

Erlebnisse aus meiner Dienstzeit... : vor 50 Jahren in der Wintersaison am Arlberg 1952/53

Autor(en): **Schäfer, Toni**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2003)**

Heft 49

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037458>

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.

Erlebnisse aus meiner Dienstzeit...

Vor 50 Jahren in der Wintersaison am Arlberg 1952/53

Es war an einem Hochwintertag im Februar 1953 mit zeitweisen Schneefällen und einem eisigen Wind, als der sog. Einheitsdiesel des Landesstrassenbauamtes (das Fahrzeug war aus Beständen der Deutschen Wehrmacht) von Lech kommend in Zürs eintraf. Der Fahrer kam zu uns ins Postamt Zürs zu einer kleinen Verschnaufpause um zu telefonieren.

Der Einheitsdiesel war ein LKW mit kleiner Ladefläche, ungefähr 100 PS, mit vorgespanntem Spitzpflug, der vorne schräg ansteigend ca. 1,5 bis 1,6 m höher war. Die Kraft des Fahrzeuges war enorm. Die Motorleistung des LKW wurde, natürlich mit Allrad und mit 2 Unterstellungen ausgerüstet, auf die Vorderachse und hinten mit zwei Doppelachsen mit je einem breiten Einfachreifen, mit Ketten auf den 6 Rädern, auf die Fahrbahn gebracht.

Der „Ton der PS-Musik“ bei den Einsatzfahrten, wenn der Neuschnee links und rechts zu den Strassenrändern davonglitt, war „einmalig“. Der Auspuff des Dieselmotors glich ungefähr dem eines Regenabflussrohres eines grösseren Einfamilienhauses. Was hinten herauskam, wenn der Motor auf Touren kommen musste, war nach den heutigen Abgasregelungen für LKW mehr als „shocking“. Blau-schwarz!

Zugleich war auch ein Postbus des Typs Steyr 380a nach mehrtägiger Lawinensperre zur Fahrt von Zürs nach Stuben und Langen am Arlberg abfahrbereit. Einige Zeit hatten wir den Postbus, der ja in den vergangenen Tagen voll eingeschneit war und vor dem Postamt Zürs im Freien stand, mit einer ca. 60 – 70 cm hohen Schneehaube abgeschaufelt.

Vor dem Abstellen des Postbusses bei der Lawinensperre, wurde damals natürlich das Kühlwasser abgelassen und jetzt vor der Abfahrt mit heissem Wasser nachgefüllt und damit war der Motor etwas vorgewärmt. Unter dem Motor unter der Ölwanne wurde mit Holzwolle ein kleines Feuerchen angezündet und auch damit das Motoröl leicht „aufgeheizt“.

Acht Fahrgäste und der Buslenker waren die Businsassen. Der Postbus, mit Ketten vorne und hinten, sollte hinter dem Schneepflug herfahren, um eine bessere Fahrbahn zu haben.

Die Fahrt ging Richtung Flexenpass, ca. 2 km. Auf dem Pass bemerkten wir, dass der Thermostat fast 95 Grad hatte. Da konnte etwas nicht in Ordnung sein! Der Busfahrer hielt an und kroch unter den Motor. Was war geschehen? Die Wasser-

ablassschraube dürfte nach dem Einfüllen des heissen Wassers nicht genügend angezogen worden sein und hatte sich gelockert. Das Kühlwasser war während der nur kurzen Fahrt von Zürs zum Flexenpass durch das Lockern der Schraube immer mehr in die schneebedeckte Flexenstrasse geronnen.

Die Schraube war nicht mehr im Gewinde. Eine zweite, gleichartige Schraube war im Werkzeugkasten leider nicht zu finden. Der Motor war aufgrund des allmählichen Wasserverlustes natürlich sehr heiss. Der Schneepflug hielt nach mehreren Hupsignalen auch an, aber auch seine Werkzeugkiste brachte nichts Brauchbares. Nun war guter Rat teuer!

Die Strasse mit neugefallener Schneemenge, links und rechts ca. 2 – 2,5 m hohen Schneewänden und dazwischen die meterhohen Schneestangen. Aber die Not macht oder muss erfinderisch machen, denn der Postbus kann auf der damaligen schmalen Flexenstrasse nicht allein gelassen werden.

Mit einem Taschenmesser wurden kleine Holzstückchen von einer Schneestange abgespalten und so zugespitzt, dass der zugeschnittene Holzpfropfen mit einem Stückchen Taschentuch als Dichtung in die Wasserablassöffnung behelfsmässig in das Gewinde passte. Aber es war halt keine Schraube mit einem passenden Dichtungsring. Zur Vorsicht bzw. als Ersatz wurden noch zwei Holzpfropfen mit den Sacktuchresten vorfabriziert.

Und woher sollte man in der Schneewüste des Flexenpasses Kühlwasser holen und ohne Kanne oder Eimer nachfüllen können? Auch hier wussten wir Rat! Unser Steyr Postbus hatte damals den Motor vorne, heute würde man sagen ein „Schnauzenbus“. Die Motorhaube auf, der Motor musste ausgekühlt werden und dann musste mit den Händen die Kühlwasseröffnung mit Schnee vollgestopft werden. Immer wieder und immer wieder! Viele Hände, 6 Fahrgäste, 2 Strassenmänner und der Lenker, füllten dann auch den Kühler mit Schnee. Wenn auch mit unseren gefrorenen Händen „die weisse Pracht“ eingefüllt wurde, vielleicht nicht bis zum „Rand“, waren dann zum Schluss der Füllaktion die Männer mit zwei Schneeschaukeln an der Reihe und füllten mit Schnee den ganzen Motorblock.

Motorhaube zu und mit geringerer Motorleistung in Richtung Rauz. Unterwegs wurde der Ersatzpfropfen mit einem Hammer wieder festgeklopft und der Motorraum nach vollständiger Abkühlung wieder mit den Schneeschaukeln neu gefüllt.

Aber das Provisorium hielt nicht lange an und der Motor wurde wieder heiss. Der Holzstöpsel 1 hatte sich wieder während der Fahrt verflüchtigt.

In Rauz war vorläufig wieder Endstation und nach dem Abkühlen des Motors, das ja bei Schneefall und starkem Westwind ziemlich rasch ging, würde das gleiche Spiel mit den Händen den Motorkühler füllen und dann mit den Schneeschaukeln den Motorblock „ausebnen“. Der Holzstöpsel 2 mit der Taschentuch-Abdichtung wurde mit einem Hammer, so gut wie möglich und ohne Beschädigung des Gewindes, in die Wasser-Ablassverschraubung eingepasst.

Als wir bei der Arbeit waren, stand ein Herr mit Gattin und seinem PKW mit Schweizer und Berner Kennzeichen neben uns und schaute uns interessiert zu. Auch sein PKW war von Stuben nach

Rauz zu warm gefahren worden. Nach getanem Werk fragte er uns: „Habt ihr das in Stallingrad gelernt?“ Ein Schmunzel, und Gott sei Dank war keiner dabei. Der Steyr-Motor hat die rechtzeitige, aber halt doch gewaltsame Behandlung nicht krumm genommen. Nach Lieferung der geeigneten Ersatzschrauben war der Postbus wieder auf der Strecke Langen-Zürs-Lech mit normalem Kühlwasser unterwegs. Die ganze Wintersaison lang! Damals: Summe der Einzelschneemengen während des Winters 883 cm, grösste Gesamtschneehöhe nach Setzungen 210 cm.

Toni Schäfer, Dornbirn

Gute alte Saurer-Zeit

*Im Tösstal,
Saurer mit auswechselbarer Carosserie
zum Reiseocar, Jahrgang 1956
Carosserie Seitz, Kreuzlingen*

Fahrer: Paul Möhl



*Saurer 2 H, 30 Plätze
Carosserie: Tüscher, Zürich
Jahrgang 1956 und 1957*

Eigentümer: Haidorfer, Transporte, Winterthur

Fahrer: Paul Möhl, Karl Frei (gestorben)