

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (1999)
Heft: 34

Artikel: Erfahrungen mit Schlafkabinen aus alten Zeiten [2. Teil]
Autor: Brander, Otto
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037332>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 07.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Gut gemeint, aber...

Auch diese Episode ist nicht erfunden, sondern ereignete sich tatsächlich in einem grossen Westschweizer-Fuhrpark.

Ein 5DM stand frei im Areal für eine kleine Reparatur. Da das Wetter umschlug, sollte er unter das Dach der offenen Einstellhalle verschoben werden mittels eines Traktors mit Stossvorrichtung. Für die paar Meter geradeaus würde man wohl keinen Fahrer in der Kabine brauchen, so meinte man wenigstens. Also begann man den Patienten ganz sachte zu stossen. Was jedoch vorher niemand kontrolliert hatte: es war noch ein Gang eingelegt!!

Plötzlich erwachte der DCL-Motor und das führerlose Fahrzeug bewegte sich Richtung Einstellhalle und machte erst Halt, nachdem die Schnauze die dünne Backsteinmauer durchbrochen hatte und zur Verwunderung der Passanten keck in das Profil der davor liegenden Strasse ragte.

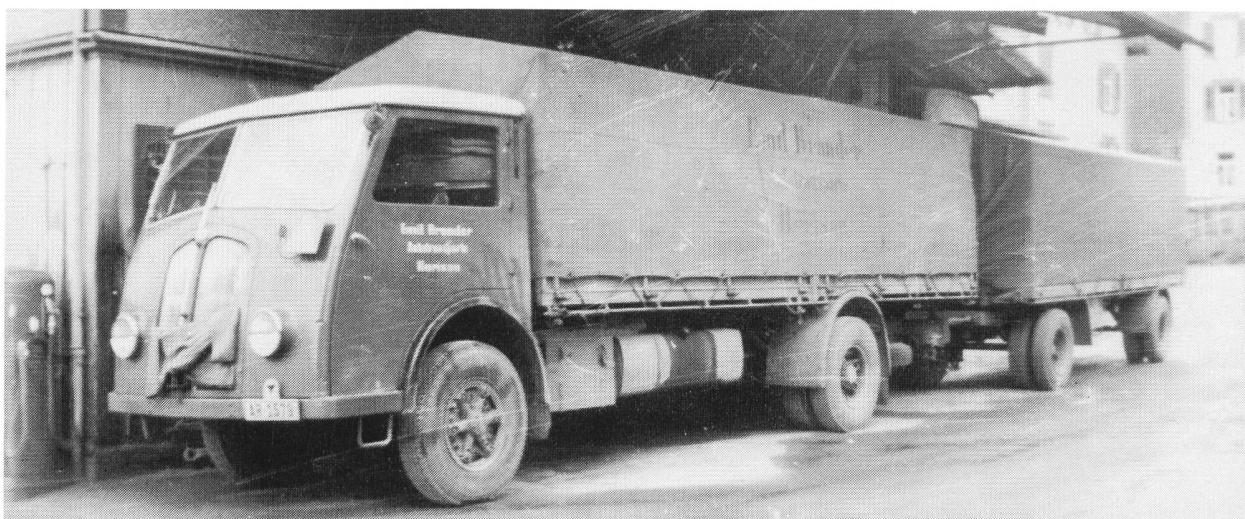
Vertrauen ist gut. Kontrolle ist besser!

Hans Hopf

Erfahrungen mit Schlafkabinen aus alten Zeiten (2. Teil)

Unser SAURER 5C-H mit dem CT1D-L Motor Nr. 78841 mit BBC-Abgasturbolader, der am 27.2.1946 ausgeliefert worden war und mit dem Kontrollschild AR 1579 gefahren wurde, hatte eine Prototypkabine, deren hölzernes Gerippe innen und aussen verblecht war. Dank dieser Konstruktion war sie sehr gut isoliert.

Von der Motorfahrzeug-Kontrolle war diese Frontlenkerkabine mit 4 Sitzplätzen zugelassen. Die beiden hinteren Sitze brauchte ich meistens nicht, weshalb darüber ein Brett eingepasst wurde, das vorne auf den Rücklehnen von Fahrer- und Mitfahrersitz und hinten auf Winkeleisen-Konsolen auflag. Mit einer Untermatratze gepolstert und mit Stoff überzogen wurde daraus ein schmales Bett, das aber auch nach oben nur sehr spärlich Raum bot. Darunter wurde die Lücke zwischen den Sitzpolstern der beiden hinteren Plätze mit Wolldecken ausgefüllt, womit sich eine zweite schmale Liegefläche ergab, die man durch Kriechen hinter die Motorverschalung, und oben begrenzt durch das Brett, aufsuchen musste.



Auf dieser Aufnahme von 1950 ist das obere „Bett“ gut sichtbar

Weil das Liegebett auch das abfallende hintere Ende der Motorverschalung „überdachte“, konnte man diese nicht mehr ohne weiteres hochheben, um zum Oelmesstab zu gelangen. Dafür wurde nun extra ein Deckel in die Motorhaube eingebaut.

Die Türen dieses Kabinentyps waren hinten angeschlagen und hatten deshalb die Form eines Rüssels bis hinunter zum Einsteigetritt vor dem Vorderrad. Dieser so verdeckte Tritt blieb somit im Winter schneefrei, was zwar eine geschätzte Annehmlichkeit darstellte. Aber diese Türkonstruktion war auch sehr gefährlich, falls sie sich während der Fahrt öffnete. Dies ist uns auch tatsächlich passiert, bei Wilhof zwischen Wängi und Aadorf. Weil die linke Türe aufsprang, wurde der Wagen für einen kurzen Augenblick um 2 Meter breiter, doch glücklicherweise hatte es in diesem Moment keinen Gegenverkehr. Der Lederriemens zur Begrenzung des Oeffnungswinkels hielt den Druck des Fahrwindes nicht aus und riss, so dass die Türe hinten an der Brücke anschlug. Der Mitfahrer wollte das Malheur noch verhindern, aber zum Glück glitt ihm die Türe aus der Hand, sonst wäre er vermutlich unsanft auf der Strasse gelandet.

Nach einem späteren Unfall, vom 30. April 1962, von welchem diese Aufnahme stammt, wurde die ganze Kabine ersetzt.



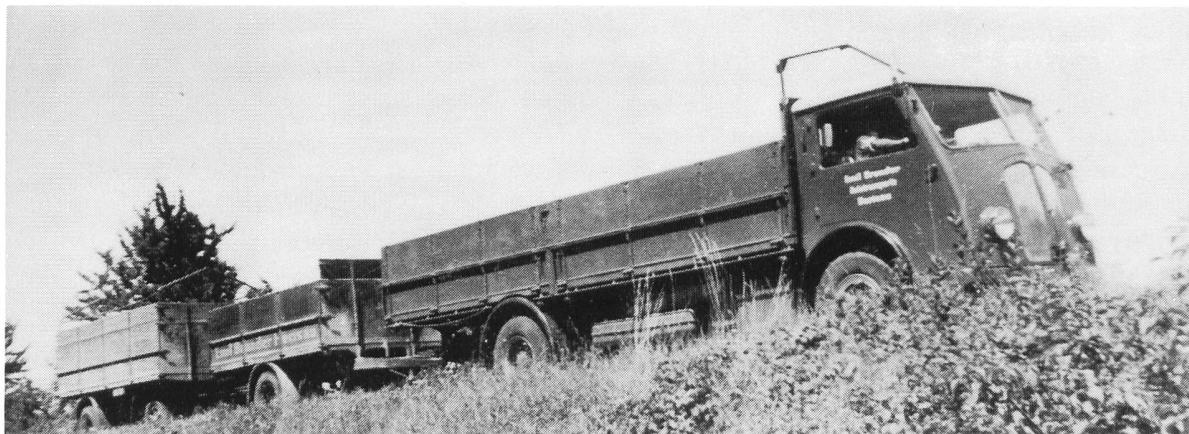
Ende 1947 wurden sehr viele Auslandfahrten ausgeführt, nach Antwerpen/Belgien und Rotterdam/Holland. Den Weg nahmen wir meistens über Frankreich, denn in Deutschland oblag die Kontrolle der Ladung den Besatzungsmächten, die sich dafür beliebig viel Zeit nahmen.

Am besten lief die Abfertigung in Deutschland noch bei den Ami's. Aber einmal verlangte eine aus Soldaten schwarzer Hautfarbe bestehende Patrouille von uns die „Rot-Kreuz-Papiere“, denn das Schweizerkreuz hatte zu Verwirrung Anlass gegeben. Damit wir nicht unbewilligt weiterfahren konnten, zerschoss einer der US-Soldaten den linken vorderen Pneu. Dabei hatten wir das Glück, dass das Projektil nicht auch noch das dahinterliegende Carter durchschlug, sondern daran abgelenkt wurde, wobei es eine ca. 10 cm lange Furche hinterliess.

Nach der Abklärung wurde zwar der zerschossene Pneu von den Ami's ersetzt, aber es brauchte viel Zeit.

Von unserem 5C-H gibt es auch noch eine Foto von 1949, die man als mit dem damaligen MFG nicht vereinbar halten müsste. Darauf ist dieser Lastwagen mit einem 1-Achs- **und** einem 2-Achs-

Anhänger vor Zurzach zu sehen. Dieser Zug war für einen Spezialtransport mit polizeilicher Sonderbewilligung vorgesehen.



Vorgängig solcher Fahrten mussten die Engstellen speziell unter die Lupe genommen werden, was in diesem Fall für die Durchfahrt des Dorfes Zurzach probiert wurde. Der Spezialtransport wurde leider abgeblasen, so dass der Tatzelwurm nur die Probestrecke von Rietheim bis zu der Sodafabrik befuhrt.

Von Otto Brander, CH-9100 Herisau

Schluss folgt

Marktplatz

altherr nesslau
071 994 12 52

MERCEDES-BENZ Nutzfahrzeugausstellung
Eröffnung Diagnostik-Center

Freitag, 30. 4., Samstag, 1. 5., Sonntag, 2. 5. 1999

Gesucht

Suche schnellen Hinterachseinsatz zu Saurer 5DU (wie 5D) und Saurer 3DUK (schneller als 90 km/h)

D. Piras, Seestrasse 109, 9326 Horn
Fax 071/845 15 65

Gesucht

Auf meine Anzeige in Nr. 32 gab es leider noch kein Echo! Über

Saurer Industrie-Dieselmotoren (sog. Stationärmotoren)

suche ich Angaben jeglicher Art, wie Standorte, Fotos, Werbeanzeigen, Literatur, usw. Ich bitte sehr um Ihre Hilfe.

Kontaktaufnahme bitte mit:

H-D-A, Historisches Dieselmotoren Archiv,
Klaus Schultz-Kalau, Unter'm Flecken 5,
D-56566 Neuwied;
Tel. 0049 26 22 1 37 31 Fax 0049 261 897 411

Zu verkaufen

Unser Berna 2V Kipper hat seit 1967 viel geleistet. Jetzt sucht er einen ehrwürdigen Platz. Die Kabine hat etwas Rost, doch mechanisch funktioniert er gut. Wer rettet ihn vor dem Abbruch?

A.+R. Seebeck, Widmannstrasse 11, 4410 Liestal
Tel./Fax: 061/922 21 28 oder 079 644 34 36