

# Als der Gotthard noch eine richtige Passstrasse war

Autor(en): **Naef, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2017)**

Heft 104

PDF erstellt am: **08.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037525>

## **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.

# Als der Gotthard noch eine richtige Passstrasse war

Text und Fotos: Paul Naef

Als junger Mann mit 18 ½ Jahre, habe ich im Januar 1966 die LKW Prüfung gemacht und einen Tag später wurde mir ein Berna V8 Frontlenker, Jg. 1953, 160 PS, mit samt Anhänger in die Hände gedrückt. Meine Einsätze waren meist von Graubünden aus in alle Richtungen der Schweiz, nach Süddeutschland, sowie in das nördliche Italien, nach Genf und auch ins Engadin. Jedoch, in den Sommermonaten fuhr ich 1x wöchentlich in den Tessin und dies noch über die alte Tremola, immer mit Anhänger. Ich habe am Gotthard manches erlebt, von Wintereinbruch bis Kettenmontage rauf und runter.

Eine Episode bleibt mir besonders in Erinnerung: der Pass war nicht geschlossen und halb oben begann es zu schneien. Dann unter dem Hospiz von Süden her, stand ein deutscher Automobilist, er



kam mit den Sommerpneus nicht mehr weiter. Ich hatte schon früh die Schneeketten montiert und hatte somit auch keine Probleme. Dannzumal war Helfen auf der Strasse selbstverständlich. Ich zog den Wagen samt des Fahrers an einem Drahtseil aufs Hospiz und Richtung Hospental nahm ich den Wagen an die Schnauze und liess ihn vor mir fahrend Richtung Tal, bis die Strasse wieder aper war. Dieser Mann hat mich umarmt und sich bedankt, es war eine Freude.

Zu dieser Zeit wurde schon längst am Neubau der neuen Tremola gebaut und um 1968 dann auch eröffnet. Auch der San Bernardino Tunnel war im Bau und fast zur gleichen Zeit eröffnet worden. Ich war mit meinem V8 nun gut 2 Jahre unterwegs. In unserem Geschäft haben





wir dann einen neuen OM Titano angeschafft. Dieser OM leistete 280 PS mit einem Lizenz Saurer-Motor. Diese Maschine war am Berg einsame Spitze. Ende 1969-Anf. 70 kamen dann auch die V8 von Scania hinzu. Im Saurer V8 hatte ich eine Boschheizung, die nur bei warmem Motor etwas lauwarmer Luft ausströmte. In den Wintermonaten waren die Zusatzscheiben mit Heizdrähten von innen zu montieren. Mit dem Strom musste man sehr hausälterisch umgehen, diese Scheiben frassen sehr viel «Pfus» und dienten als Defrosteranlage. Noch angemerkt; den Frontlenker V8 erkannte man an seinem Kühlergrill mit breitem Rahmen. Ich habe leider kein einziges Foto von meinem V8, aber die Abbildung zeigt ein ganz ähnliches Fahrzeug.

In all diesen Jahren habe ich, wenn ich nicht nach Hause kam, in der Kabine übernachtet, wohlge-merkt Sommer, wie Winter und dies blieb auch noch jahrelang so. Apropos Transporte; so um 1967 konnte die Holzfirma Berger von Seewis i.P. an Saurer Arbon Holz liefern. Da wir einen Berna im Betrieb hatten, durften wir diese Transporte auch ausführen. Im Saurer Areal dazumal wurde

nichts mit einer anderen LKW-Marke angeliefert.

Im Jahre 1971 erhielt ich einen neuen Büssing Unterflur mit 240 PS, eine geräumige Kabine und oh Wunder mit einer Standheizung. Dieser LKW war von der Ausstattung her für damals eine Perle.

Ich arbeitete noch einige Jahre in diesem Betrieb und wechselte im 1978 zu Eugen Steinmann AG. Von den Spanplatten- und Holztransporten wechselte meine Arbeit zu Heizöl- und Benzintransporten. Anfänglich hat der Lagerchef mir einen alten Henschel anvertraut, später fuhr ich etliche Saurer und zu guter Letzt bekam ich einen nagelneuen B290 Vierachser, dies war so um 81/82.

Ich war einige Jahre bei E.S. AG beschäftigt bis ich diesem Beruf den Rücken kehrte. Nach einigen Umschulungen in der Gebäudetechnik arbeitete ich dann noch 21 Jahre bei einer Bank im Technischen Dienst. Von wegen Rücken – an Samstagen fuhr ich jeweils Backwaren für Coop, was ich auch heute, nach meiner Pensionierung, immer noch gerne mache. Auch das Heizölfahren hat mich die letzten 6 Jahre wieder eingeholt, ich habe den SDR Kurs wieder gemacht und helfe noch bei einem kleinen Unternehmen aus.

