

Saurer 5GUKA-Gelenkautobusse für Albanien

Autor(en): **Hopf, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(1999)**

Heft 35

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037334>

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.

Neue Aufgaben für alte Profis

SAURER 5GUKA-Gelenkautobusse für Albanien

1968 wurde die letzte Serie von 12 Gelenkautobussen an die VBZ in Zürich geliefert. Nach ihrer Ausmusterung standen diese Fahrzeuge längere Zeit herrenlos herum, man munkelte von Einsätzen in Russland, dann in Bulgarien und zuletzt standen sie aufgestellt in Reih und Glied, wie für eine Inspektion, auf dem Fabrikgelände der FFA in Altenrhein. Fluggäste der Rheintalflug AG hätten diese beim Landeanflug vielleicht als Zubringerbusse halten können. Nur die Linienwähler „Stauffacher“, „Milchbuck“, „Leimbach“ wollten dazu nicht so recht ins Konzept passen.

Heute ist dieser Platz wieder leer. Plötzlich waren die Busse verschwunden, niemand wusste etwas Genaues. Das Starten der 240 PS leistenden Unterflurmotoren mit NOVA-Startern erforderte sicherlich eine gute Menge Druckluft aus Hilfsflaschen. Zum Glück hat niemand dazu die Sauerstoffflasche benutzt, für die Motoren hätte dies ein böses Ende bedeutet.

Inzwischen ist das Geheimnis gelüftet. Artikeln in der „NZZ“ ist zu entnehmen, dass diese Busse vom Hilfswerk World Vision Schweiz im Rahmen seiner „*Aktion Kosovo*“ übernommen und nach Albanien geschickt worden sind. Von albanischer Seite wurden dringend möglichst grosse Busse gesucht, um Flüchtlinge von der Grenze wegzubringen und in Albanien zu verteilen.

Um die Fahrzeuge auch auf der Dislokation möglichst nutzbringend einsetzen zu können, wurden diese vorgängig in der VBZ-Werkstätte Altstetten mit gesammelten Hilfsgütern, wie Oel, Zucker, Milchpulver, Fruchtsäften und vielem anderen mehr, voll beladen.

Organisiert durch Edi Rüegg, mit der Höchstgeschwindigkeit von nur 60 km/h ging's anschliessend Richtung Süden nach Triest, wo die Fahrzeuge verschifft wurden. Das Verladen der 17 m langen Fahrzeuge rückwärts in den Schiffsbauch soll einiges Kopfzerbrechen bereitet haben. Im Hafen von Durres übernahmen nach kurzer Instruktion albanische Fahrer die für sie noch ungewohnten Fahrzeuge. Hoffentlich sind die schlechten Strassen kein allzu grosses Hindernis für die Bodenfreiheit dieser ehemaligen Stadtbusse, und hoffentlich gibt's bei den vorgesehenen Transporten überall genügend Platz zum wenden, beträgt der Wendekreis dieser Busse doch gute 22 m. Auf einer ehemaligen Probefahrt ins Appenzellerland mussten wir die Rückfahrt nach Arbon infolge fehlender Wendeplätze über den Stoos unter die Räder nehmen, dies bei fast leerem Brennstofftank. Hoffentlich hat man die Fahrer auch auf die Tücke der Flüssigkeitskupplung aufmerksam gemacht, denn bei nicht auf „Neutral“ gestelltem Diwabusgetriebe und eingeschalteter Wagenblockierung könnte es bei drehendem Motor nach längerer Zeit dem Schmelzpfropfen zu heiss werden.

Wie dem auch sei, wir wünschen den neuen Betreibern in ihrer humanitären Aktion und den lieben, guten alten „Runzlebussen“ viel Glück.

Quellen: Edi Ruegg, Raving Speed, Schmerikon
NZZ

Hans Hopf



Der einsame Winterschlaf der einst stolzen 5GUKA



Bereit zur Verschiffung

Bereit zur Abfahrt nach Albanien

