

Zeitschrift: Gazette / 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. 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: 13.10.2024

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 Chauffeur-tätigkeit 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.-.

* 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.

Alle Illustrationen aus dem Archiv des Verfassers

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.

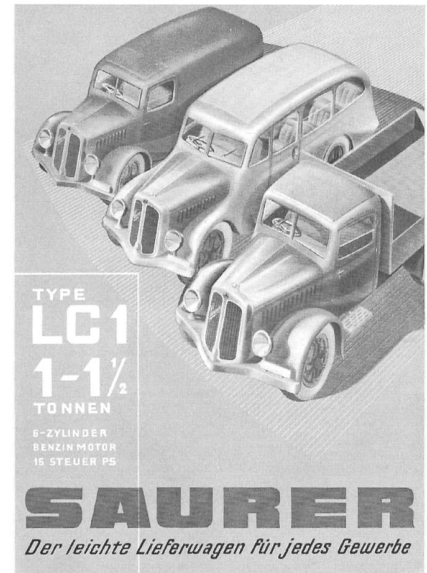
Der an pünktliches und gewissenhaftes Arbeiten gewohnte Otto Stäheli erlitt anfangs der fünfziger Jahre infolge seiner strengen körperlichen Tätigkeit und vor allem wegen der damit verbundenen Stress-Situationen (alles musste immer sofort geschehen) dreimal einen Herzinfarkt. Auf ärztlichen Rat hin musste er die aufreibende Chauffeur-tätigkeit 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!



Otto Stäheli (geboren 1898)



Die ehemalige Stäheli-Liegenschaft an der Salm-sacherstrasse 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.



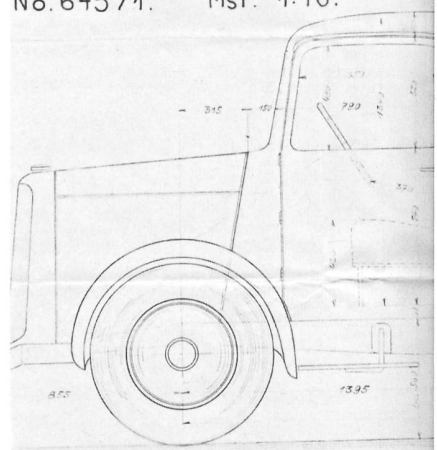
Otto Stähelis LCBD 2 mit Seitz-Kabine in den dreissiger oder vierziger Jahren. Links im Bild der Besitzer mit charakteristischer Chauffeur-Schirmmütze.



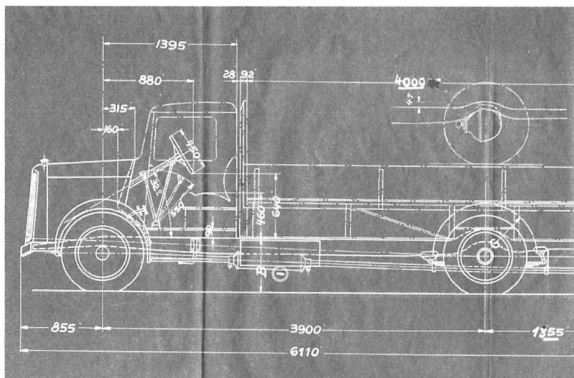
Saurer-Werkaufnahme des LC 2, die den Offertunterlagen vom 15.1.36 beigelegt wurde.

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

