

Aus dem Tagebuch des Service-Monteurs X. Suter

Autor(en): **Schaer, H. / Suter, X.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2008)**

Heft 67

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037575>

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.

Aus dem Tagebuch des Service-Monteurs X. Suter

Publiziert in SAURER-Hauszeitung 2/72

(aus Archiv H. Schaer)

Sicher haben schon viele Betriebsangehörige einen der beiden «Saurer-Servicewagen» zu Gesicht bekommen. Die beiden Fahrzeuge, eines mit Thurgauer-, das andere mit Baslernummer, stehen allerdings nur selten, eigentlich nur bei Inventurarbeiten, auf dem Arboner Werkareal. Sie wurden vor rund 13 Jahren auf Initiative des im letzten Jahr in den Ruhestand getretenen Kundendienstleiters, Herrn Hatz, in Betrieb genommen. Damit wurde eine glänzende Idee in die Tat umgesetzt. Den Saurer-Kunden, die unsere Könige sind, steht in Form rollender Werkstätten, ein zusätzlicher, sehr wirkungsvoller Service zur Verfügung.

So ein Service-Wagen, äusserlich in der altmodischen und kubischen Form gehalten, scheint etwas Geheimnisvolles an sich zu haben. Dabei birgt er nichts anderes als sehr viele Werkzeuge, die praktisch und übersichtlich in verschliessbaren Schubladen eingeordnet sind. Ebenso vielseitig ist das mitgeführte Ersatzteilsortiment, das für den Unterhalts- und Pannendienst benötigt wird. Neben Werkzeug und Material gehört aber etwas drittes unbedingt in die Service-Wagen, nämlich sehr viel «Gewusst wo» und «Gewusst wie». Dies kann der Service-Monteur weder im Ersatzteillager beziehen, noch irgendwo im Warenhaus kaufen, sondern er muss es in langjähriger Erfahrung und mit viel Freude an schwierigen Aufgaben sich selber aneignen.

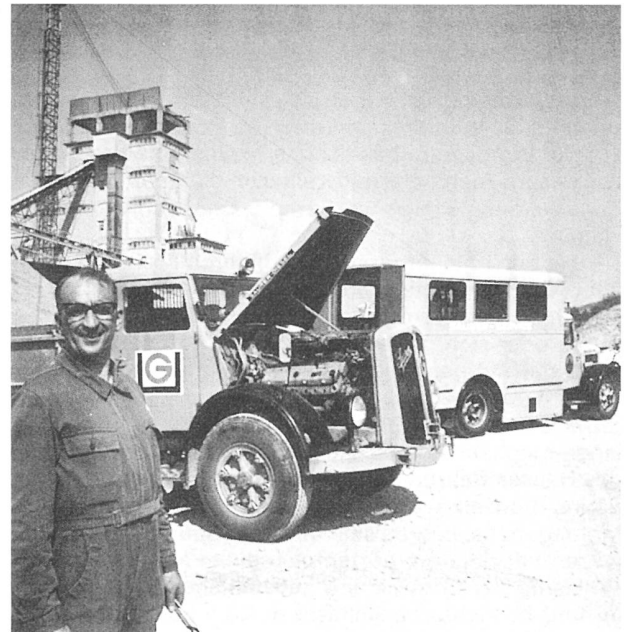
Jeder Saurer-Kunde müsste einmal pro Jahr besucht werden, einerseits um die Chauffeure zu instruieren, andererseits um das Werkstattpersonal auf Service-Arbeiten aufmerksam zu machen. Dadurch sollten unliebsame Kurzarbeiten in den Werkstätten ausgeschaltet und dafür mehr gezieltere Arbeiten mit Voranmeldung erwartet werden können.

In der ganzen Schweiz sind wir drei Service-Monteurs, wovon jeder rund 1500 Kunden zu betreuen hat. Pro Kunde sind durchschnittlich drei Wagen zu rechnen. Im engeren Umkreis von fabrikeigenen Werkstätten werden keine Kunden besucht. Dafür aber erst recht in abgelegenen Orten, in denen der Kunde zuerst 60 km oder mehr fahren müsste, um zu einer Saurer-Service-Stelle zu gelangen. Die Autoruf-Anlage ermöglicht es, in dringenden Notfällen innert weniger Minuten den Monteur zu erreichen und wenn nötig weiterzuleiten. Gelegentliche Aktions-Arbeiten, wie Austausch-Teile ersetzen, gehören auch in den Arbeitsbereich des Monteurs. Dazu kommt noch der ganze Papierkrieg; Tagesrapporte, Meldungen und Abrechnungen müssen erledigt werden.

Mit dieser Einleitung sollte jedermann den Zweck des Service-Wagens verstehen. Ich, ein Basler, war vorher 8 Jahre als Werkstatt-Meister in der Reparaturwerkstätte Basel tätig und übernahm am 1. Juli 1963 in

Arbon einen Service-Wagen. Zuerst war ich gar nicht erfreut, immer unterwegs zu sein. Doch dann gewöhnte ich mich rasch an meine neuen Pflichten.

Die Wagenübernahme ging ganz einfach vor sich: Man überreichte mir die Autoschlüssel und die Inventarbücher.



Meine Inventurarbeiten waren noch nicht erledigt, als schon der erste Arbeitsauftrag kam: Es war 10 Uhr vormittags. Um 11 Uhr sollte ich in der MAP ein Austauschgetriebe für einen Unterflur-Postwagen holen, welches in Linthal mit Hilfe des Chauffeurs ausgetauscht werden musste. Das Getriebe war aber noch teilweise zerlegt und man bat mich, um 13 Uhr nochmals zu kommen. Deshalb begab ich mich vorerst in die Kundendienstabteilung, um einige Anleitungen entgegenzunehmen. Die Instruktionen waren kurz und bündig: Ich sollte nach Linthal fahren, das Getriebe auswechseln und gleichzeitig noch umändern. Zeit dazu hatte ich den Rest des Tages und die Nacht, dann müsse der Schaden behoben sein. Eigentlich Zeit genug, aber das sollte sich noch ändern. Um 13 Uhr begab ich mich wieder in die MAP. Das Getriebe war beinahe fertig. Um 13.45 Uhr war ich dann endlich startbereit. Nun kam noch die Frage, wie ich am schnellsten nach Linthal gelangen könne. Als Neuling hatte ich noch keine Erfahrung und ich entschloss mich die Richtung Sargans-Kerenzerberg-Linthal zu fahren. Ich hatte Arbon bei strahlendem Wetter verlassen, doch je weiter ich in das Rheintal vordrang, desto düsterer färbte sich der Himmel. In Altstätten begann ein furchtbares Gewitter loszubrechen. Die geschlossene Barriere bei Oberriet veranlasste mich, das erste

mal anzuhalten. Ich benützte die Gelegenheit, um nach dem Getriebe zu sehen. Zu meinem Schrecken entdeckte ich inmitten eines Ölbadens die Palette mit dem Getriebe, aus welchem etwa 3 l Öl ausgelaufen waren. Die erste Überraschung war perfekt! Sofort fuhr ich in die nächste Seitenstrasse und trocknete das Öl provisorisch auf. Nachdem der Schaden behoben war, fuhr ich weiter. In der oberen Hälfte des Kerenzerberges zog sich eine riesige Kolonne dahin, die sich nur schleppend fortbewegte. An der Spitze der Kolonne fuhr ein Lastwagen mit Anhänger, an welchem sich die Bremse nicht löste und bereits stark qualmte. Ich überholte den Lastenzug, hielt ihn an und leistete ersten Nothelferdienst. Bald darauf konnte ich die Fahrt fortsetzen. Gegen 18 Uhr kam ich dann endlich in Linthal an. Hier wartete schon die nächste Überraschung auf mich. Mir wurde mitgeteilt, dass kein Leihwagen der PTT vorhanden sei und der defekte Car morgen wieder in Betrieb genommen werden müsse. Schnell telefonierte ich nach Arbon, um noch ein anderes Getriebe anzufordern. Draussen regnete es in Strömen. Deshalb beschloss ich, den Car in die leere Garage zu stellen. Ein Holzstück diente als Stossstange, um mit Hilfe des Service-Wagens den Car in die Garage zu schieben. Nachdem die Hilfe aus Arbon eingetroffen war, machten wir uns an die Arbeit. Glücklicherweise war der Ölverlust am Getriebedeckel und konnte so durch Auswechseln desselben behoben werden. Mit einem speziellen Heber versuchten wir das Getriebe herunterzuholen. Bis auf die letzten 10 cm ging alles gut; jetzt mussten wir den Wagen heben und da war die Tücke des Objektes. Nur noch 2 cm, plötzlich er-

tönte ein Knall, das Grubenbrett war gebrochen und wir standen wieder am Anfang unserer Arbeit. Wir betrachteten die Bescherung; der Car stand oben am Garagedach an und da bekanntlich ein Betondach stabiler ist als ein Autodach, hatte dieses nachgegeben und der Wagen wurde in der Höhe (leicht abgeändert). Nun hiess es, den Wagen wieder hinausstossen. Der Einbau des Getriebes erfolgte nun im Freien, wo wir uns bemühten, möglichst keinen Lärm zu verursachen. Der Hotelier hatte uns nahegelegt, dass nach 10 Uhr absolute Ruhe herrschen sollte. Was das für ein Arbeiten ist, bei spärlichem Licht und ohne Lärm zu erzeugen, weiss nur einer, der so etwas schon selber erlebt hat. Gegen 5 Uhr morgens waren wir soweit fertig, um auf eine Probefahrt nach dem Urnerboden starten zu können. Doch die Angelegenheit verlief nicht ohne Zwischenfall. Irgendwo im Getriebe war eine Schaltstörung, die wir noch beheben mussten. Wir demontierten das Getriebe teilweise und stellten es anders sein. Noch schnell führten wir einige Schlussarbeiten aus. In dieser Zeit waren schon die ersten Fahrgäste eingestiegen, und der Car mit seiner Reisegesellschaft startete Richtung Klausen-Susten.

Nun gab es auch für uns Mechaniker die ehrlich verdiente Pause! Nachdem ich mich von den beiden Kameraden aus Arbon verabschiedet hatte, telefonierte ich lange mit Arbon, wie die Nacht verlaufen war. Dann überkam mich der Schlaf.

X. Suter
Service-Monteur



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