Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer

Herausgeber: Oldtimer Club Saurer

Band: - (2008)

Heft: 68

Artikel: Der LC 2 meines Schwiegervaters

Autor: Stoop, Max

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1037579

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: 09.12.2025

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

Der LC 2 meines Schwiegervaters

Max Stoop* erinnert sich

Mein Schwiegervater, Otto Stäheli-Kolb, war ab den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts als Chauffeur für den damaligen Lebensmittelverein Romanshorn tätig. Anfänglich diente ihm ein bescheidener Ford AA mit Ladebrücke zum Bedienen der zahlreichen, in der ganzen Umgebung verstreuten Filialen.

Trotzdem Otto Stäheli beim Lebensmittelverein angestellt war, musste er zum Ausüben seiner Chauffeurtätigkeit das Fahrzeug auf eigene Rechnung stellen. Aus heutiger Sicht mag das seltsam erscheinen, und ich fragte meinen Schwiegervater zu seinen Lebzeiten nie nach den Einzelheiten jenes Anstellungsvertrags. Hingegen ist mir bekannt, dass es bei den örtlichen Konsumvereinen auch in andern Landesgegenden ebenso gehandhabt wurde.

Benzin oder Diesel?

Der eingangs erwähnte Ford AA erwies sich bald als zu schwach, um die ihm auferlegten Transportaufgaben zu erfüllen. Otto Stäheli sah sich daher ab 1935 nach einem Ersatz um und besorgte sich einschlägiges Prospektmaterial. So zum Beispiel auch von Mercedes-Benz, die damals unter anderem den 2-Tonner-Typ Lo 2000 mit Diesel- oder Vergaser-Motor im Angebot hatten. Beide Motoren waren Vierzylinder von 55 PS Leistung. Dass dann aber bei der nahen einheimischen Firma Saurer detaillierte Offerten eingeholt wurden, liegt auf der Hand. Diese Angebote befanden sich im Nachlass meines Schwiegervaters, fein säuberlich aufbewahrt in einem Saurer-Mäppchen, und datieren vom 15. Januar 1936. Auszugsweise heisst es darin:

- Saurer-Automobil-Lastwagen für 1 1 ½ Tonnen Nutzlast, Type LC 1, mit 6-Zylinder-Benzinmotor, Type CA, bei 2500 Touren ca. 52 PS leistend. Preis des kompletten Fahrzeugs Fr. 12'200.-.
- Variante LC 2 mit hinterer Doppelbereifung, Preis des kompletten Fahrzeugs Fr. 12'600.-.
- Saurer-Automobil-Lastwagen für 2 2 ½ Tonnen Nutzlast, Type 1 CR, mit 4-Zylinder-Monobloc-Benzinmotor CR, bei 1800 Touren ca. 55 PS leistend. Preis des kompletten Fahrzeugs Fr. 15'900.-.
- Variante Type 1 CRD mit 4-Zylinder-Dieselmotor, Preis des kompletten Fahrzeugs Fr. 17'400.-.

Offenbar war zu jenem Zeitpunkt der kleinere CBD-Dieselmotor noch nicht lieferbar, sonst wäre er sicher als Variante offeriert worden. Doch anfangs 1937, als dann das Fahrzeug bestellt wurde, war dies bereits der Fall, denn es handelte sich um ein LCBD 2-Chassis. Ja, um ein Chassis und nicht um ein komplettes Fahrzeug, denn Otto Stäheli liess Kabine und Brücke bei der Karosseriefirma Seitz in Kreuzlingen-Emmishofen aufbauen, da diese günstiger offerierte als Saurer. Damals musste man den Franken eben noch zweimal umdrehen, ehe man ihn ausgab, und mein Schwiegervater war ein guter Rechner...

Aufbau von Seitz

Wie aus einem Schreiben der Firma Saurer vom 9. April 1937 hervorgeht, wünschte Otto Stäheli nachträglich eine auf 4 Meter verlängerte Ladebrücke, was zu einer Anpassung des Konstruktionsplans führte.

Die Seitz-Kabine unterschied sich in wesentlichen Punkten von der Saurer-Ausführung. Bekanntlich bestanden die Saurer-Kabinen aller C-Typen aus einer Gemischt-Bauweise, bei welcher der Karosseriewagner noch voll zum Zuge kam und das Dach nicht aus Metall bestand. Demgegenüber verwendete Seitz am Aufbau mehr Stahlblech, das auch die stärker gerundete Dachpartie umfasste. Die Kabinentüren reichten zudem etwas weiter hinunter als beim Saurer-Vorbild und waren im Gegensatz zu diesem vorne angeschlagen.

Der an pünktliches und gewissenhaftes Arbeiten gewohnte Otto Stäheli erlitt anfangs der fünfziger Jahre infolge seiner strengen körperlichen Tätigkeit und vor allem wegen der damit verbundenen Stress-Situationen (alles musste immer sofort geschehen) dreimal einen Herzinfarkt. Auf ärztlichen Rat hin musste er die aufreibende Chauffeurtätigkeit aufgeben und arbeitete fortan im Magazin des Lebensmittelvereins. Dieser übernahm den Saurer-Lastwagen käuflich und stellte nun selbst einen Chauffeur. Der Saurer LCBD 2 wurde jedoch weiterhin im Garage-Anbau meiner Schwiegereltern eingestellt. Dies blieb so, bis in Romanshorn das neue COOP-Center errichtet wurde, was zur Aufgabe der Filialläden führte. Damit wurde auch der inzwischen in die Jahre gekommene Saurer überzählig und verschwand aus meinem Blickfeld. Leider unterliess ich es, das treue Fahrzeug selber einmal zu fotografieren. Was damit geschah, entzieht sich meiner Kenntnis. Vielleicht weiss ein Leser mehr!

Alle Illustrationen aus dem Archiv des Verfassers

^{*} Der Autor diese Beitrags, Max Stoop, war von 1955 – 61 als Sekretär des damaligen Betriebsdirektors, Eduard Ruprecht, bei der Aktiengesellschaft Adolph Saurer tätig und lebt seither in Langnau am Albis.



Otto Stäheli (geboren 1898)



Die ehemalige Stäheli-Liegenschaft an der Salmsacherstrasse 29. Im langen Garage-Anbau links war der Saurer-Lastwagen untergebracht und wurden auch die Unterhaltsarbeiten am Fahrzeug von seinem Besitzer ausgeführt.



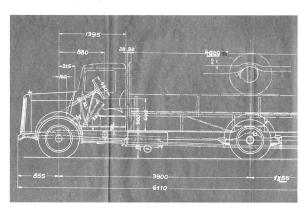
Titelseite des Prospekts für den LC 1 aus dem Jahre 1935. Die Typenreihe wurde als "Lieferwagen" bezeichnet und dafür noch kein Dieselmotor offeriert.



Otto Stähelis LCBD 2 mit Seitz-Kabine in den dreissiger oder vierziger Jahren. Links im Bild der Besitzer mit charakteristischer Chauffeur-Schirmmütze.



Saurer-Werkaufnahme des LC 2, die den Offertunterlagen vom 15.1.36 beigelegt wurde.



Spezial- Camion-Karosserie,
auf Chassis Saurer LC

No. 645 / 1. Mst. 1:10.

Detail aus dem Aufbau-Plan 1:10 der Karosseriefirma Seitz

Detail aus den Saurer-Blaupausen (Pläne LC 2L 39/2), die dem Brief vom 9.4.37 beilagen



AKTIENGESELLSCHAFT ADOLPH SAURER

ARBON. den 9. April 1937.

Otto S t a s h e l i , Salmsacherstrasse,

En uire una anseneim van Timen zu erfehren, wer die Garrosserte auf unser Chenste mit lansen zu erfehren, wer die Garrosserte auf unser Chenste erstellt. Uierheitig nechen wir die birlich daruif aufwerkam, dess er im geganzeitigen Interesse liegt, senn Sie uns unsehend das Garrosserie-Projekt zur Beputschung zusenhau, zir legen mahlen gesess Gert daruif, uns Rechnschaft über die Gestehtwerteilung absüden. Tie Theen bekunnt, dar die extende Chensif-Behantung 2600 ke inelusty Garrosserie nicht übersteigen.

Indem wir die bittun, das eine Reeplar des beiliegenfen neuen Chensif-Planes am Ihren Garrosser unverzüglich weiterleiten zu wollen, begrünen wir Sie, in der Farentum Ihrer geflanteret, hommentungsvoll

hochachtungsvoll AKTIENGBEELLSCHAFT ADOLPH SAURER

... einem Blatt mit den genauen Fahrzeug-Spezifikationen...

... und der Rechnung über Fr.

ARTIENGESELLSCHAFT
ADOLPH SAURER
ARBON
BOHWEIZ

Versand-Avis

Wir sandten Ihnen heute nachstehend verzeichnete Waren per eiger Achze durch unsern Casuffeur Deicky an die Carrosaeriefirma Seitz :

Alle Sendengen reisen, selbst wern Frankelisierung vereinbart werden ist, ehne Aussahne mit Rednung und Gefahr des Bestellers. Spellinnen besorgen sie mangels besonderer Instruktionen nach besteen Wasses, jeloch ohne ingrede fiche Verantworfflichkti. — Die Verpradung Hibren wis spellingt auss, konnen ingegen für auf dem Transport einstandene Haustein mehr under nicht außenmen.

Joiden unt Br.	Augald	Benennung der Waren	Nette kg	Brutto kg
inre 8	patello	og: Vertrag von 5.2.1937	_uns.Com.Hq.7F759	
		"Enurer"-Automobil-Chassis	Typ_LC_X_BP	
		nach unserm Chassisplan LC von 18.2.1937 ,		
		max.Belastung 2600 Kg. inc		
		Radatand 1900 mm.		
		Rechtostenerung		

Schreiben vom 9.4.37, auf das bestellte Chassis LCBD 2 bezugnehmend.

Die Schriftstücke vom 2.6.37 betreffend Saurer Com.No.78759 bestanden aus dem Versand-Avis...



AKTIENGESELLSCHAFT ADOLPH SAURER

ARBON, den 2. Juni 1937

Faktura thre Bestell-No. Vom 5.2.1937 Herrn Otto S t & h e l i , Salmsacherstrasse, Romanshorn

Wir sandten Ihnen auf Ihre Rechnung und Oefahr per eigener Achse durch unsern Chauffeur Zwicky an die Carrosseriefirms Seitz in Emmishofen.





AKTIENGESELLSCHAFT ADOLPH SAURER

11'600.-.

ARBON, den 5. Juni 1937

Herrn Otto S t & h e 1 1 , Salmsacherstrasse ,

Botr. Wagon-Ablicforung.

Wir habon am 2.ds. Ihr nemes "Saurer"-Chassis Typ LC 2 BD Notor No. 73825 sur Ablictorung gebracht und gestatten uns. Ihnen in-liegend die entsprechend spesifisierte Versandanseige samt Paktura No. 8357A im Botrago von notto Fr. 11'600.-- zu ubormachon.

Gleichzeitig benützen wir die Gelegenheit, um Ihnen einige instruktive Broschuren über die Behandlung und Wartung unserer Fahr

instructive erconnect uses are management of all general particular and a second particular and a seco

Bekanntlich können Sie sich durch vorschriftsgemasse Behandlung der einzelnen Wagenteile nicht nur vor unliebsamen Betriebsatirungel bewahren, sondern auch die Lebensdauer der betreffenden Aggregate ganz wesentlich erhöhen, beides Fakteren, welche für die Wirtschaftlichkeit des Wagens eine wichtige Rolle spielen. Wir bitten Sie deshalb höflich die vorstenend aufgeführten Broschüren Ihrom, mit der Führung und Wartung Herrn Otto Stäheli , Salmsacherstrasse , Romanshorn

dos Fahrzougos betreuten Personal zum eingehenden Studium und zur strikten Befolgung zu übergeben. Nicht unerwähnt lassen möchten wir. dass der kleine Zeit-Mehraufwand, welchen die sorgfaltige Pflege des Wagens bedingt, sich erfahrungsgemass durch stete Betriebsbereitschaft cinorscits und goringo Roparaturkoston andererseits mehrfach bezahlt

Um Sie bei Ersatzteil-Bestellungen stets prompt bedienen su können, bitten wir Sie dringend, sich unbedingt an die ebenfalls

boiliogonde Ersatzteilliste No. 112 für das Chassis LC

zu halten, webei für uns nebst der Stücknummer des gewünschten Bestandteils, such die Moter No des in Frage stehenden Wagens von besondoror Wichtigkoit ist.

Wir sind überzougt, dass Ihmen der neue Wagen bei sachgemassor Führung und Wartung restlese Befriedigung bieten wird und soichnon, stets gorne su Ihron Diensten

AMERICESELLSCHAFT ADOLFH SAUF

Es folgte am 5.6.37 noch ein zweiseitiger Brief über die Einzelheiten der Wagen-Ablieferung.

Beilagen erwähnt.

PS. Die Ersatzteilliste für den CED-Motor folgt später.

