

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2018)
Heft: 109

Rubrik: 28. Saurer-Treffen Ticino

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>

28. Saurer-Treffen Ticino

Text & Fotos: Cornel Suhner



7./8. September 2018; In bereits bewährter Fahrzeugkombination von Berna 5VF und Saurer D290BF starten wir ab unserem Depot in Arbon am Vortag des alljährlichen Treffens der Südschweiz. Ich setze auf unseren treuen, grünen Kumpaten, mit dem wir seit der Komplettrestauration im Übrigen bereits mehr als 10'000 Kilometer zurückgelegt haben. Ebenfalls Aktivmitglied Oliver Geser vertraut auf den orangen Blachenwagen, ein Saurer aus unserer Sammlung welcher bereits ab Werk mit Scheibenbremsen und ABS ausgestattet ist! Doch so schnell werden wir nicht unterwegs sein, dass

dies ein entscheidender Vorteil sein soll. Eine Reise soll man schliesslich geniessen, zumal wir mit Veteranen-Lastwagen unterwegs sind, denn Wettrennen gibt es ja sonst schon täglich genug auf unseren Strassen. Immer schön dem Rhein entlang aufwärts kommen wir Freitagnachmittags flott voran und kreuzen entlang der A13 Höhe Trimmis den historischen Rhb-Dampfzug mit vorgespannter Tenderdampflok G3/4, besser bekannt unter dem Namen «Heidi». Diese wird gerade bereitgestellt für die am Wochenende erstmals durchgeführte Publikumsfahrt von Landquart nach Samedan. In Rei-

chenau verlassen wir die Autobahn und setzen zum Anstieg ins Oberland an. Entlang der bekannten Skigebiete von Flims und Laax zieht sich die Strecke in die Länge bis nach Disentis. Obschon sich der Strassenzustand in den letzten Jahren auf diesem Abschnitt markant gebessert hat, verlangsamen einige Strassenbaustellen das Tempo. Einige Baustellenstopps in Steigungen erfordern zudem das Anfahren im kleinsten Gang; da macht sich der Ballast auf der Brücke erstmals richtig bemerkbar. Dieser ergibt eine spürbar bessere Fahreigenschaft des ansonsten sehr koplastigen Berna-Kippers. Nach

der Passage beim Kloster Disentis beginnt der schönste Teil der Strecke; die Serpentinen hinauf und herab über den Lukmanierpass! Sprichwörtlich werden alle Hebel in Gang gesetzt wie es eben vor 50 Jahren am Steuer eines schweren Nutzfahrzeuges noch üblich war – Motorbremshand, Halbganghebel, Schalthebel – immer schön in der Abwechslung. Der ohrenbetäubende Lärm in der Kabine unter Motorenvolllast lässt einem zudem auch noch den Gehörsinn und die Abwärme des Motors spüren – entweder man empfindet es als puren Sound und liebt es oder eben nicht. Da fährt sich's im um zehn Jahre jüngeren Saurer pilotiert von Kollege Oliver bereits einiges komfortabler. Auch Oliver werden wir eines Tages noch dazu bewegen, auf den Klassiker der 60er Jahre umzusatteln – immerhin verfügt der Wagen bereits über eine Lenk- und Schaltunterstützung! Doch irgendwie sollte man ja abends auch noch müde werden – so bereue ich noch keine Sekunde, dass ich auf das alte Pferd gesetzt habe. Dies sollte sich aber in ein paar Kilometer noch ändern... In Gedanken bereits im Hotel angekommen und den feinen Znacht vor Augen zischt es urplötzlich unüberhörbar. Nein, es ist nicht der Fahrer der nach der Tagesetapp-



Nächtlicher Radwechsel auf der Bergstrasse

pe spürbar «auf den Felgen ist» (für unsere nicht ortsgewandten Leser heisst das «entkräftet») sondern der Berna macht dem Spruch seine Ehre. Da ja der Fahrer noch purlimunter ist und nicht einmal den

halben Tag hinterm Lenkrad sitzt, sollte auch er wieder mal erfahren was es heisst einen Radwechsel in topographisch nicht gewohnter Umgebung auszuführen. Gefühlte 1–2 Kilometer vor dem Tagesziel



Tessiner Luft am Lukmanierpass für unsere rollenden Museumsfahrzeuge

versucht sich der Fahrer dem drohenden Schicksal noch zu entziehen und denkt nicht ans Stoppen. Ein mehrmaliger Blick aus dem offenen Fahrerfenster auf den Reifen lässt keine Zweifel mehr auf einen drohenden Platten am Vorderrad. An ein Weiterrollen bis nach Aquarossa hinunter ist doch nicht mehr zu denken, zumal die Strasse kurvenreich und abschüssig ist. Ausserhalb der Ortschaften auf der abfallenden Bergstrasse sackt der Wagen ganz in die Knie – Stillstand. Die Dämmerung hat bereits eingesetzt. Das übliche Prozedere kann im Dunkeln beginnen, doch die tief gesunkene Vorderachse verunmöglicht das Ansetzen des Wagenhebers. Improvisieren ist angesagt um den Wagen wieder hoch zu kriegen. Die Ladung drückt auf das noch montierte linke Vorderrad und lässt allmählich die Lenkung von selbst einschlagen und gibt Querkräfte auf den Wagenheber – mein

junger Co-Pilot muss ans Lenkrad wechseln und dieses Festhalten bis das Ersatzrad aufgesetzt ist.

Später als erwartet können wir die Hotelzimmer beziehen mit der Hoffnung, dass wenn schon die Küche geschlossen hat, der Pizzaiolo hinterm Holzofen noch Erbarmen zeigt und für uns hungrige Chauffeure nochmals in die Hände spu... (nein so war's nicht gemeint, sollte heißen in die Mehldose greift). Als Entschädigung für unsere Strapazen wird uns ein über den Tellerrand hinaus ragendes feines italienisches Fladenbrot serviert.

Der Schlaf war doch von Nöten und erholsam. Da sind aber einige Fans schon früher aufgestanden als wir, man hört und sieht es wie die ersten Wagen an diesem Morgen vor dem Fenster ans Treffen vorbeiziehen. Wir geniessen noch die Mor-

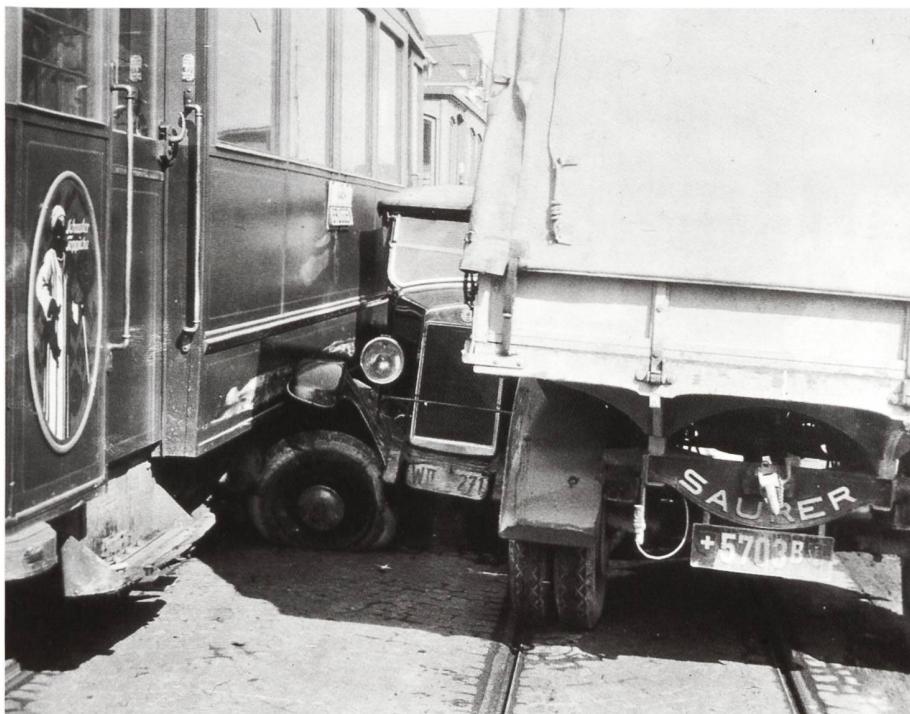
genruhe am Tisch, wenn auch begleitet vom immer laufenden Fernseher im Saal – wohl das Gerät südlich dem Gotthard welches sogar die Präsenzzeit der beliebten Espressomaschine übertrifft!

Zusammen mit den ersten Sonnenstrahlen, welche auf das Ausstellungsgelände scheinen, rollen fortlaufend gegen 90 Saurer und Berna Lastwagen und Postautos unterschiedlicher Jahrgänge auf den Platz. Das Treffen im abgelegenen Campo Blenio präsentiert sich von der schönsten Seite. Dass es schon längst nicht mehr nur ein regionales Treffen ist, zeigt sich an den Teilnehmern, welche buntgemischt aus der ganzen Schweiz angereist sind. Das reichhaltige Verpflegungsangebot lässt uns die Qual der Wahl beim Mittagessen, doch den traditionellen Costini können wir auch dieses Jahr nicht wiederstehen....

Unfallbericht aus St. Gallen

Text: Ruedi Baer

Foto: Stadtpolizei St. Gallen



Unfall in St. Gallen

Ein wunderbares Bild, erhalten von «Sepp» rsp. Cornel Gähwiler (Ziischtig-Club). Wenn man so ein Bild erhält, beginnt man sofort zu studieren. Wann, wo, wer, warum? Einiges konnten wir herausfinden: Die Reklame auf dem Tram ist Schuster Teppiche mit dem «Mohren» oder «Beduinen»; die Streckentafel am Tram dürfte «BRUGGEN» heißen; das bedeutet also: Unfall zwischen Stadtzentrum und Bruggen; beteiligt die «Trambahn der Stadt St. Gallen», ein PW mit österreichischem Nummernschild (Wien?) und der Saurer hatte ein Kontrollschild des damaligen Konkordates, diese Nummer gehörte zum Kontingent St. Gallen. Als 1911 der Nummernblock bereits aufgebraucht war, begann man mit Buchstaben zur Ergänzung. 1933 ging man dann zum Kantonssystem über.