

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Band: - (2008)
Heft: 66

Artikel: Ein Leben für die Migros [Teil 1]
Autor: Früh, Roland
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037571>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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

Ein Leben für die Migros

Im März 2007 waren es 32 Jahre her, seit ich das erste Mal in einem Migros Lastwagen anfang, unsere Filialen zu beliefern. Obwohl ich mich noch zur jüngeren Generation zähle, gehöre ich doch schon zu den „Alten“.

Begonnen hat es schon in meinen Kinderjahren. Ich war schon immer fasziniert von Lastwagen und Baggern. Aufgewachsen bin ich im St. Galler Quartier Solitüden/Riethüsli, das damals noch eine ländliche Gegend war. Anfangs der 60-er Jahre begann auch hier der grosse Bauboom wie überall in der Schweiz. Grosse Bagger wurden aufgefahren und natürlich wurden sie zum grössten Teil mit Saurer Lastwagen gebracht. Zwei Transportunternehmen waren immer anwesend: Max Müller und seine S4C aus St. Gallen und Josef Hörler aus Niederteufen mit einem neuen 5DM im schönsten Gelb. Ich bin immer wieder zu den Chauffeuren gegangen und habe gefragt, ob ich einmal mitfahren kann. Manch einer hat sich meiner erbarmt und mich kleinen Knirps mitgenommen - ich war ja erst im Kindergarten. Es war herrlich und mancher Spielkamerad hat mich darum beneidet. Der Lastwagenbazillus hat mich aber auch geprägt und nie mehr losgelassen.

Als ich aus der Schule kam, hiess es, etwas „Vernünftiges“ lernen. Also absolvierte ich eine Verkäuferlehre. Und schon wieder kam ich in Kontakt mit diesen Chauffeuren, die doch ihre eigene Sprache hatten. In meiner Freizeit sass ich immer bei einem von unseren Fahrern in der Kabine. Am liebsten in einem Saurer S4C oder 5DF, aber auch in Fiat- oder Volvo-Fahrzeugen. Mein Entschluss war gefasst. Ich wollte auch Lastwagenführer werden. Aber ich wollte einmal Überland fahren. Mit zwanzig Jahren machte ich die LKW-Prüfung und bezahlte diese aus eigener Tasche. Die Migros wollte diese Kosten übernehmen, ich hätte mich aber für drei Jahre verpflichten müssen. Ich schlug das Angebot aus, da ich die Firma alsbald verlassen wollte. Ich liebäugelte mit dem Transportunternehmen P. Lous mit seinen schönen Fiat 619 Sattelschleppern. Doch 1976 kam die erste grosse Rezession und als Anfänger hatte man kaum eine Chance. Meine Pläne wurden zunichte gemacht. Also entschloss ich mich, in unserer Firma zu bleiben und hier als Fahrer zu beginnen, was auch problemlos klappte.

Zu dieser Zeit standen noch drei Saurer S4C, davon einer jener legendären V8 mit CH2D Motor im Einsatz. Ausserdem noch sechs Saurer 5DF mit CT2D-Lm Motoren und ein SV2C, der dann aber nur noch für unsere Garage gebraucht wurde. Ferner gab es noch etwa zehn verschiedene Fiat Typen, mit denen es ebenfalls viel Freude macht, sie zu lenken. Ab 1969 wurden im grossen Stil Volvo Lastwagen eingekauft. Da die Firma Saurer Lieferfristen bis zu zwei Jahren und manchmal noch mehr hatten, wick-

man auf ausländische Produkte aus. Ab Bestellung brauchte die Migros das Fahrzeug allerspätestens drei Monate später. So hat unsere Genossenschaft Migros St. Gallen seit 1969 weit über einhundert Volvo-Fahrzeuge gekauft, wobei die Volvos sehr gute Lastwagen sind: robust und zuverlässig wie der Saurer. Filialbelieferungen waren gar nicht so schlecht. Da ich immer gerne um Leute herum war und bin, hat mir das immer viel Spass gemacht. Nur vermisste ich manchmal die extrem langen Fahrten.

Aber ich hatte ja Freunde, die im Auslandverkehr tätig waren. Mein Kollege R. Müller gehörte damals zu diesen berühmtesten Orientfahrern. Seine Touren führten ihn in Länder wie Saudi Arabien, Kuwait, Iran, Irak, Syrien, Jordanien und Libyen. Ich wollte schon immer mal eine Tour in eines dieser Länder mitmachen, aber leider hat es nie geklappt. Dafür habe ich einige Europatouren gemacht. Entweder mit einem alten Steyr der Aslan-Trans in Weinfelden oder später auf den schönen Fiat-Lastwagen von Schorsch Hedinger in Wilchingen. Es war eine turbulente Zeit und sie dauerte bei mir bis etwa zum 25. Altersjahr. Dann hatte ich auf einmal genug. Ich sah, wie viele Stunden meine Freunde arbeiteten und was sie dabei verdienten. Das gab mir zu denken. Wir bei der Migros hatten schöne Arbeitszeiten. Zwischen vier und fünf Uhr morgens war Arbeitsbeginn und Feierabend war bereits zwischen 12.00 und 14.00 Uhr. Man konnte sehr gut seinen Hobbys nachgehen. Da ich schon damals immer den Fotoapparat bei mir hatte, gab es sehr viele Fotos. Wenn die Filme Aktion waren, habe ich meiner Mutter immer den Kühlschrank gefüllt. Einmal hatte ich über 110 Filme im Kühlschrank, was meine Mutter irgendwann dazu brachte, einen zweiten zu kaufen.

Einen sehr grossen Fehler machte ich damals. Ich fotografierte mehr ausländische Lastwagenmarken. Ich sagte mir, Saurer haben wir im eigenen Land, das kann ich immer noch knipsen. Wie die Geschichte mit Saurer endete, brauche ich nicht zu erwähnen.

Das Schöne an einem Grossverteiler ist, dass man mit jedem Fahrzeugtyp herumfahren kann. Das gefällt mich auch heute noch.

Die Jahre vergingen, es gab immer modernere, aber von der Qualität her billigere Lastwagen. Sie verschwanden aber auch schneller von der Strasse, da die Lebensdauer immer kürzer wurde. Und Saurer? Ich schätze sie heute noch. Immer noch sieht man Transportunternehmen, die trotz hoher Schwerverkehrsabgaben einige Saurer-Fahrzeuge im Einsatz haben.

Die Robustheit und die Qualität ist auch 25 Jahre nach der offiziellen Produktionsaufgabe immer noch

ein Aushängeschild für unsere beste Lastwagen-schmiede aus Arbon - oder auch Saurer-City genannt. Saurer hat Arbon zu dem gemacht, was es heute ist.

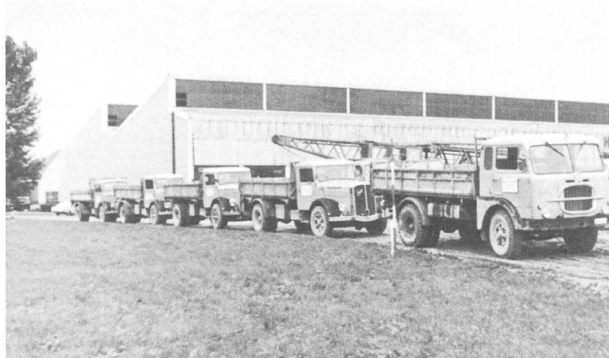
Wenn mich heute ein Ausländer fragt, was für mich Nationalstolz ist, sage ich nur: „Saurer Lastwagen, sie wurden in Arbon gebaut und man sieht sie heute noch über die ganze Welt verstreut im Einsatz.“ Nicht unser Swiss, nein einfach nur SAURER. Und was macht man, wenn man immer noch vom Saurer Virus befallen ist? Zwischendurch mit unserer Sattelzugmaschine D290B 4x2 von unserer Garage an Ausfahrten teilnehmen. Immer noch Fotos

machen von Raritäten und vor allem Fotos unter Saurer Kollegen austauschen. Mittlerweile kaufe ich auch ganze Fotosammlungen zusammen, da einige schon ins „Alter“ gekommen sind. Dort verbergen sich manchmal die schönsten Schätze. Aber im Gegensatz zu manchem Fotosammler lasse ich meine bald 45'000 Bilder nicht einfach verstauben, sondern bringe sie in die Gazette und lasse die Mitglieder des OCS an den technischen Errungenschaften aus Arbon teilhaben.

Roland Früh, Wittenbach



1



2



3



4



5



6

Bildlegende

- 1 3 Saurer beim Stelldichein
- 2 4 Saurer und ein Fiat 682, alles Fahrzeuge von Max Müller
- 3 BLD Saugwagen, ebenfalls von Max Müller. Das Fahrzeug existiert immer noch
- 4 Mein erster Saurer S4C 6 Zyl.
- 5 S4C-H CT2D-Lm
- 6 Das Paradeferd S4C-H CH2D V8, damals Königsklasse



7



8



9



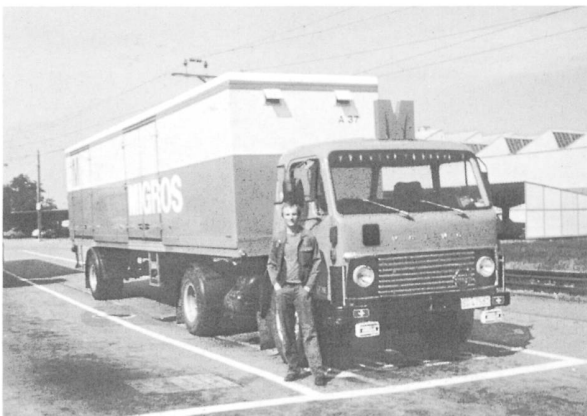
10



11



12



13



14

- 7 Kühlwagen Fiat 619N mit 200 PS
- 8 Fiat 682 N2 180 PS, Brücke mit Blachenverdeck
- 9 Fiat 643T, Sattelschlepper mit etwa 185 PS
- 10 Fiat 684T, Sattelschlepper mit 200 PS
- 11 Saurer SV2C, vorher mit Brücke und Blachenverdeck im Verkehr, dann etwa 10 Jahre für unsere Garage im Einsatz
- 12 Mercury Spezialfahrzeug zum Verschieben von Anhänger + Auflieger
- 13 Mein 1. Schlepper Volvo F-86 mit sagenhaften 207 PS. Heute kann man nur noch darüber lachen
- 14 Volvo F-86 2. Generation mit ca. 220 PS



15



16



17



18

- 15 Saurer 4DF, Baujahr 75, 230 PD, Motor CKT
 16 Volvo CH-230 (F-89) mit Nachlaufachse
 17 Fiat 619 mit Dreiachsanhänger, Firma Hedinger, Wilchingen/SH
 18 Fiat V8 mit etwa 330 PS und Vorlaufachse, Absoluter Spitzensound von einem V8 Motor! Firma Schorsch Hedinger, Wilchingen



Impressum Gazette

Verantwortliche Redaktion

Für den Inhalt verantwortlich: OCS; namentlich gezeichnete Artikel geben nicht die Meinung der Redaktion wieder
 Bildbearbeitung: BSG, Irene Marciello
 Layout, Satz und Finish: BSG, Irene Marciello
 Druck: DRUCKEREI WEIBEL AG, Metzgergasse 2, 9320 Arbon

Die OCS Gazette ist das Mitteilungsblatt des Oldtimer Club Saurer. Sie erscheint viermal jährlich, die Auflage entspricht im Minimum der Anzahl Mitglieder des OCS. Erweiterte Auflagen sind je nach Anlass möglich. Alte Ausgaben der Gazette können je nach Vorrat im Museum gratis mitgenommen werden. Vergriffene Ausgaben werden nicht nachgedruckt.

Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
 Manuskripte, Disketten, Zuschriften und Leserbriefe bitte an die **Redaktionsadresse**: BSG Unternehmensberatung, OCS-Sekretariat, Rorschacher Strasse 150, 9006 St. Gallen; e-Mail: ocs@bsg.ch

✉ BSG Unternehmensberatung, OCS-Sekretariat, Rorschacher Strasse 150, 9006 St. Gallen,
 📧 e-Mail: ocs@bsg.ch