

# Erfahrungen mit Schlafkabinen aus alten Zeiten [1. Teil]

Autor(en): **Brander, Otto**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(1998)**

Heft 33

PDF erstellt am: **20.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037639>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

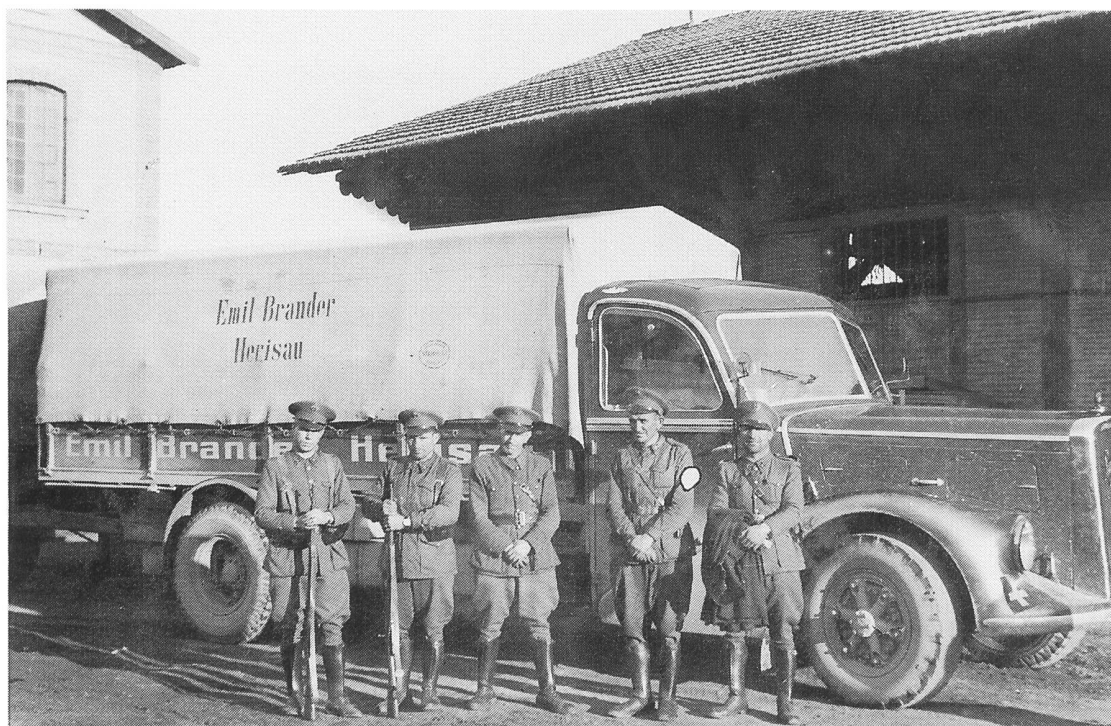
# Erlebnis - Erinnerungen

## Erfahrungen mit Schlafkabinen aus alten Zeiten (1. Teil)

Von Otto Brander, CH-9100 Herisau

Während des 2. Weltkrieges waren mein Vater Emil Brander (\*1881) und mein Bruder Walter Brander (\*1919) in den Jahren 1942/1943 zu zweit 9 Monate lang im Lastwagen in Spanien unterwegs. Es war unser Saurer 4C mit dem Motor CT1D 73909, der am 9. 7. 1937 das Werk in Arbon verlassen hatte und das Kontrollschild AR 1324 trug.

Wenn auf dem Einachs-Anhänger KNUPP (AR 306) jeweils so ca. 1 ½ Tonnen Gold transportiert wurden, so waren es zwischen Urdos auf der französischen Seite des Pyrenäen-Passes Somport (1632 müM) und Canfranc auf der spanischen Seite bis zum spanisch-portugiesischen Grenzübergang zwischen Badajoz und Elvas ca. 950 km, ehe man für den Weitertransport nach Lissabon auf portugiesische Lastwagen umladen musste. Die 5 Mann der spanischen Wachtmannschaft haben die Fahrt jeweils auf der Lastwagenbrücke zugebracht.



Der SAURER 4C während seiner Fahrten 1942/43 in Spanien mit seiner einheimischen Wachtmannschaft

Bei den Spanienfahrern gab es zum Schlafen die verschiedensten Versionen. Ein Beispiel ist eine Art Hängematte zwischen Motorwagen und Anhänger, aber darin rutschten die beiden Fahrer in der Mitte gegeneinander. Ausserdem konnte nicht der Eine fahren und der Andere gleichzeitig ruhen. In der Original-Saurer-Kabine war es auch nicht angenehm, wenn der Eine auf der sehr schmalen Sitzfläche und mit angezogenen Knien und der Andere ebenso am Boden schlafen sollte. Demgegenüber ist eine Carkabine fast schon etwas „Herrliches“.

In unserem 4C wurde deshalb eine Schlafkabine Marke „Eigenbau“ wie folgt vorbereitet: Weil der Wagen mit einer anstelle der Ladebrücke aufsetzbaren Car-Kabine auf Personentransport

umgerüstet werden konnte, war der Mitfahrer-Sitz vorklappbar, damit die Car-Passagiere durch die linke Türe einsteigen konnten. Dieser Zweier-Sitz sowie der ebenfalls vorklappbare Chauffeursitz des Rechtslenkers wurden herausgeschraubt. Aus unserem 12-Plätzer Car FIAT, der die schmalste aller unserer 5 Carrosserien hatte, wurde die hinterste Bank mit Rücklehne herausgenommen, um an deren Stelle eingebaut zu werden.

Aus Brettern wurde ein Unterbau angefertigt, der zugleich Stauraum wurde für die unterschiedlichsten Utensilien, die mitgeführt werden mussten, wie Ersatzteile, Lebensmittel, Kleider, etc. Die Einkaufsmöglichkeiten in Spanien waren spärlich, da vom Bürgerkrieg her noch vieles im Argen lag und auch noch Brücken und Dörfer zerstört waren.



Von der Sitzfläche bis zur hölzernen Rückwand wurde noch ein gepolstertes Zwischenstück eingepasst, so dass die untere Liege komfortabel breit wurde. An der durch Hochklappen und Aufhängen an zwei Lederriemen zur zweiten Liege werdenden Fiat-Rückenlehne gab es noch eine gepolsterte Wurst, die während des Fahrens auch als Kopfstütze gebraucht werden konnte. Falls aber der Eine oben schlief, so musste der Chauffeur am Steuer in komisch gebückter Stellung fahren... und das war meistens mein Bruder Walter.

(Übrigens: Walter hatte später in Untereggen und Mörschwil ein Kieswerk, mit 3 Saurer D-Typen)

Die im Eigenbau zum Schlafen einer Zweier-Equipe umgerüstete 4C-Kabine

Unter der Lastwagen-Brücke wurde zwischen zwei Traversen ein durchgehender Kasten eingebaut, der von beiden Seiten her zugänglich war, für meinen Vater von rechts und für meinen Bruder von links. Dieseltreibstoff wurde in zwei Tanks mitgeführt, links 220 und rechts 360 Liter. Ausserdem zwei Reserve-Pneus 11.00-20 für den Motorwagen und 2 Stück 8.25-20 für den Anhänger. Es durfte damals nur mit Einachs-Anhänger gefahren werden.

Nach den 9 Monaten im Ausland wurden in der Schweiz alle Einrichtungen wieder „rückgebaut“, denn bei der vom Amt für Verkehr zwecks Brennstoff- und Pneu-Ersparnis verordneten Beschränkung auf Fahrten im Umkreis von 100 km brauchten wir keine Schlafmöglichkeiten.

Fortsetzung folgt