

Mit Schreitbagger und Elan zum Erfolg

Endlich der eigene Boss sein! Der Wunsch nach Selbstständigkeit ist in der Schweiz weit verbreitet. Diesen Schritt haben auch die Brüder Guido und Marco Korrodi aus Bäretswil gewagt.

Von Ines Scheffel

Bäretswil. – Fährt man von Bäretswil in Richtung Hinterburg, so fällt der Blick in der Siedlung Rüetswil beinahe automatisch auf einen gelben Menzi Muck am Strassenrand. Auf dem Greifarm des Schreitbaggers prangt der Schriftzug G. + M. Korrodi. Er steht für ein im Sommer 2004 gegründetes Jungunternehmen zweier Brüder, die mit grossem Elan und Einsatz eine mittlerweile erfolgreiche Firma für Bauarbeiten aller Art leiten. Der Schritt in die Selbstständigkeit erschien erst einfach – doch steckten dahinter viel Fleiss und einige teure Investitionen.

Das Schweizer Fernsehen strahlte am Montag den letzten Teil seiner elfteiligen Dokusoap «Start up – Der Weg zur eigenen Firma» aus. Von Oktober bis Dezember konnten sich innovative Jungunternehmer beim Fernsehen bewerben, deren zehn wurden von Experten des Institutes für Jungunternehmen (IFJ) ausgewählt. Von April bis Juni ging die Soap über den Sender. Die Jungunternehmer stellten ihre Ideen und Produkte Experten vor. Diese wählten in vier Phasen den viel versprechendsten Businessplan aus. Der beste Jungunternehmer wurde in der letzten Sendung erkoren und erhielt von Investoren ein ansehnliches Startkapital für den Traum einer eigenen Firma.

Der Weg in die Selbstständigkeit

Anders Guido, 24, und Marco, 22, Korrodi. Die Brüder haben «von Null angefangen», wie sie betonen. Profitieren konnten sie dabei von den Erfahrungen ihrer Eltern, die ebenfalls selbstständig als Elektromechaniker und Coiffeuse arbeiten. «Und wir lernen immer wieder dazu.»

Er habe sich immer schon für Baumaschinen interessiert, erzählt Guido. «Als Jugendliche haben wir alle möglichen Arbeiten wie zum Beispiel Holzen angenommen und so unser Geld verdient.» Mit 16 Jahren kauften sich die Brüder ihren ersten Traktor – die Idee der eigenen Firma war geboren. Eingemietete Bauma-



Guido und Marco Korrodi mit ihrem neuen Menzi-Muck-Schreitbagger. BILD CHRISTOPH KAMINSKI

schinen konnten so von Baustelle zu Baustelle transportiert und von den Brüdern eingesetzt werden. Das Unternehmen wuchs mit dem Kauf eines neuen John-Deere-Traktors, 2004 liessen sie ihre Firma im Handelsregister eintragen. Die Anschaffung des ersten Menzi-Mucks schlug mit 100 000 Franken zu Buche, doch scheint sie sich gelohnt zu haben. Mittlerweile sind Guido und Marco im Besitz eines neuen «Mucks», wie sie ihn nennen. «Der A91 4X4 Plus ist der Ferrari unter den Schreitbaggern», sagt Guido Korrodi stolz.

Eltern waren erst mässig begeistert

Die Faszination des Schreitbaggers hat es beiden angetan – der neue Menzi-Muck ist denn auch das Markenzeichen der Firma und «unser wertvollstes Gerät», wie die Brüder sagen. Sie bieten ihre Dienste für Erdarbeiten an wie Aushub, Kanalisation oder Wegebau, für Winterdienste, Aufräum- oder Abbrucharbeiten. «Unsere Stärke ist unsere Flexibilität. Wir transportieren unsere Maschinen vom Kleingerät bis zum Mannschaftsbauwagen selber und bedienen und unterhalten sie auch.» Viel Wert legen die beiden auch auf die Qualität. «Die wird bei uns sehr gross geschrieben», betonen die Korrodis.

«Unsere Eltern zeigten am Anfang wenig Begeisterung», schmunzelt Marco. «Doch wir haben immer viel Unterstützung von ihnen erfahren.» So wohnen und leben die Brüder noch im Elternhaus in Rüetswil, der Schopf bietet Platz für die Baumaschinen. «Unser Ziel ist jedoch klar: Wir wollen in zwei bis drei Jahren ein eigenes Areal in der Wetziker oder Hinwiler Umgebung.» Die Aussichten hierfür sind gut. Das Interesse an den innovativen und einsatzfreudigen Brüdern ist gross, die Auftragslage gut. Anfang Mai konnten sie eine erste Aushilfe anstellen.

Büroarbeiten in der Freizeit

Und was ist mit der Musse? «Wir sind 24 Stunden für die Firma da», sagt Marco Korrodi. «Da liegt kaum was drin.» So fällt denn die rare Freizeit einem Sicherheitskurs der SUVA oder den aufwändigen Büroarbeiten zum Opfer. Jetzt hoffen die beiden, «dass wir diesen Sommer wieder mal eine Woche Ferien machen können». Den Schritt in die Selbstständigkeit würden die Brüder wieder wagen. «Wir haben uns einen Traum erfüllt: Unser eigener Boss zu sein.»

Suche nach Jugl-Standort

Die Dürnten Jugend möchte ein Jugl. Aber nicht im alten Sek-Schulhaus. Nur: Eine Alternative dazu gibt es bisher noch nicht.

Von Pascal Witzig

Dürnten. – Nach gut vier Jahren schien in Dürnten endlich ein neues Jugl in Sichtweite; ein Stockwerk des alten Sek-Schulhauses Nauen sollte zum Jugendtreff umfunktioniert werden. Dieses Projekt hätte der Bevölkerung bereits an der kommenden Gemeindeversammlung zur Abstimmung unterbreiten werden sollen. Jedoch wurde der Jugendkommission schon bald klar, dass die Umnutzung des Schulhauses wenig Chancen auf ein Durchkommen hat. Denn Schüler und Lehrer meldeten aus verschiedenen Gründen grosse Bedenken an. Ein gewichtiges Argument war, dass das allseits beliebte Abwartsehepaar Weber im alten Schulhaus wohnt und durch den Lärm des Jugls belästigt werden könnte.

Ein Jugl im alten Sek-Schulhaus scheint also auch keine Lösung zu sein. Das Elternforum Nauen organisierte deshalb ein Podium unter dem Motto «Jugendtreff Dürnten – wie weiter?». Am Podium waren neben Personen aus Institution und Politik auch die Jugend durch die Schüler Luca Martoglio und Eveline Käppeli vertreten. Sie schilderten, wie sie sich ein Jugendhaus vorstellten. Käppeli sagte nüchtern, dass man unter den Jugendlichen gar nicht mehr recht an ein Jugl glaube – «wir wurden schon so oft vertröstet». Martoglio ergänzte, dass viele seiner Mitschüler keinen Treffpunkt auf dem Schulareal besuchen würden, weil für sie so keine Trennung zwischen Schule und Freizeit stattfindet. Gemeinderat Erich Birrer fand es schliesslich auch nicht rentabel, ein Jugl dort zu errichten, wo es gar nicht erwünscht sei. Trotzdem wollte er sich für eines einsetzen. «Denn laut Gemeindeleitbild braucht es Jugendarbeiter und ein Jugl.»

Kontroverse um alten Standort

Ein Anwesender fragte, weshalb man nicht wieder ein Provisorium auf demselben Platz an der Nauenstrasse errichte, wo das alte Jugl gestanden habe. Dieses war in der Nähe der Mehrzweckhalle Blatt, bis es bei einem Brand vor gut fünf Jahren zerstört wurde. Birrer antwortete, dass dies nicht so einfach gehe, da das Jugl in einer Wohnzone gestanden habe und diese erst zu einer öffentlichen Zone umgezogen werden müsste. Ferner hätte das alte Jugl – streng rechtlich gesehen – gar nicht dort stehen dürfen.

Ein anderer Besucher ereiferte sich darüber und meinte, dass die Gemeinde dieses Land bloss nicht umzonen wolle, weil sie dieses dann nicht mehr verkaufen könne. Birrer räumte ein, dass dies auch damit zusammenhänge – Dürnten sei eine finanzschwache Gemeinde und sei auf Einnahmen aus Landverkäufen angewiesen. Er wollte aber auch nicht ausschliessen, dass es trotzdem zu einer Umzoning kommt.

Trotz allem zuversichtlich

«Nun geht es voran», bemerkte jemand aus dem Publikum. Birrer bestätigte dies und meinte, dass man nochmals auf Raumsuche gehe und der Gemeinde im nächsten Frühjahr einen entsprechenden Antrag zur Abstimmung vorlegen wolle.

THE BORGHESI MEMORIAL (1907-2007) - VON PEKING NACH PARIS (3)

Verirrt im Sand der mongolischen Wüste

Die Wüste Gobi wurde Robert Braunschweig, dem Anführer der Rallye von Peking nach Paris, und vielen Oldtimern zum Verhängnis. Andreas Honegger* berichtet über eine turbulente Woche.



«Was ich vor einer Woche befürchtet habe, ist eingetroffen: Wir mussten tatsächlich den Alvis Mayfair (Baujahr 1937) von Valérie und Miguel Ernard in China zurücklassen. Kurz vor der mongolischen Grenze sahen wir dann seit 14 Tagen zum ersten Mal wieder blauen Himmel

und Wolken – der chinesische Smog hatte sich verzogen. Am folgenden Tag überquerten wir die Grenze zur Mongolei und fuhren Richtung Wüste Gobi. Statt über asphaltierte Strassen ging es fortan über pistenähnliche Wege. Ich fiel mit meinem Alvis immer mehr zurück, denn er wurde zum Schüttelbecher. Nach zwei Stunden schien sich der Spiess umzudrehen: Wir überholten lauter stillstehende Teilnehmer. Panne reihte sich an Panne. Über Funk hörte ich, wie ein Fahrer nach dem anderen einen Defekt meldete. Hier ein aufgeschlagener Öltank, dort eine lädierte Aufhängung. Plötzlich fiel das Gelände steil ab, meine «Green Pearl» wurde zum Schlitten. Die Hälfte der Autos fiel dieser halsbrecherischen Abfahrt zum Opfer. Mittlerweile war es 18 Uhr. Die Fahrer der defekten Fahrzeuge beschlossen, eine Wagenburg zu bilden und im Sand zu übernachten. Wir übrigen setzten die Fahrt fort, in der Annahme, das Camp sei nicht mehr

Oldtimer-Rallye Peking-Paris, Borghese Memorial 1907-2007



weit. Wir fuhren und fuhren, es wurde dunkler und dunkler. In der Finsternis sollte in der Wüste nicht gefahren werden, denn es gab nur Fahrspuren, keine Strassen. Was wir an diesem Abend wagten, hätte einen Landrover vor Neid erblassen lassen (lacht). Niemand hatte den Mut, die Entscheidung zu fällen, die Fahrt zu unterbrechen. Unsere einheimischen Führer waren so betrunken, dass sie sich kaum auf ihren Motorrädern halten konnten. Auch sie schienen nicht mehr zu wissen, wo genau wir uns befanden. Zu zwölf entschieden wir uns zu biwakieren – mitten in der Wüste Gobi. Sie müssen sich vorstellen, diese Wüste ist etwa dreizehn Mal grösser als die Schweiz! Alles, was ich dabei hatte, war ein Badetuch, welches ich auf dem Sand ausbreitete und das mir als Bett diente. Die Nacht war kalt. Am nächsten Morgen erfuhren wir, dass die Teilnehmer, welche wir zurückgelassen hatten, es tatsächlich geschafft hatten, über Nacht ihre Wagen wieder in Schuss zu bringen.

In einem Jurtencamp angekommen, begann sich Widerstand gegen den Führer und Organisator Robert Braunschweig aus Basel zu regen. Im Plenum stellten wir die Vertrauensfrage. Das Resultat war

eindeutig: Wir setzen ihn ab. In dieser misslichen Lage beschlossen wir, unsere Route zu ändern. Der geplante Weg hatte sich als zu schwierig entpuppt, und die starken Regenfälle der Vortage hatten tiefe Furchen hinterlassen. Es ging uns in diesem Moment nur noch darum, sicher aus der Wüste heraus in die mongolische Hauptstadt Ulan Bator zu gelangen. So folgten wir während der folgenden Tage – wie hundert Jahre zuvor Graf Borghese – den Masten der Transmongolischen Eisenbahn.

Gestern übernachteten wir bei Einheimischen. Dort wiederholten wir das historische Rennen zwischen einem Auto und einem mongolischen Reiter. Mensch und Pferd liessen die hundertjährige Maschine regelrecht Staub schlucken und gewannen mit klarem Abstand.

Wir kürzten die Route also ab, sind heil in Ulan Bator angekommen und werden die kommenden Tage nutzen, um uns auszuruhen. Die Teilnehmergruppe hat sich jedoch gespalten. Ohne Anführer haben sich nun kleine Grüppchen gebildet, zudem ist Robert Braunschweig beleidigt. Wir wissen nicht, wie es weitergeht, und sind uns nicht schlüssig, ob wir es wagen

sollen, auf der Originalroute weiterzufahren. Wir werden uns zu Gesprächen versammeln und einen neuen Führer auswählen müssen.

Heute haben wir die Autos repariert. Grundsätzlich schlugen sich die alten Modelle in der Wüste besser als die jüngeren Wagen. Unsere «Green Pearl» hat sich ohne Panne hervorragend bewährt. Neben verbogenen Schutzblechen hat sie nun allerdings ein Loch im Kühler abbekommen. Ich werde in den nächsten Tagen versuchen, diesen auszubauen und zu löten. Nach 3500 zurückgelegten Kilometern liegen nun noch rund 13 000 vor uns.»

Aufgezeichnet von Pia Wertheimer am 25. Juni.

*Andreas Honegger aus Wald berichtet wöchentlich von seinen Erlebnissen auf dem Weg von Peking nach Paris. Er fährt einen Alvis Speed 20, Baujahr 1934, den er «Green Pearl» nennt. Begleitet wird die Rallye von Peking nach Paris von Fotograf Michel Zumburn. Er wird nach seiner Rückkehr zu der Fahrt einen Bildband publizieren.

REKLAME SL514-T

ALBERT MICHEL
Goldschmied

8610 Uster
Zentralstrasse 19
Tel. 044 940 19 94
michelsgold@bluewin.ch
www.alberto-michels.ch