

# Memoiren eines Saurer Lastwagens

Autor(en): **Ruggli, Franz W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2001)**

Heft 38

PDF erstellt am: **20.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037657>

## **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.

# Memoiren eines Saurer Lastwagens

Es war die Zeit, in der der Zweite Weltkrieg den Globus am heftigsten erschütterte. In den heiligen Hallen der Adolph Saurer AG in Arbon am Bodensee wurde ich trotzdem geplant und gebaut. Ich war ein Wunschkind. Deshalb wurde ich ganz nach den Vorstellungen meiner zukünftigen Besitzer sorgfältig zusammengebaut.

In meiner Geburts-Urkunde (Ablieferungs- Protokoll) sind alle meine besonderen Masse und Daten festgehalten worden. Darin ist festgehalten, dass meine Energie aus einem Vierzylinder CR1 D mit sage und schreibe 65 Pferdestärken stammt. Ich bin mit allerlei neomodischem Komfortzubehör ausgestattet worden, obwohl in der damaligen Krisenzeit die Beschaffung von Rohmaterial äusserst schwierig war. So hatte ich schon damals ein Fernthermometer für das Kühlwasser. Andererseits war aber die Beschaffung von Gummi derart schwierig, dass ich mächtig stolz war, sechs neue, jedoch verschiedene Reifen aufgezogen zu bekommen, nämlich zwei Pallas auf der Vorderachse und vier Goodrich mit der Grösse 32 x 6 auf der Hinterachse. Auf dem linken Kotflügel glänzte ein Rückspiegel und um all den anderen Fuhrwerken meinen Weg anzuzeigen, wurden mir bereits auf beiden Seiten an den hinteren Türpfosten die auffälligen Winker montiert. Damit mir auch bei Nacht und Nebel niemand von hinten zu nahe kam, trug ich, wohl fast eher zum Schmuck als zur Steigerung der Sicherheit, ein kleines rundes Scintilla Rücklicht und zwei runde Katzenaugen. Um das Fahren auf den damals noch oft holprigen Strassen für Kutscher und Fracht etwas angenehmer zu machen, wurde ich mit zwei Houdaille Stossdämpfern an den Vorderfedern versehen. Meine ganze Kraft wird über ein Fünfganggetriebe mit einer für heutige Verhältnisse etwas ungewohnten H-Schaltung auf die Hinterachse übertragen.

Mit besonderem Stolz berichte ich natürlich von meinem Aufbau, einem hydraulischen Wirz Dreiseitenkipper, selbstverständlich mit einer in der Kabine zuschaltbaren Pumpe und auch mit einem vom Fahrersitz aus bedienbarem Kippventil ausgerüstet. Zusätzlich erhielt ich ein Umschaltventil am Chassis für einen allfälligen Kippanhänger. So kam es, dass ich auch mit einer Schlagenhaut Anhängerkupplung und den dazugehörigen Chassisverstreben ausgerüstet wurde. Dazu gehörte die obligate blauweisse und beleuchtete Anhängertafel auf der Stosstange. Vorbereitet für den geplanten universalen Einsatz erhielt ich am vorderen Chassisrahmen zwei sogenannte Schneefluglaschen. Voll ausgerüstet brachte ich bei einer Länge von 6.05 m, einer Breite von 2.25 m und einer Höhe von 2.55 m ein Geburtsgewicht von 3845 kg auf die Waage. In

die vorderste Quertraverse hat man mir die Chassisnummer 20406/7 eingeschlagen. Damit sollte ich von nun an für mein ganzes Leben zu identifizieren sein. Auf meine beiden Türen wurde das Wappen des Kantons Luzern, der Schriftzug „Strasseninspektorat der Stadt Luzern“ und die interne Nummer 21 aufgetragen. Unter dem Beifahrersitz ist die hölzerne Werkzeugkiste mit all den verschiedenen Werkzeugen vom Radschlüssel über die Andrehkurbel bis zum Düsen- und Ventilbesteck verstaut worden. Für alle Fälle erhielt ich auf das Trittbrett eine Stockwinde verpasst.

Mit vollem Tank habe ich am 22.11.1944 die Fabrik am Bodensee in Richtung Innerschweiz verlassen. Längst waren noch nicht alle Strassen geteert, Autobahnen kannte man dazumal höchstens vom Hörensagen und in den Ortschaften ging's über holprige Kopfsteinpflaster. Der Weg führte uns über den Ricken nach Rapperswil und weiter über den Hirzel in die neue Heimat. Wie damals üblich, wurde auch



ich von einem speziell dafür angestellten Mitarbeiter der Firma Saurer persönlich zum neuen Besitzer in die Leuchtenstadt Luzern überführt. Fr. 29'728.-- wurden für mich in Rechnung gestellt.

Noch in diesem Winter habe ich meinen Dienst aufgenommen. Schon bald wusste man meine Wendigkeit zu schätzen, waren doch die engen Gassen der Altstadt noch nicht für Lastwagen sondern nur für Handkarren und Pferde-Fuhrwerke ausgelegt. Doch meine knappen Masse ermöglichten es, auch in engsten Verhältnissen zu verkehren. Für den Unterhalt von Strassen und Plätzen sowie für den Einsatz beim Sammeln von Sperrgut war ich besonders beliebt. Wohl bin ich manchem amerikanischen und englischen Touristen und Truck-Fan in den folgenden Jahren vor der Kulisse der Kapellbrücke Modell gestanden. Um im Winter bei der Schneeräumung mitzuhelfen, hat man mir einen Schneeflug verpasst. Dabei hat dann so mancher Fahrer von mir ein berufsbegleitendes Gratis-Fitnesstraining erhalten, weil ich keine Servo-Lenkung hatte. Der

Schneepflug lag halt schon schwer auf der Vorderachse.

Die Jahre gingen dahin, ich gehörte zum täglichen Stadtbild wie die Kapellbrücke und der alte Bahnhof. Die Stadt wurde grösser und grösser und mir kam es so vor, als ob auch die Leute immer grösser wür-



den. Die Zeit war noch recht gemütlich, und ich war oft mit drei Mann Besatzung unterwegs. Mechanisch war ich bestens im Schuss, doch hat das viele Regenwetter am Fusse des Pilatus meinem Segeltuchdach und dem darunterliegenden Holzgerippe im Laufe der Jahre schwer zugesetzt. So kam es, dass ich mit einem blechernen Hochdach versehen wurde. Es war wohl nicht so ästhetisch, aber es hat meiner Besatzung die Kopfhaut weniger massiert als das tiefer gezogene Stoffdach. Als zuverlässiger Mitarbeiter wurde ich geschätzt und deshalb kam mir auch eine gute Pflge zuteil.

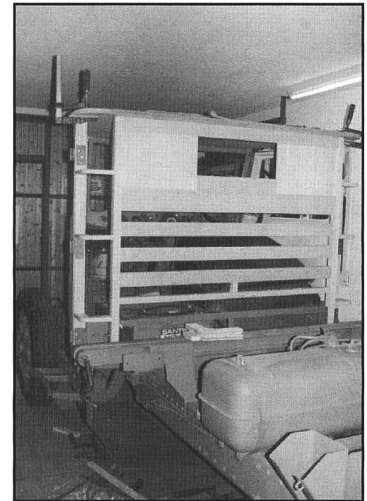
Stattliche 410'000 Kilometer habe ich alleine in der Stadt Luzern unter die Räder genommen und nie eine Motorrevision über mich ergehen lassen müssen. Ausser ein paar Schrammen an dem einen oder anderen Kotflügel habe ich keine äusseren Schäden davongetragen. Es kamen die sechziger Jahre mit dem wirtschaftlichen Aufschwung. Alle neuen Lastwagen, welche mir begegneten, waren viel grösser (aber nicht schöner), und es wurde immer wieder von Flottenerneuerung gesprochen. Doch die Mühlen der Ämter mahlen langsam. Durch meine Beliebtheit bei den Mitarbeitern des Strasseninspektorates, welche immer wieder ein gutes Wort für mich einlegten, konnte ich immer wieder einer Ausmusterung entgehen. Ich war ja noch längst nicht das älteste Fahrzeug in den Diensten der Stadt Luzern, warum sollte ich denn ausgemustert werden? Da war ja noch die alte Saurer Drehleiter mit Jahrgang 1929 - die ja sogar noch Holzspeichenräder hatte - welche halb verstaubt in einem Depot ihr Dasein fristete. Deren Leistung wusste man auch erst wieder zu schätzen, als der Bahnhof eines Morgens in Vollbrand stand. Dagegen war ich ja mit meinem Jahrgang 1944 direkt noch jung.

So konnte ich mich noch viele Jahre in den Diensten der Stadt am Vierwaldstättersee bewähren, bis es dann im Vorsommer des Jahres 1978 endgültig hiess, Abschied zu nehmen von den vertrauten Strassen der Leuchtenstadt. Ich sollte eigentlich

dem Schneidbrenner zum Opfer fallen. Doch ein Mechaniker der städtischen Werkstätten, in dessen Adern noch Diesel fliesst und für den mein Duft aus dem Auspuff noch mehr bedeutet als Opium und Chanel No. 5, wusste meine Werte noch zu schätzen. Er vermittelte mich an einen jungen Bauern in die Ostschweiz, also wieder ganz nahe an den Ort meiner Geburt.

Ich habe den Weg in den Thurgau noch mit eigener Kraft unter die Räder genommen. Wenn ich mich damals so betrachtete, musste ich ehrlicherweise schon zugeben, dass da und dort mein Alter nicht mehr zu übersehen war. Meine sich vorwärts öffnenden Türen waren etwas verhangen, wenn man sie öffnete. Der Pfosten war halt unten abgefault. Da ist auch schon einige Male von Amateuren herum gebastelt worden. Es hat ja auch immer geregnet in Luzern. Im übrigen fährt man ja mit geschlossenen Türen. Bei meiner Fahrt über die Landstrasse, mein Fahrer wollte mir die Autobahn nicht mehr zumuten, sind ihm schon manchmal ein paar undefinierbare Geräusche aus dem Inneren meines Motors aufgefallen. Wir haben aber unser Ziel trotzdem noch ohne Probleme erreicht.

Zuerst dachte ich, auf dem Bauernhof einen gemütlichen Lebensabend verbringen zu können. Der Jungbauer, ein Improvisator erster Güte, hatte mich hergerichtet, dass ich die Prüfungen beim thurgauischen Strassenverkehrsamt gerade noch schaffte. Meine Beschriftung mit der Nr. 21 auf den Türen wurde lieblos abgeschliffen und sofort musste ich meinen Dienst aufnehmen. Auf den Winter hin passte er mir einen Schneepflug an, welcher noch grösser war als der, den ich in Luzern schon herumschieben hatte. Hier in dieser voralpinen Hügellandschaft musste ich in meinem hohen Alter noch erfahren, wie anstrengend die Arbeit war. Ich sehnte mich zurück nach den Zeiten, in denen ich mit drei Mann durch die Strassen der Stadt fahren durfte und neben dem Düsenbesteck in der Werkzeugkiste noch manch ein Eichhof Bier und ein Servalat mit Thomy Senf und Brot mitgeführt wurden. Damals fand man noch Zeit und Musse für einen Vesper.



© Franz W. Ruggli, Dezember 2000

Fortsetzung folgt!