkt wurde, bis die Schlacke der Rinde ausgespült war. Für eine Handcremedose fertigen Leim wurde ein Eimer Rinde benötigt.

An einem schönen Sonntagmorgen ging ich mit Vater und Vetter Trudpert (Klösterlibuer) zum Laitschenbacherkopf, um dort unser Glück zu versuchen.

Von einem Eichenbaum hatten wir einen blättrigen Ast abgesägt, in seinen Blättern den Käfig mit dem Lockvogel befestigt und dann auf dem freien Bergrücken aufgestellt. Auf den Zweigenden waren die Leimruten so lose aufgesteckt, dass sie sich lösten, sobald sich ein Vogel auf ihnen niederlassen wollte. Der Vogel sollte sich mit seinen Flügeln in einer Leimrute verfangen, so dass er nicht mehr wegfliegen konnte.

Wir hatten alles aufgebaut, den Lockvogel platziert und uns am Waldrand unter den Bäumen versteckt. Dann ging alles ganz schnell.

Als er seinesgleichen in der Nähe hörte, piff unser Lockvogel aus voller Kehle. Ein Schwarm Distelfinken kam auf den Busch zugeflogen und wollte sich setzen. Bei diesem „Busch“ war das jedoch nur auf den mit unserem speziellen Leim präparierten Ruten möglich. Tatsächlich verfangen sich zwei der Vögel und fielen zu Boden. Vater und Vetter Trudpert eilten zu der Stelle und befreiten die armen Tiere aus ihrer misslichen Lage. Vorsichtig wurden sie in der hohlen Hand gehalten, um mit Asche den größten Teil des Leims aus ihrem Gefieder zu entfernen.

Mutter Elisabeth hatte für diesen Fang zwei neue Säckchen aus Leinenstoff mit angebrachten Schnüren genäht. Diese waren für den Transport der Vögel gedacht. Vater hielt eines der Säckchen vorsichtig vor seine Hand in der er den Vogel festhielt, um diesen vorsichtig hinein zu befördern. Doch plötzlich flog dieser davon und Vater erschrak fürchterlich. Damit dies nicht noch einmal passierte, wurde bei Vetter Trudpert besonders umsichtig vorgegangen. Einer hielt das Säckchen auf, der andere sollte den Vogel sicher in das vorgesehene Behältnis stecken. Trotz höchster Aufmerksamkeit und Konzentration der beiden, suchte auch dieser Distelfink das Weite.



Schulklasse vor der Krumlindenschule mit Lehrerin Miltner und Lehrer Kunzer (Sepp Gutmann 2. von links, hinterste Reihe)

Verwundert fragten sie sich, wie das möglich war. Erst als Vater das neue Säckchen gründlich untersuchte, stellte er fest, das es unten nicht zugenäht war. Die restlichen Stunden wurde nichts mehr gefangen und wir traten mit leeren Taschen den Heimweg an. Als wir uns unserem Zuhause näherten, rief Vater schon weitem: „Mutter, Mutter, Mutter, was hast du da nur gemacht?“

In der Pfarrkirche St. Trudpert hatte ich als Ministrant fünf Jahre lang mindestens zweimal unter der Woche morgens um sieben Uhr, sowie zu einer der drei Sonntagsmessen Dienst. Zu Fuß brauchte ich zwanzig Minuten bis zur Kirche. Im Sommer ging es mit dem Fahrrad sehr viel schneller, so dass ich werktags auch noch rechtzeitig zur Schule um acht Uhr kommen konnte. Im Winter mussten mich aber in stockdunkler Nacht meine Mutter oder Tante Marie begleiten. Ich war nämlich ein großer Angsthase. Daran war unsere Tante Adeliene nicht ganz unschuldig. Immer wenn sie bei uns Milch holte, plagten wir Kinder sie, bis sie uns eine Geschichte erzählte, die meistens aus dem Leben der Heiligen berichtete. Oftmals aber waren ihre Erzählungen so grauenvoll, dass ich große Angst davor hatte, in den Wald zu gehen oder nachts alleine in einem Zimmer zu schlafen. Letzteres hing wahrscheinlich auch damit zusammen, dass ich, wenn ich nicht artig war, ähnlich wie Michel aus Löneberga von meinen Eltern oder großen Geschwistern in den dunklen Schweinestall gesperrt wurde.

In der Krumlindenschule, ganz in der Nähe unseres Elternhauses, wurden die Klassen eins bis vier nachmittags und die Klassen fünf bis acht am Vormittag von derselben Lehrerin unterrichtet. Ab meinem fünften Schuljahr bekamen wir

zusätzlich den ganz jungen Lehrer Robert Kunzer, der uns dann bis zur siebten Klasse unterrichtete. Bei ihm habe ich viel gelernt.

Wenn es Schule und Landwirtschaft erlaubten, zog ich am liebsten mit meinen Freunden los, um auf dem steinigen Schulhof oder auf Schotterwegen herumzutollen oder Fußball zu spielen - natürlich ohne Schuhe. Beim Fischen im Bach holten wir mit den bloßen Händen leckere Bachforellen unter den Steinen hervor. Dabei, aber auch beim Bauen von „Bade-Gummbis“, in denen ich das Schwimmen lernte, schnitten mir mehrmals Glasscherben tief in die Fußsohle. Von vielen Stürzen im Gelände zeugen heute noch meine vernarbten Knie.

Meine Kindheit ging zu Ende und im Frühjahr 1953 sollten wir nach Abschluss der achten Klasse aus der Schule entlassen werden. Unglücklicherweise wurde nun festgestellt, dass ich bereits mit fünf Jahren und damit ein Jahr zu früh eingeschult worden war. Vor die Wahl gestellt, eine weiterführende Schule zu besuchen oder ein neuntes Schuljahr an der Krumlindenschule anzuhängen, entschied ich mich für ein weiteres Jahr auf der Dorfschule. Dieses zusätzliche Schuljahr nutzte ich, um im Rechenheft für die Klassen acht und neun eigenständig die schwierigsten Aufgaben zu lösen.

Wie aber sollte es nach der Schulzeit weitergehen? Im Feldwegebau an den Berghängen hatte mein Vater viel mit Steinmauern zu tun. Das weckte in mir zunächst den Berufswunsch „Maurer“. Mein erstes Geld verdiente ich jedoch durch das Austragen der Palmzweige und des Osterfeuers sowie im Sommer mit dem Sammeln von Beeren. Diese lieferten wir bei einer Ankaufstelle der Schnapsbrennerei Schladerer ganz in der Nähe ab.

Zunehmend wichtiger wurde für mich die Musik. 1951 brachte ich mir das Blockflöte spielen auf dem Instrument meines Bruders Franz mit Hilfe des Flötenschulheftes selbst bei. Ausgehend von der Note „G“ auf der zweiten Linie und mit Hilfe der Griffabelle konnte ich bald nach Noten spielen. Ungefähr zur selben Zeit hatte sich mein Freund Hugo beim gemeinsamen Skifahren das Bein gebrochen. Damit ihm die Zeit nicht zu lang wurde, bekam er eine Handharmonika geschenkt. Er erreichte im Laufe der Zeit eine solche Perfektion auf diesem Instrument, dass er mit der linken Hand die Bässe und mit der rechten die Melodien vieler Lieder spielen konnte.

Unsere musikalischen Künste führten dazu, dass wir 1952 den Fastnachtsumzug anführten. Unterstützt wurden wir dabei von unseren Kameraden August, Horst und Meinrad, die in Ermangelung richtiger Instrumente mit Töpfen und Deckeln den Takt schlugen. Erhard, der kleinste von uns, trug eine Tafel mit der Aufschrift „Kapelle Fürchterlich“ und sammelte mit einem langen Stock an dessen Ende ein Beutel befestigt war, Geld bei den aus den Fenstern schauenden Dorfbewohnern. In den Wirtschaften „Zur Linde“ und „Zur Sonne“ wurde sogar auf unsere Musik getanzt.



Der Erfolg dieser Aktion ließ nicht lange auf sich warten. Die Musiker der Obermünstertäler Musikkapelle wurden auf uns aufmerksam und nahmen uns in ihre Kapelle auf. Sie unterrichteten mich im Klarinettenspiel, drei Jahre später kam noch das Tenorsaxophon dazu. Bald darauf spielten wir, Hugo mit der Trompete, Horst am Schlagzeug und ich mit der Klarinette oder dem Saxophon, zusammen kurz „Hu Se Ho“ genannt, im Gasthaus „Zur Linde“ für die abendlichen Gäste. Nach unseren Auftritten gingen wir mit dem Teller herum und sammelten Geld. Aus diesen bescheidenen Anfängen entwickelte sich 1956 die Tanzkapelle „Hula-Hoop“, die 1959 in größerer Formation in „Kapelle Montana“ umbenannt wurde. Diese war wieder bis 2010 in veränderter Besetzung unter dem Namen „Old Montana“ als Tanz- und Unterhaltungsband sehr beliebt. Heute spielen die Musiker nur noch bei privaten Anlässen.

Karl Steiert, der damalige Dirigent der Blaskapelle erkannte meine Begabung und empfahl meinem Vater, mich Musiker lernen zu lassen. Darauf antwortete mein Vater, dass ein Spinner in der Familie reiche. Damit war wohl mein Bruder Franz als angehender Künstler gemeint.

Ungefähr zur gleichen Zeit, genauer 1952, kaufte mein Vater im Alter von bereits sechzig Jahren einen NSU „Quick“. Dieses flotte Gefährt machte mich erstmals auf die Fahrzeugtechnik aufmerksam und ich entschloss mich, einen Beruf in diesem Bereich zu erlernen.

Da es im Tal kaum Handwerksbetriebe gab und eine auswärtige Lehrstelle mit vielen Umständen verbunden war, hatten nur wenige Jugendliche die Möglichkeit, in einem Handwerk ausgebildet zu werden. Daher fragte mein Vater bei Ludwig Karrer, bei dem er Jahre zuvor Motormäher und Quick gekauft hatte, für mich um eine Lehrstelle an. Bevor ich diese antreten konnte, musste ich bei der Handwerkskammer in Freiburg eine Aufnahmeprüfung bestehen. Das größte Problem war aber nicht die Prüfung, sondern die Heimfahrt: Auf Bahngleis drei stieg ich in den Zug ein - und merkte erst kurz vor Denzlingen, dass ich in die falsche Richtung gefahren war. In mehreren Etappen erreichte ich schließlich in Bad Krozingen gerade noch die letzte Bahn ins Münstertal.

Am 15. Juni 1954 trat ich meine Mechanikerlehre an. Die zuständige Gewerbeschule war in Bad Krozingen. Ab meinem sechzehnten Lebensjahr fuhr ich die Strecke mit dem Moped, anfangs aber musste ich mit dem Fahrrad dorthin strampeln. An einem Januar morgen zeigte das Thermometer minus fünfzehn Grad an. Vor Staufen stieg ich vom Fahrrad und lief, um mich aufzuwärmen, erst einmal fünf Minuten über die Felder. Es war der Tag, als am Himmel der erste Sputnik zu sehen war, der von den Russen in das Weltall geschossen worden war.

In der Gewerbeschule waren alle Metallberufe in einer Klasse untergebracht. Auch hier habe ich mir im Fachrechnen zusätzlichen Lehrstoff selbst angeeignet. Die Zwischen- und Gesellenprüfung musste ich in Lörrach ablegen. Zur Zwischenprüfung fuhr ich tags zuvor mit meiner NSU „Quickly“ nach Eimeldingen, um dort bei Bekannten zu übernachten. Nach abgelegter Prüfung auf der Heimfahrt durchs Wiesental kam ich in eine Polizeikontrolle und hatte plötzlich ein Problem: Ich war nämlich noch keine sechzehn Jahre alt und durfte folglich noch gar nicht Moped fahren. Als mich die Streife nach dem Alter fragte, behauptete ich siebzehn zu sein. Der Polizist wollte das selbstverständlich überprüfen. Aber ich gab ihm einen falschen Namen und eine falsche Adresse an. Somit ist nichts passiert. Das Vergehen ist inzwischen längst verjährt.

Während meiner Lehre erhielt ich eine gute Ausbildung in Metall verarbeitenden Techniken. Wie auf dem Lande üblich, wurde alles repariert was sich drehte: von der Nähmaschine über die Milchzentrifuge bis zum Motormäher. Nur mit Autos hatten damals alle noch wenig Erfahrung. Eines Tages sollten wir zwei Lehrlinge, Ewald Ortlieb und ich, an einem VW Käfer die vorderen Bremsbeläge erneuern. Der Geselle war nicht da und der Meister musste nach Freiburg fahren, um Ersatzteile abzuholen. Die Schrauben der Räder saßen so fest, dass Ewald, der ein Lehrjahr weiter war, und ich nur mit einem Rohr als Verlängerung die Nabenmuttern drehen konnten. Es dauerte eine Weile, bis wir feststellten, dass es ein Linksgewinde war und wir die Muttern überrissen hatten. Als der Meister kam, gab es ein kurzes Donnerwetter, dann holte er

Sechskantmaterial aus dem Lager, spannte es in die Drehbank und fertigte ruckzuck zwei neue Linksgewindemuttern an.

Nach der Gesellenprüfung 1958 musste ich mich um einen neuen Arbeitsplatz bemühen. Mit meinem Bruder Franz als Verstärkung und einem tadellosen Abschlusszeugnis in der Tasche bewarb ich mich bei der Daimler Benz-Niederlassung in Freiburg, bei der ich bald darauf in der Kundendienstabteilung angestellt wurde. Für die Fahrten vom Hof in die Stadt hatte ich nun ein Motorrad der Marke NSU „Lux“. Im Winter konnte ich zeitweise im Freiburger Atelier meines Bruders übernachten.

Zweieinhalb Jahre später suchte die Münstertäler Firma Schelb einen Kfz-Mechaniker. Da die Fahrerei nach Freiburg vor allem im Winter nicht ungefährlich war, entschied ich mich für einen Wechsel zum 1. Januar 1960. Bei Schelb waren die Karosseriearbeiten zum größten Teil in eine Fachwerkstätte weggegeben worden. Bei Mercedes hatte ich gesehen, wie diese Arbeiten durchgeführt wurden und hatte, wenn in meiner Abteilung gerade wenig zu tun war, bei den Lackierern mitgeholfen. Daher bot ich an meinem neuen Arbeitsplatz an, diese Arbeiten zu übernehmen, was zum Erstaunen aller meistens gut gelang.

Mein Motorrad verkaufte ich bald an meinen Freund Franz Steiger. Ich hatte inzwischen einen kaputten Fiat „Topolino“ kaufen können, den ich von Grund auf instand setzte.

Ein halbes Jahr später verpasste ich einem ebenfalls schrottreifen VW Käfer, Baujahr 1948 mit Seilzugbremsen, ein großes Heckfenster. Das vom Schrottplatz bei Baden-Auto günstig erworbene Fenster schweißte ich ein und motzte den Käfer damit optisch auf. Danach fuhr ich noch einen Fiat 770 und später einen NSU Prinz. Beide hatten als Unfallwagen den Weg zu mir gefunden.

Leider hatte ich nicht mit allen meinen Unternehmungen Glück. Eines Tage kamen zwei Herren ins Geschäft und überredeten mich, einen Vertrag für einen Fernlehrgang zum Techniker abzuschließen. Aufgrund des Hinweises, dass bei einem Notendurchschnitt von mindestens zwei die Kosten durch staatliche Fördermittel bezahlt würden, entschloss ich mich spontan zur Unterschrift. Allerdings blieb mir damals wenig Zeit, mit klarem Kopf zu lernen. Ich spielte in der Tanzkapelle und war im Musikverein aktiv. Dementsprechend musst ich oft zu Proben und Konzerten. Vor allem aber hatte ich seit Juli 1960 auch schon Helga, meine spätere Frau, zur Freundin. Nach sechs Monaten gab ich auf, musste aber anschließend noch etliche Raten bezahlen.

Im Januar 1961 befahl mich die Bundeswehr zur Musterung. Es gelang mir, nicht eingezogen zu werden. Stattdessen suchte ich nach einem anderen Weg, einmal in die Fremde zu gehen. Tatsächlich bot sich mir eine Gelegenheit: Zu Hause hatten wir Fremdenzimmer und seit Jahren Gäste aus Bielefeld, eine liebe Familie namens Fischer mit drei Kindern. Frau Fischer arbeitete als Chefsekretärin



bei einer großen Firma mit eigenem Fuhrpark. Dessen Leiter war Kfz-Meister und leitete nebenbei Vorbereitungskurse zur Kfz-Meisterprüfung. Über diese Verbindung ergab es sich, dass ich Mitte Januar 1963 nach Bielefeld zog.

An dem Dienstag, an dem ich bei Familie Fischer ankam, kündigte die Zeitung an, dass am Sonntag an den Hängen der Schwedenschanze die Bielefelder Stadtskimeisterschaften ausgetragen würden. Die dortigen Berge, Ausläufer des Teutoburger Waldes, sind mit unseren im Schwarzwald nicht zu vergleichen. Nun war Ski fahren noch vor der Musik meine größte Leidenschaft. Seit meinem fünften Lebensjahr sehnte ich mich im Winter nach Schnee, um mit meinen Freunden Schneeschuh fahren zu können.

Bereits 1952 nahm ich als einziger Schüler mit Stahlkanten an den Brettern am Branden-Abfahrtslauf teil. Mit den neuen, von Tante Marie bezahlten, 190 cm langen Holzski und den besagten Stahlkanten kam ich allerdings noch nicht gut zurecht. Sie waren für mich viel zu lang. Ich konnte schlecht Kurven fahren und wurde daher nur Zweiter. Drei Jahre später war ich Gründungsmitglied des Skiklubs Münstertal und nahm seitdem recht erfolgreich an Rennen teil.

1956 wurden Walter Riesterer und ich zu den Bezirks-Jugendmeisterschaften nach Todtnauberg angemeldet. Die Fahrt dorthin machten wir bereits am Freitag mit dem Postauto. Nach einmaligem Umsteigen in Utzenfeld kamen wir am Abend bei Tante Luise in Aftersteg an. Am Sonntag machten wir uns nach dem zweiten Rennen und mäßigem Erfolg mit den Skiern auf den Heimweg. Dieser



Skifahren ist Josef Gutmanns Leidenschaft (3. von rechts)

fürte uns über den Notschrei und die Halde den Stohren hinab ins Müntertal. Der Aufstieg von Todtnauberg zum Notschrei mit den Brettern an den Beinen war sehr mühsam. Wir hatten jedoch Glück und ein vorbeikommendes Auto nahm uns vom Notschrei bis zur Halde mit. Von dort fuhren wir auf unseren Skiern die mit Schnee bedeckte Stohrenstraße hinunter ins Müntertal.

Ich war froh, als ich endlich daheim im Warmen war und bedauerte Walter, der bis zur Münsterhalde noch mindestens sieben Kilometer zurücklegen musste. Erst dann war auch er auf dem Schuhmacherhof unterhalb der Sirnitz zu Hause.

Noch am Sonntag vor der Bielefelder Herausforderung wurde ich im Müntertal zum zweiten Mal Vereinsmeister in der Alpinen Kombination. Mit meiner Erfahrung stellte für mich das Rennen an der Schwedenschanze keine Schwierigkeit dar.

Am Tag nach dem Wettkampf meldete die Zeitung: „Josef Gutmann aus dem Schwarzwaldstädtchen Obermüntertal wurde Bielefelder Stadtskimeister“. Dieses Ereignis machte mich nicht nur gleich bei meinen Arbeitskollegen bekannt. Ich fand im dortigen Skiclub auch gute Freunde, wie z.B. den gebürtigen Österreicher Norbert Malzer, zu dem ich heute noch guten Kontakt habe.

Ausser den Genannten kannte ich noch eine Familie Janßen in Bielefeld, die ich während ihres Urlaubs im Müntertal kennengelernt hatte. Bei dieser Familie war ich jeden Sonntag zum Mittagessen eingeladen. Ansonsten hatte ich genügend Zeit zum Lernen und deshalb keine Mühe, dem Unterricht zu fol-

gen. Parallel zu den an den Wochenenden stattfindenden Fachkursen besuchte ich zweimal wöchentlich abends die kaufmännischen Vorbereitungslehrgänge der Handwerkskammer. Ab Februar arbeitete ich in einer reichlich finsternen Bude des Obermeisters. Etwa alle sechs Wochen gönnte ich mir ein verlängertes Wochenende. Das erste Mal fuhr ich mit der Bahn, danach mit dem Auto zu Eltern und Freundin. Dazwischen schrieb ich ab und zu Briefe nach Hause. Einmal steckte ich versehentlich den Brief an Helga in den Umschlag für meine Eltern und umgekehrt. Zum Glück standen keine Geheimnisse darin.

Am 18. Oktober 1963 legte ich bei der Handwerkskammer Bielefeld die Meisterprüfung ab. Nun wollte ich noch meine Kenntnisse im Bereich der Blecharbeiten verbessern. Gelegenheit dazu bot mir die Firma Stubanus in Freiburg, ei deren Autoblechnern konnte ich spezielle Techniken lernen. Hier wurde ausgebeult, ohne Kunststoffspachtel zu verwenden. Dies war sehr zeitaufwendig, aber mit Zinn und viel Gefühl ging es auch so.

Im Februar 1964 las ich in der Zeitung, dass die Firma Mercedes-Burger in Emmendingen einen Kfz-Meister suchte. Mit meinem frisch gebackenen Meisterprüfungszeugnis bewarb ich mich erfolgreich um die Stelle. In der Werkstatt arbeiteten sechs Gesellen und fünf Lehrlinge im Alter von fünfzehn bis neunzehn Jahren. Mit meinen dreiundzwanzig Jahren, jung und unerfahren, war ich sozusagen der bessere Oberstift. Bei Arbeiten im Bereich der Reparaturannahme und einigem Anderen, fehlten mir sowohl Erfahrung als auch Lehrgänge für die Lösung verschiedener technischer Probleme.

Auch in meinem ureigensten Fachbereich hatte ich nicht nur Erfolge zu verzeichnen. So erhielt ich wegen meiner Lackierkenntnisse einmal den Auftrag, einen VW Käfer zu lackieren. Es war Ende April und ein ungewöhnlich heißer Tag für diese Jahreszeit. Die Lackierung sollte besonders gut werden. In der Waschhalle spritzte ich mehrere Gänge Kunstharzlack auf, so dass das Auto glänzte „wie eine Eins“. Nach drei Tagen gab es eine Überraschung. Durch die warme Witterung hatte ich zuviel Lack aufgetragen. Dieser konnte nicht durchtrocknen, so dass



Josef Gutmann als
Stadtskimeister Bielefeld

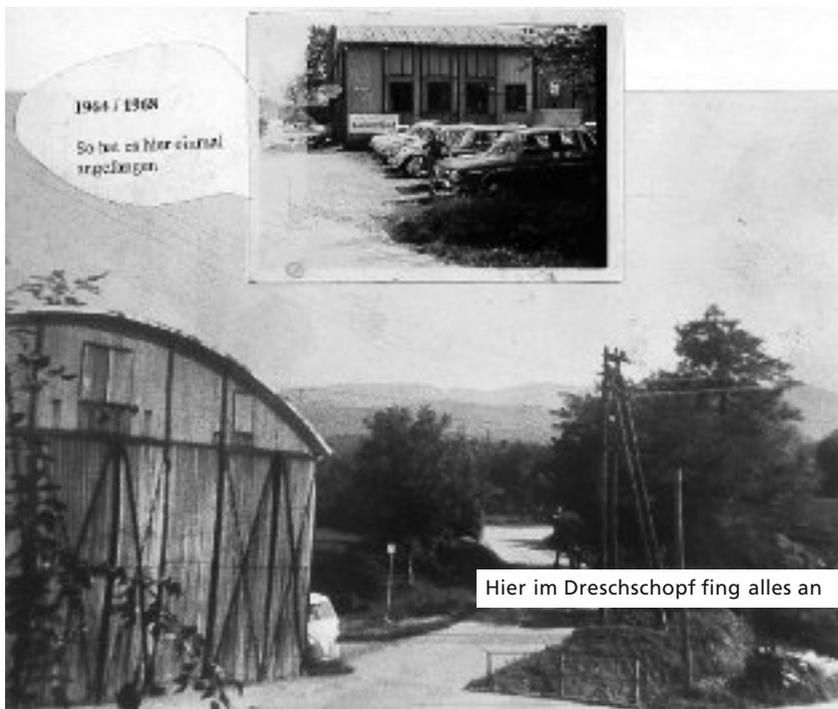
an vielen Stellen orangenschalenartige Verformungen der Oberfläche auftraten. Zum Beheben der Mängel, Abschleifen des Lacks und nochmaliges Lackieren, wurde das Fahrzeug in eine Fachwerkstatt gebracht. Vielleicht trugen solche Pannen mit dazu bei, dass ich nicht nach Emmendingen umziehen wollte, wo ich eine Betriebswohnung hätte haben können.

Bereits zu meiner Bielefelder Zeit besuchte mich während eines kurzen Heimaturlaubs ein Vertreter der Mineralölfirma Total. Er wollte mich dazu überreden, auf unserer Wiese die unten im Tal an die Straße grenzte, eine Tankstelle mit Reparaturwerkstatt zu bauen. Mein Vater war von der Idee begeistert. Ich dagegen ließ mich nicht überzeugen. Die abgelegene Lage im Obertal schien mir ein entscheidender Standortnachteil zu sein. Stattdessen fuhr ich immer öfter mit meinem NSU „Prinz“ um den leer stehenden Dreschschopf in Ehrenstetten herum und überlegte: ‚Hier drinnen könnte man doch Autos reparieren. Vor allen Dingen Unfallwagen aufkaufen, diese instand setzen und wieder verkaufen.‘ Mit dem Gewinn sollte doch wohl eine Familie zu ernähren sein.

Mein zukünftiger Schwiegervater Otto Hegle war in Ehrenstetten Gemeinderat. Ich bat ihn, bei Bürgermeister Steinle anzufragen, ob es eine Möglichkeit gäbe, diesen Schuppen zu mieten. Dieser wurde überwiegend vom Nachbarn Otto Burger zum Einstellen seines Lkws genutzt. Auch die alte und nicht mehr benötigte Dreschmaschine stand noch herum. Wir erhielten letztlich die Erlaubnis, die vordere Hälfte des Schuppens ab den seitlichen Toren anzumieten. Die restliche Fläche wurde durch einen Zaun abgetrennt. Auf der rechten Seite zimmerten als versierter Schreiner mein Schwiegervater Otto Hegle und als Maurerpolier mein Schwager Erich Ritter einen Raum für das Büro, sowie einen beheizbaren Stellplatz in dem zwei Autos Platz hatten, um daran Reparaturen durchführen zu können. In diesen Raum wurde eine Zwischendecke aus Spanplatten eingezogen. Fensterglas ersetzte die mit Blech verschlossenen Öffnungen in den Wänden, und schon war die Werkstatt fertig.

Am 4. Mai 1964 meldete ich auf dem Rathaus Ehrenstetten meinen Kfz-Betrieb an, am 12. Mai ließ ich ihn in die Handwerksrolle bei der Handwerkskammer in Freiburg eintragen. Vier Tage später heiratete ich meine Helga. Für unsere Wohnung im Ölbergweg 1 hatten wir 80 DM und für die Werkstatt ebenfalls 80 DM feste Mietkosten zu bezahlen.

Die wichtigsten Geräte, eine Vier-Säulen-Hebebühne, ein Luftkompressor, ein Reifenmontiergerät und eine Radwuchtmaschine wurden von der Mineralölfirma Castrol auf Amortisationsbasis zur Verfügung gestellt. Die Hebebühne fand ihren Platz außerhalb der beheizbaren Fläche im Dreschschopf. Werkzeug, Kleingeräte wie Bohrmaschinen usw. konnte ich mit meinem ersparten Bausparvertrag begleichen, den ich mir prämienunschädlich in Höhe von etwa 10.000 DM ausbezahlen ließ. Da ich keine Sicherheiten zu bieten hatte, war



das Kreditkonto bei der Bank sehr eingeschränkt. Frau Brinks, die Angestellte der Spar- und Kreditbank, rief mehr als einmal an, um uns darauf hinzuweisen, dass das Konto überzogen war. Dankenswerter Weise unterschrieben mein Bruder Paul und mein Schwager Erich für mich eine Bankbürgschaft über jeweils 10.000 DM; von meinem Vater und Paul erhielt ich ein Darlehen von 6.000 DM, das jährlich mit sechs Prozent verzinst wurde.

Nun begann die Arbeit. Tagsüber stand ich in der Werkstatt, abends wurden die Autos lackiert oder, zusammen mit Helga, auf der Schreibmaschine Unfallrechnungen für die Versicherungen geschrieben. Da die Arbeit zunahm, war ich froh, mit meinem Cousin Josef Wiesler den idealen Mitarbeiter gefunden zu haben. Wir kannten uns seit unserer Kindheit. Seine Mutter war allen sieben Geschwistern Patentante. In der Zeit bei der Firma Stubanus fuhr er mit mir zu seiner Lehrstelle als Autoelektriker bei der Firma Glaser. Doch auch zu zweit hatten wir noch so viel zu tun, dass wir zum 1. September 1964 zur Verstärkung für die Blecharbeiten den Mechaniker Bernhard Jehle einstellten. Jehle und ich kümmerten uns hauptsächlich um Blech- und Lackierarbeiten, Josef Wiesler war auf elektrische und mechanische Arbeiten spezialisiert. Auch meine



Provisorische Werkstatt in der Scheune der Familie Gutekunst

Ehefrau Helga wurde mit Teile holen, Zulassungen erledigen, TÜV-Vorfahrten, Kassenbuch und Rechnungen schreiben voll eingespannt.

Von Anfang an hatte ich großes Interesse, die Vertretung einer Automobilfirma zu übernehmen. Doch welches Fabrikat war attraktiv und tatsächlich zu bekommen? Opel gab es bereits in Bad Krozingen und in Staufen, Ford in Kirchhofen. Simca baute einen schönen 1000er, Renault hatte mit dem R4 und dem R8 schon mehrere vielversprechende Typen auf dem Markt. Guter Rat war teuer. Über den Castrol-Vertreter Herrn Müller, der Geschäftsverbindungen zur Firma Schneider in Freiburg besaß, kam ein Kontakt zu Renault zustande. Im November schloss Herr Schneider mit mir einen Renault-Service-Vertrag ab und im Dezember verkaufte ich meinen ersten Renault an unseren Nachbarn Walter Fritsch.

Die Arbeit wurde immer umfangreicher. Helga war fast täglich auf Achse, um Erledigungen zu machen. Das im November 1964 geborene Töchterchen Petra wurde bei Oma Hegle abgeliefert oder aber mitgenommen. Wenn Helga in die Werkstatt zurückkam, schlief im Kindersitz - damals nur zwei Metallbügel mit provisorischen Gurten, die an die Lehne des Beifahrersitzes gehängt wurden - meistens ein mit dem Kopf nach unten hängendes Kind.

Im Frühjahr 1965 stellten wir mit Bernhard Zimmermann und Rainer Fehrenbach die ersten Lehrlinge ein. Dazu kamen in den Folgejahren eine Bürokraft und ein weiterer Mechaniker. Diese Beschäftigungsverhältnisse waren in den größtenteils ungeheizten Räumen nicht ohne weiteres möglich. Das



Töchterchen Petra

Gewerbeaufsichtsamt wollte den Betrieb sogar schließen, weil ich in diesem mit einem Altöfen beheizten Raum bei offener Flamme, ohne Schutzmaske und ohne Abzug des Farbnebels Autos lackierte. Am Taschentuch konnte ich noch zwei Tage später erkennen welche Farbe gerade verarbeitet wurde.

Wir benötigten neue Betriebsräume. Da sich die Verhandlungen mit der Gemeinde Ehrenstetten anfangs sehr zäh darstellten, erwogen wir auch eine Aussiedlung nach Bad Krozingen. Dem damals noch jungen Bürgermeister Karl Ruch gelang es schließlich, mich mit einem guten Angebot in Ehrenstetten zu halten. Ich konnte 1968 das Grundstück am jetzigen Standort kaufen und ein Jahr später darauf ein neues Firmengebäude errichten. Für den Neubau erhielt ich vom Land Baden-Württemberg einen Zuschuss von 10.000 DM. Das waren in den ganzen fünfzig Jahren die einzigen öffentlichen Mittel, die der Betrieb jemals erhalten hat.

Wegen eines Arbeitsunfalls mit Verbrennungen am linken Arm 1966 und eines Skiunfalls mit Oberschenkelfraktur im März 1967 war in dieser Zeit statt Urlaub ein Krankenhausaufenthalt angesagt. Neuer Nachwuchs war bereits unterwegs, als Helga und Petra mich in der Klinik besuchten und das Töchterchen an Ostern in meinem Krankenbett ihren Osterhasen suchte.

Die Freude war groß, als mir Helga am 28. Oktober 1967 mit Sohn Thomas einen Stammhalter schenkte. Bereits bei der Geburt von Petra war Helga der Meinung gewesen, wie ihre Schulkameradinnen, einen Jungen zu bekommen.



Das neue Firmengebäude -
im Vordergrund Sohn Thomas

Damals sagte sie zum Dienst habenden Arzt: „Schauen sie noch einmal, ob es nicht doch ein Junge ist.“ Später freute sie sich, ein Pärchen zu haben.

War das Arbeiten im Dreschschof vor allem im Winter und Hochsommer sehr anstrengend, blieb doch auch Zeit, ein Späßchen zu machen: So kam Frau Sophie Dischinger, sie war bereits über sechzig Jahre alt, um für ihre Ziegen das Gras von der Wiese ausserhalb der Werkstatt zu holen. Wenn es die Zeit erlaubte, war ich ihr behilflich und schnitt mit der Sense etwas Gras ab. Einmal hatte ich ihr heimlich die Absätze rot angepinselt, ein andermal vom Handkarren die Luft abgelassen. Nachdem wir den Schaden behoben hatten, indem wir die Reifen wieder aufpumpten, lobte sie uns im ganzen Dorf als hilfsbereite junge Männer.

Auch war auf der Straße vor und hinter dem Dreschschof reger Betrieb: Mädchen aus dem Dorf wagten manch neugierigen Blick auf die jungen Männer bei der Arbeit. Auf diesem Weg hat Meister Wiesler seine Frau Anita kennen gelernt.

Während der Bauphase von Mai bis Oktober 1969 hatten wir im Stiedlengäßle in der Scheune der Familie Gutekunst eine provisorische Werkstatt mit einer Hebebühne eingerichtet. Ich erinnere mich, wie ich am Morgen der ersten Mondlandung im Juli 1969 dort während der Rundfunkübertragung ein ganzes Auto lackierte. Bis zum offiziellen Arbeitsbeginn um acht Uhr war das Fahrzeug schon staubtrocken.

Im selben Jahr besuchte Josef Wiesler die Meisterschule. Mit dem Einzug in

den Neubau übernahm er als frisch gebackener Kfz-Meister die Leitung der Werkstatt. Bernhard Jehle erhielt die Verantwortung für das Ersatzteillager. Somit hatte ich etwas mehr Entlastung und konnte mich stärker dem Neu- und Gebrauchtwagenverkauf im nun vorhandenen Büro widmen. Während der Jahre in unseren provisorischen Werkstätten im Dreschschopf und in der Scheune musste ich neue Kunden, die sich für die Fahrzeuge auf unserer Wiese interessierten, in deren Wohnungen besuchen, um dort die Kaufverträge zu schreiben.

Nach dem Einzug in die neue Wohnung über den Geschäftsräumen im Juli 1970 bot mir ein Freund aus der Meisterschule an, im Wohnwagen seines Bruders ein paar Tage Urlaub an der Ostsee zu verbringen. Kurz entschlossen machten Helga und ich uns mit den Kindern auf und fuhren für zehn Tage ans Meer. Am Strand zu liegen und nichts zu tun, ausser zu schwimmen, kostete uns große Überwindung, gab es doch zu Hause so viel Arbeit. Wir hatten noch nie Urlaub gemacht und mussten uns erst damit zurecht finden, nicht zu arbeiten. Da wir uns nach der Bauphase in diesen ersten Ferien sehr gut erholten, nahmen wir uns vor, jedes Jahr mindestens zwei Wochen Urlaub zu machen. Das haben wir bis heute eingehalten.

Bis zur Wiedereröffnung in der Wentzingerstraße hatten wir schon 221 Neufahrzeuge verkauft. Für 1970 verzeichnen die Unterlagen 112, für 1971 118 und für 1972 sogar 239 neue Autos, die wir auf den Markt bringen konnten.

Im Dezember 1970 eröffneten wir die Elf-Tankstelle. In den ersten zehn Jahren verließen unseren Betrieb 1.163 Neu- und etwa eben so viele Gebrauchtwagen. Was verdient wurde, stand gleich wieder als totes Kapital in Form von Gebrauchtwagen auf dem Parkplatz oder wurde in das Teilelager und in Werkzeug investiert. So ist das heute noch.

Mit wenig Schulden angefangen, wurden die Verpflichtungen im Laufe der Zeit immer größer:

- 1975** erwarben wir von Nachbar Adolf Brengartner durch Ackertausch mit Schwiegervater Hegle den gegenüber liegenden Gebrauchtwagenplatz.
- 1977** bauten wir den Ausstellungsraum mit erweiterten Kellerräumen an.
- 1988** folgte in Kirchhofen in schöner Lage der Bau unseres privaten Wohnhauses.
- 1991** wurde das Geschäftsgebäude mit einem Dachstuhl aufgestockt, um Platz für die inzwischen gewachsene Großfamilie zu schaffen.
- 1994** erfolgte die Umwandlung der Einzelfirma in eine GmbH & Co KG. Sohn Thomas wurde Mitgesellschafter. Damit war die Nachfolge geregelt.
- 1998** bauten wir die Tankstelle nach den neuesten, gesetzlichen Umweltauflagen um.
- 1999** eröffneten wir die neue Ausstellungshalle. Nun waren wir für die Herausforderung des neuen Jahrtausends gerüstet.



Renault Twizy Z.E.

Bei Renault befand sich um die Jahrtausendwende vieles im Umbruch. Unter der Führung eines großen Autohauses als Haupthändler sollten die Renault-Autohäuser einer Region fusionieren. Renault Deutschland hatte uns, als größtes Renault-Unternehmen südlich von Freiburg, dafür ausersehen, diese Funktion für den Raum Ehrenkirchen-Todtnau-Kandern-Müllheim-Lörrach-Waldshut-südliche Rheinschiene zu übernehmen.

Nach zahlreichen Gesprächen mit unseren Händlerkollegen und intensiven Verhandlungen mit Renault entschieden wir uns gegen die Fusion und das damit verbundene wirtschaftliche Risiko. Bei dieser Entscheidung spielte auch unsere Verantwortung gegenüber unseren rund dreißig Mitarbeitern eine erhebliche Rolle. Heute sind uns als Renault-Dacia-Haupthändler die Autohäuser Wissler in Todtnau/Aftersteg und Pfunder in Müllheim als Servicebetriebe angegliedert.

Schon bald reichten auch im Neubau die Räumlichkeiten nicht mehr aus. Auf der Empore wurden nachträglich Fenster eingebaut und ein Büro mit zwei Arbeitsplätzen für die Disposition eingerichtet.

Das Jahr 2004 brachte ereignisreiche Monate für unser Familienunternehmen: Das Autohaus Gutmann feierte sein 40 jähriges Bestehen, die Handwerkskammer Freiburg überreichte mir den Goldenen Meisterbrief und wir ehrten - last but not least - bei einem Festakt unsere Mitarbeiter Josef Wiesler und Bernhard Jehle für 40 Jahre Betriebszugehörigkeit.

Seit 2005 sind wir Dacia-Haupthändler. Mit seinem Tochterunternehmen „Dacia“ hatte Renault das passende Fahrzeugkonzept für das Krisenjahr 2008 gefunden. Dank eines überzeugenden Preis-Leistungs-Verhältnisses schaffte die Marke den Durchbruch auch in Deutschland.

Die „Abwrackprämie“ 2009 sorgte schließlich dafür, dass nach einigen sehr



Firmengebäude 2014

schwierigen Jahren alle Verkäufer wieder viel zu tun hatten. Auch ich war in dieser Zeit voll in die Kundenberatung eingebunden. Daneben sorgte ich dafür, dass die alten Autos mit den nötigen Papieren versehen und zum Schrotthändler gebracht wurden.

Die Einführung der Elektrofahrzeuge von Renault 2011 war für uns der richtige Schritt in eine zukunftsfähige, verantwortliche Fahrzeugtechnik und kam uns als umweltbewusstem Unternehmen sehr entgegen. Gerade in einer Region wie der unseren, mit einem hohen Anteil an ökologisch verantwortlichen Kunden, sind die Fahrzeuge mit null Emissionen (Z.E. = Zero Emission) wie der Twizy Z.E., Kangoo Z.E., Zoe Z.E. oder Fluence Z.E. eine wichtige Bereicherung der Renault-Fahrzeugpalette.

In den vergangenen zehn Jahren ist das tägliche Geschäft nicht leichter geworden. Umso erfreulicher ist, dass Schwiegertochter Jasmin seit die beiden Kinder Olivia und Luca aus dem Größten heraus sind, im Unternehmen mitarbeitet. Sie ist für die verschiedensten Bereiche im Autohaus verantwortlich und als ausgebildete Wirtschaftsmediatorin eine große Unterstützung der Geschäftsleitung.

Die vorläufig letzten Neuerungen haben wir 2012 mit der Modernisierung und Sanierung des Werkstatt- und Bürogebäudes angepackt. Es entstand ein heller, freundlicher Empfangsbereich und mit einer Werkstatttechnik auf dem neuesten Stand können wir nun noch mehr für die Zufriedenheit unserer Kunden tun.

In den fünfzig Jahren unseres Bestehens haben wir über 11.000 neue und über 14.000 gebrauchte Autos verkauft. Diese Fahrzeuge hintereinander aufgereiht würden eine Autoschlange von etwa 120 Kilometern Länge ergeben.

Dieses Jahr feiern wir mit ganzjährigen Aktionen, der Jubiläums-Cocktailnacht am 30. April und einem großen Fest am ersten Maiwochenende unser 50-jähriges Firmenjubiläum. Bereits am 30. November 2013 überreichte mir in einem Festakt die Kreishandwerkerschaft Freiburg den Diamantenen Meisterbrief und ehrte mich damit für 50 Jahre Kfz-Handwerksmeister.



In den vergangenen Jahren hat mein Sohn und Nachfolger Thomas immer mehr Verantwortung übernommen. Inzwischen trägt er als geschäftsführender Gesellschafter die Hauptlast des Unternehmens und ich versuche, ihn bestmöglich zu unterstützen. Seitdem ich mich als Seniorchef aus der tägliche Arbeit verstärkt zurückziehe, bleibt mir nun aber wieder mehr Zeit für meine Hobbys.

Auch in den Jahrzehnten, in denen ich täglich von frühmorgens bis spätabends im Geschäft war, habe ich immer versucht, mit Sport und Musik für genügend Ausgleich zu sorgen. Dennoch habe ich 1969 mein aktives Musizieren bei der Schwarzwaldkapelle Münstertal aufgegeben. Aus dieser „Musikantenzeit“ besitze ich neben meiner Klarinette auch ein Tenorsaxophon.

Das Tenorsaxophon spiele ich nur bei Anlässen, bei denen es weit gehört werden soll, wie z.B. an Weihnachten auf dem Ölberg. Auch am 19. März, dem Josefstag, begleiten wir Handwerksmeister der Vereinigten Zünfte von Kirchhofen die heilige Messe mit unseren Instrumenten.

Die Klarinette dagegen ist mein ständiger Begleiter. Ich habe sie bei fast jeder Geburtstagsfeier dabei, um mit lustigen Liedern für eine fröhliche Stimmung zu sorgen. Sogar bei den gewonnenen Renault Wettbewerbsreisen in die weite Welt habe ich sie im Reisekoffer mitgenommen.

Während meines fünfzehnjährigen Ehrenamts als Pfarrgemeinderat habe ich beim Altenwerk Ehrenstetten jährlich einen Ausflug organisiert und mit der Klarinette beschwingte Lieder angestimmt. Auch heute noch organisiere ich jeden Monat gemeinsam mit anderen hauptverantwortlich eine Veranstaltung dieser Gruppe, die vor fünf Jahren in Seniorengemeinschaft St. Georg Ehrenstetten umbenannt wurde. Kurzausflüge in die nähere Umgebung, Lieder singen aus vergangenen Zeiten und etwas Gutes zum Vespere und Trinken ist das, was bei



Die Klarinetten Oldies
von li.: Rober Ritter, Josef Gutmann,
Heinrich Bruckert, Werner Ruh

unseren zum Teil über 90jährigen immer gut ankommt.

Als 1995 ehemalige Musikkameraden der Schwarzwaldkapelle Münstertal eine Seniorenabteilung gründeten, war ich mit dabei. Die zwölfköpfige Seniorenkapelle Münstertal spielt ihre volkstümlichen Weisen bei verschiedensten Anlässen wie z.B. Frühschoppenkonzerten in Festzelten, Geburtstagsfeiern oder Festveranstaltungen.

Seit 2003 besteht im Markgräfler Musikverband eine vierundvierzig Mann starke Seniorenkapelle in der auch ich musiziere. Dort hatte Robert, der Bassklarinette spielt, die Idee, ein Klarinetten-Quartett zu gründen. Notenmaterial für unsere Besetzung hatte er bereits vorrätig. Ich war zwar neugierig, dachte jedoch, dass ich Donnerstagvormittags um halb Zehn keine Zeit für die Musikprobe haben würde.

Nach der ersten Probe in Werners Wintergarten war meine Begeisterung so groß, das man sich in unserem Alter für so etwas Schönes einfach die Zeit nehmen muss. Die erste Stimme spielt Heinrich. Er wird dieses Jahr sechsundsiebzig und ist der Älteste von uns. In dieser Gruppe mit drei B-Klarinetten und einer Bassklarinette, spielen wir hauptsächlich klassische Musikstücke von Mozart, Hayden usw., haben aber auch Swing und volkstümliche Weisen im Repertoire.

Unseren ersten Auftritt hatten wir im September 2009 bei der Einweihung des renovierten Georgheims in Ehrenstetten. Inzwischen nennt sich unsere Kapelle „Die Klarinetten Oldies“ und gibt, einheitlich mit schickem Hemd und Weste eingekleidet, Ehrungen, festlichen Anlässen oder Veranstaltungen in der Kirche einen würdigen Rahmen.

Es ist ärztlich erwiesen, das Musik die beste Vorsorge ist um geistig fit zu bleiben und wahr ist auch: „Man hat Zeit, wofür man sie sich nimmt.“

Wie bereits erwähnt, war Skifahren in meiner Jugend und als junger Mann meine größte Leidenschaft. Als ich meine Aktivenzeit beendete, waren Petra und Thomas bereits geboren. Nun war es mein Ziel, aus ihnen gute Skifahrer zu machen.

Im Skiclub Münstertal wurde ich 1971 alpiner Sportwart. Im selben Jahr machte ich über den Skiverband Schwarzwald die Trainerausbildung und führte Trainingskurse auf Vereins-, Bezirks- und Verbandsebene durch. Bei Schülerrennen die im Schwarzwald oder auch in Bayern stattfanden, war ich nun als Trainer oder Mannschaftsführer dabei. Die Arbeit mit Jugendlichen habe ich viele Jahre lang mit großem Spaß gemacht und bin dabei selbst jung geblieben.

Der Trainingserfolg blieben auch bei meinen Kindern nicht aus. Schon sehr bald waren Petra und später auch Thomas gute Skifahrer. Beide wurden in die Verbands- beziehungsweise Landesmannschaft aufgenommen und haben mehrfach Siege als Vereins- und Bezirksmeister errungen. Petra zum Beispiel wurde 1978 baden-württembergische Schüler-Vizemeisterin im Slalom und Thomas 1981 Schwarzwald-Vizemeister im Riesenslalom.

Zur Vorbereitung auf die Wettkampfsaison wurde ab dem Spätsommer fleißig Kondition trainiert. Diese sportliche Betätigung tat auch mir gut. Trotz einer Arbeitswoche von über fünfundfünfzig Stunden im Betrieb, wurde wann immer es ging zum Ausgleich Sport getrieben. Natürlich habe ich als „alter Hase“ auch neue Lauftechniken wie das Carving gelernt.

Mein Tipp, um möglichst ohne Erschöpfung fit zu werden: Zwei Tage Ski Alpin mit einem Tag Langlauf abwechseln.

Auch als Petra und Thomas nur noch vereinsinterne Skirennen fahren, habe ich weiterhin jede Gelegenheit genutzt, um Ski zu fahren. Über Jahre haben wir in Davos Winterurlaub gemacht. Gemeinsam mit Skifreund Peter und dessen Frau Annelore, die eine gute Köchin ist, bezogen wir für zehn Tage eine Ferienwohnung.

Im Skiurlaub Januar 2011, das Jahr davor war ich siebzig geworden, fühlte ich mich besonders fit und kam auf die Idee, mich einmal wieder beim Skirennen mit Gleichaltrigen zu messen. Kurz entschlossen rief ich Werner Sauter, einen Skifreund aus St. Georgen im Schwarzwald, an. Dieser nahm seit vielen Jahren an internationalen Alpinen Masters Cup Skirennen teil und konnte mir sagen, wo es Startmöglichkeiten gab. Mit Luis Eichner, Mannschaftsführer des Deutschen Skiverbands, klärte ich die erforderlichen Formalitäten wie Athletenerklärung und Versicherung.

Nachdem die geplanten Deutschen Meisterschaften in Schliersee ausgefallen waren, fand eine Woche später ein FIS Mastercup mit drei Rennen in Megeve statt. Von dort fuhr ich direkt weiter zu den am folgenden Dienstag beginnenden World Criterium (Weltmeisterschaften) in Andorra.



Seit Jahren hatte ich nicht mehr mit Stangen trainiert und erst recht hatte ich keine Erfahrung mit den inzwischen beim Slalom verwendeten Kippstangen. Kein Wunder, dass ich in Megeve und bei den Weltmeisterschaften in Andorra nicht immer die Ideallinie fand und mich mit Plätzen im Mittelfeld begnügen musste. Beim abschließenden FIS-Riesenslalom hätte es dann fast geklappt: Mit einem vierten Platz in der Klasse B9 habe ich das Siegerpodest knapp verfehlt.

Bei den Masters gibt es drei Kategorien: Kategorie A Herren von 31 bis 55 Jahre, Kategorie B Herren von 56 bis über 91 Jahre und die Kategorie C für Damen ab 31 Jahren. Des weiteren werden alle Kategorien in Klassen mit jeweils fünf Jahrgängen gewertet.

Um meine Chancen auf eine bessere Platzierung in der Saison 2012 zu verbessern, trainierte ich nun mit Stangen. Bei meinem ersten Rennen der Saison in Bischofswiesen habe im FIS Nachriesenslalom am Göttschen den ersehnten „Stockerlplatz“ eingefahren. Über diesen dritten Platz habe ich mich sehr gefreut.

An den Alpinen Deutschen Masters Meisterschaften am Hochficht im Grenzgebiet Böhmerwald/Bayrischer Wald hatte ich mit großen Hoffnungen auf eine gute Platzierung teilgenommen. Hier konnte ich, wenn auch knapp, einen Sieg im Slalom und im Riesenslalom in meiner Klasse feiern.

Die Weltmeisterschaften fanden Ende März in Kalifornien USA in den Bergen von Mammoth Mountain statt. Der Ort liegt auf über 2500 Meter über dem Meeresspiegel, die Austragungspisten der Skirennen auf ca. 3000 Metern Höhe. Ich musste nicht nur mit der Zeitverschiebung von neun Stunden klar kommen, sondern mich auch noch akklimatisieren.

Nach zwei Eingewöhnungstagen begannen die Wettkämpfe mit dem Slalom. Die steilen Passagen der anspruchsvollen Strecke bezwang ich fehlerfrei, übersah jedoch drei Tore vor dem Ziel eine Torkombination und musste ausscheiden.

Im Riesenslalom ging ich voller Zuversicht in den ersten Lauf und kam als Zweitschnellster ins Ziel. Das waren gute Voraussetzungen für den zweiten Durchgang. Beim Startkommando Ready-Steady-Go wurde katapultartig gestartet. Ich riss die Skienden hoch und spürte sofort einen stechenden Schmerz in der linken Wade. Dennoch fuhr ich mit letzter Kraft und unter Schmerzen die Strecke - sozusagen auf eineinhalb Beinen. Im Ziel verfehlte ich um elf Hundertstelsekunden den Protestplatz. Der undankbare vierte Platz war eine tolle Sache, aber es hätte auch der zweite sein können.

Am folgenden Tag nahm ich zwei starke Schmerztabletten und startete beim Super G. Diese schnellen Disziplinen mag ich sehr. Bei der Besichtigung der Piste vor dem Lauf musste man sich eine unübersichtliche Stelle merken, bei der die Linienführung nach links ging.

An dieser Stelle war ich schon vorbei, als ich, in der Hocke fahrend, drei Tore vor dem Ziel, meinte, jetzt nach links abbiegen zu müssen. Plötzlich befand ich mich außerhalb der befestigten Piste, schlug mehrere Saltos, und fand mich ohne Skier an den Füßen und ohne Stöcke in den Händen und zum Schluss auch noch unter den Fangnetzen hindurchgeflogen, im Schnee wieder. Damit war die rasante Fahrt zu Ende.

Bitter enttäuscht, aber gottfroh, keine Verletzung erlitten zu haben, sammelte ich die verlorenen Sachen wieder ein.

Im Spätsommer 2012 bekam ich Rückenprobleme. Nachdem ich im Urlaub in Oberstdorf mit Peter noch eine achtstündige Bergtour ohne Schmerzen gemacht hatte, wunderte ich mich, dass ich nur noch kurze Zeit laufen oder stehen konnte. Der Physiotherapeut hatte die richtige Vermutung, dass diese von einer Verengung des Spinalkanals kämen, meinte aber, alpines Skifahren wäre eventuell schmerzfrei möglich.

Mein Konditionstraining musste ich wegen der Beschwerden auf statische Übungen beschränken und entsprechend waren die Ergebnisse in der Saison 2013. Bei den Deutschen Meisterschaften in Ruhpolding errang ich im Slalom den zweiten Platz. Im französischen Megeve reichte es bei den Weltmeisterschaften nur zu einen achten Platz im Slalom, im Riesenslalom wurde ich Elfter. Das Teilnehmerfeld bestand aus dreißig, teilweise zwei Jahre jüngeren Fahrern.

Nach meiner erfolgreichen Spinalkanal-OP im April 2013 begann ich mit einem langfristigen Aufbautraining. Obwohl wieder ein jüngerer Jahrgang in meiner Klasse mitfuhr, war ich zuversichtlich, in der Saison 2013/14 zufriedenstellende Ergebnisse einfahren zu können.

In vergangenen Winter verfehlte ich beim FIS Masters-Rennen im Wallis in der Schweiz beim Riesentorlauf das Podest nur um fünfzehn Hundertstelsekunden. Bei den Deutschen Masters-Meisterschaften im Tannheimertal musste ich mich von den drei Jahren jüngeren Teilnehmern geschlagen geben und habe in allen



Bei den Weltmeisterschaften in Kalifornien 2012

Wettbewerben den undankbaren vierten Platz erreicht.

Dennoch meldete ich mich zu den Masters-Skiweltmeisterschaften in Österreich Ende März an. Mit der Hoffnung, mit den neuen, härteren Skischuhen auf den zum Teil vereisten Pisten bessere Leistungen zu erreichen, reiste ich mit Skifreund Bernd Maier aus Seebach am Sonntag, 23. März 2014 nach Göstling, ins Skigebiet am Hochkar.

Für den folgenden Dienstag war der Super G geplant. Dieser wurde aber wegen des Wetters zum Slalom geändert. Gut vorbereitet und voll konzentriert startete ich in den ersten Lauf. Bis zum zweiten Teil der Strecke lief alles gut. Plötzlich kam ich bei einem Rechtsschwung, bei dem man mit der linken Hand die Kippstange wegschlagen musste, mit dem Stock zwischen die Ski. Dabei drehte ich mir das linke Bein nach außen. Einen Sturz hatte das nicht zur Folge, aber ich konnte nur mit Not und Schmerzen den Lauf ins Ziel retten. Der Arzt stellte einen Meniskusschaden fest und verordnete mir drei Tage Bettruhe, was für mich das Ende dieser Skisaison bedeutete.



Bei den Deutsche Meisterschaften 2014

(M)ein Wort zumSchluss

Dieses Jahr werde ich im Mai 74 Jahre alt und schaue auf mein Lebenswerk.

Das Autohaus Gutmann ist ein gesundes, mittelständisches Unternehmen und befindet sich bei meinem Sohn Thomas in besten Händen. Obwohl das tägliche Geschäft heute weitaus komplizierter geworden ist als zu meinen Anfangszeiten vor fünfzig Jahren, bin ich überzeugt, dass er unser Familienunternehmen mit sicherer Hand in eine gute und erfolgreiche Zukunft führen wird.

Chef eines Autohauses unserer Größe zu sein, erfordert enormen persönlichen Einsatz, sehr viel Arbeit und auch den Mut, schwierige Entscheidungen zu treffen. Bei dieser verantwortungsvollen Aufgabe wünsche ich ihm viel Erfolg, Unterstützung von Jasmin, zuverlässige Mitarbeiter, eine robuste Gesundheit und das Quentchen Glück, das man im Leben manchmal eben auch braucht.

Ohne den Entscheidungen meines Enkels Luca für sein Berufsleben vorgreifen zu wollen, freue ich mich doch sehr, dass er sich bei der Firma Schmolck zum Kfz-Mechaniker ausbilden lässt. Damit besteht für mich die Hoffnung, dass er in dritter Generation das Autohaus Gutmann weiterführen wird.

Ich danke Gott und allen, die dazu beigetragen haben, dass wir auf fünfzig erfolgreiche Jahre zurückblicken können - vor allem aber meiner Familie und meiner lieben Frau Helga, die mir in all diesen Jahren zur Seite gestanden hat und mit der ich am 16. Mai die Goldene Hochzeit feiere. In all den Jahren hat sie mir viel gegeben und hatte Verständnis, wenn ich meinen Hobbys nachgegangen bin. Liebe Helga, ich sage Dir ganz herzlich „Danke“!

50 Jahre Autohaus Gutmann ist „echt gut Mann“ und ein richtig guter Grund zum Feiern!

A handwritten signature in cursive script that reads "Josef Gutmann". The ink is dark and the handwriting is fluid and personal.

Nachtrag Mai 2020

Luca Gutmann hat nach seiner Ausbildung den Meisterbrief gemacht, als Jahrgangsbester die Prüfung zum Betriebswirt bestanden und wird das Familienunternehmen in dritter Generation weiterführen.

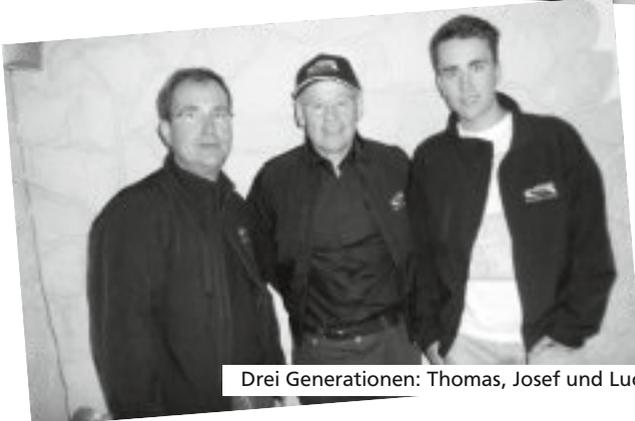
Damit erfüllt sich die Hoffnung von Josef „Seppli“ Gutmann, der als Hirtenjunge nicht einmal davon träumte, eines Tages Chef eines Autohauses zu werden.



Sepp Gutmann mit Ehefrau Helga bei der Verleihung des Diamantenen Meisterbriefs im November 2013



Thomas Gutmann, Jasmin Adam-Gutmann



Drei Generationen: Thomas, Josef und Luca Gutmann

1964 meldet der 23jährige Josef Gutmann am 4. Mai seine Kfz-Werkstatt im ehemaligen Dreschschopf der Gemeinde Ehrenstetten an. Er heiratet seine Ehefrau Helga und Tochter Petra kommt zur Welt. Im Juli wird Cousin Josef Wiesler und im Oktober Bernhard Jehle eingestellt. Ab November übernimmt er die Renault-Vertretung.

1965 Ausbildung der ersten Lehrlinge Bernhard Zimmermann und Rainer Fehrenbach.

1967 kommt im Oktober Sohn Thomas zur Welt.

1969 Bau eines modernen Firmengebäudes mit Ersatzteillager, Büro- und Ausstellungs-räumen.

1970 beginnt der Aufschwung des Unternehmens. Josef Wiesler, inzwischen Kfz-Meister, wird Werkstattleiter; Bernhard Jehle übernimmt das umfangreiche Ersatzteillager. Eröffnung einer Elf-Tankstelle.

1974 10jähriges Jubiläum

1975 Kauf des auf der anderen Straßenseite gelegenen Grundstücks für die Präsentation von Gebrauchtwagen.

1977 Anbau einer Ausstellungshalle zur Präsentation der Neuwagen.

1984 Umstellung des gesamten Betriebs auf Computertechnik.

1989 25jähriges Firmenjubiläum

1993 Thomas Gutmann legt im Januar die Meisterprüfung ab.

1994 beendet Thomas Gutmann seine Zusatzausbildung zum Betriebswirt. Im Juli erfolgt die Umwandlung der Einzelfirma in eine GmbH mit Josef Gutmann als Geschäftsführer und Thomas Gutmann als Mitgesellschafter.

1998 Umbau der Tankstelle nach modernsten ökologischen und technischen Erfordernissen, Weiterführung als freie Tankstelle mit bargeldloser Zahlung. Grundsteinlegung des neuen Ausstellungsgebäudes.

1999 Im September Einweihung des neuen Ausstellungsgebäudes. Eine moderne Portalwaschanlage vervollständigt den Servicebereich. Zertifizierung nach DIN ISO 9002.

2001 erhält das Dach des Ausstellungsgebäudes eineSolaranlage.

2004 sind 25 Mitarbeiter*innen, darunter acht Meister, angestellt. Das Autohaus rangiert regelmäßig unter den 25 besten Renault-Händlern Deutschlands und wird Haupthändler. Josef Gutmann erhält den Goldenen Meisterbrief. Das Autohaus feiert sein 40jähriges Bestehen.

2005 wird das Autohaus Gutmann Dacia-Haupthändler.

2009 verzeichnet es dank der „Abwrackprämie“ deutlichen einen Aufschwung.

2010 feiert Josef Gutmann seinen 70. Geburtstag.

2011 führt Renault seine Elektrofahrzeuge ein. Das Autohaus wird Z.E.-Haupthändler.

2012 erfolgt die Sanierung und Modernisierung des Büro- und Werkstattgebäudes. Enkel Luca beginnt bei der Firma Schmolck seine Ausbildung zum Kfz-Mechatroniker. Sepp Gutmann wird Deutscher Seniorenmeister im Slalom und Reissenslalom.

2013 ehrt die Kreishandwerkerschaft Freiburg Seniorchef Josef Gutmann mit dem Diamantenen Meisterbrief.

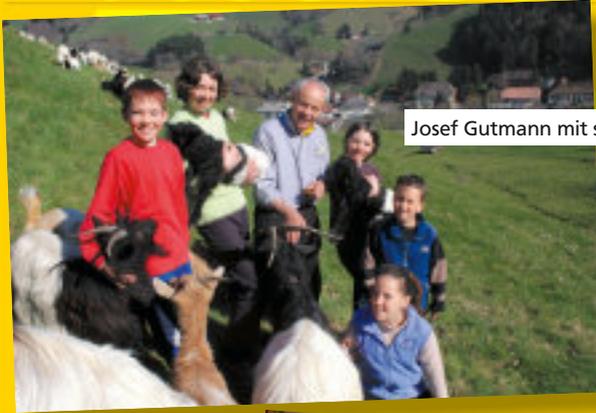
2014 feiert das Renault-Dacia-Autohaus Gutmann sein 50-jähriges Bestehen und beschäftigt über 35 Mitarbeiter*innen, darunter acht Meister.

2018 Luca Gutmann legt die Meisterprüfung ab und entscheidet sich, das Familienunternehmen in dritter Generation weiterzuführen.

2020 Sepp Gutmann feiert seinen 80. Geburtstag. Luca Gutmann besteht als Jahrgangsbester die Prüfung zum Betriebswirt. Das Autohaus verfügt über herausragende Expertise in Sachen Elektromobilität. Das Gutmann-Team besteht aus 35 Mitarbeiter*innen.

2014

Josef Gutmann



Josef Gutmann mit seinen Enkeln 2004



Familienausflug 2014



Josef Gutmann mit seinen Enkeln 2013

...echt gut mann.