28. Saurer-Treffen Ticino

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): **- (2018)**

Heft 109

PDF erstellt am: **06.08.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://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 Kumpanen, 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 Reichenau 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 kopflastigen 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 – Motorbremshebel, 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 Tagesetappe 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

Nächtlicher Radwechsel auf der Bergstrasse

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.

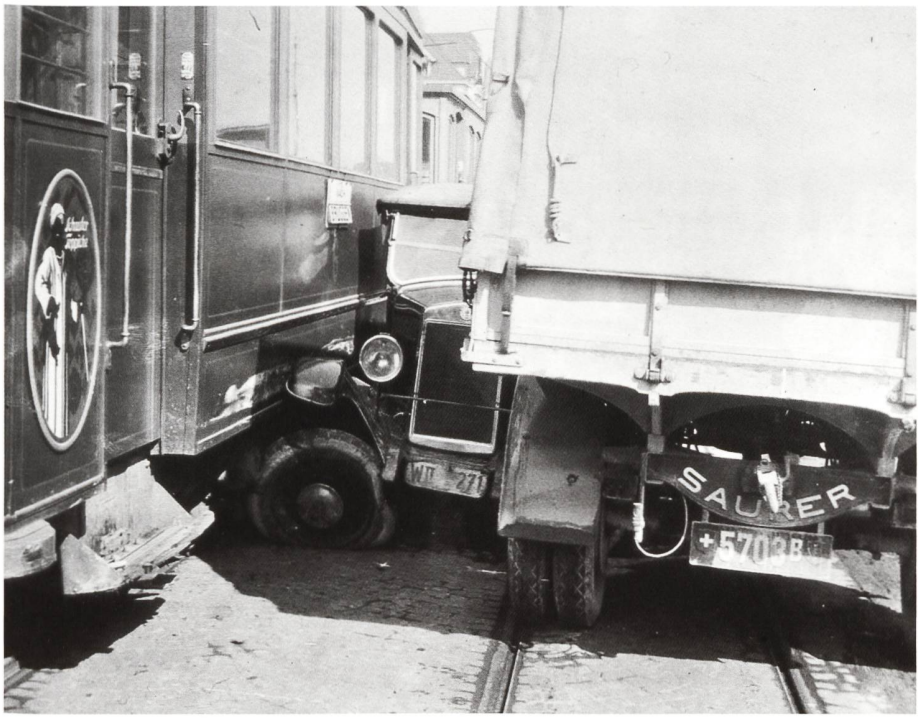
Später als erwartet können wir die Hotelzimmer beziehen mit der Hoffnung, dass wenn schon die Küche geschlossen hat, der Pizzaiolo hinterm Holzofen noch Erbarmen zeigt und für uns hungrige Chauffeure nochmals in die Hände spu... (nein so war's nicht gemeint, sollte heissen in die Mehldose greift). Als 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 Morgenruhe 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.