

**Zeitschrift:** Gazette / Oldtimer Club Saurer  
**Herausgeber:** Oldtimer Club Saurer  
**Band:** - (2007)  
**Heft:** 65

**Artikel:** Saurer auf dem Balkan [Fortsetzung]  
**Autor:** Suhner, Cornel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1037472>

### **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:** 14.03.2025

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

# Saurer auf dem Balkan

Fortsetzung

Teil 3; Wiedersehen in Albanien

Der Flug 847 von den Austrian Airlines bringt mich und mein Kollege Oliver anfangs September über Wien nach Tirana. Die Informationen, welche wir von den bei uns lebenden Albanern über ihr Land erfahren haben, sind sehr spärlich gewesen (viele stammen aus dem Kosovo oder Mazedonien und waren noch nie „im Land des Adlers“). Abenteuerlich mutet sich deshalb unsere Reise an währenddem wir im Flugzeug sitzen; in dem uns fremden Land kennen wir weder eine Kontaktperson noch haben wir vorgängig ein Hotel oder Mietauto gebucht.

Pünktlich landen wir montagmittags auf dem Mutter-Theresa-Flughafen in Tirana-Rinas. Noch vor dem Passieren der Zollkontrolle bemühen wir uns ein paar Euro in die einheimische Währung Leke zu wechseln. Neben Geschäftsleuten und Heimwehalbanern scheinen wir die einzigen Touristen auf dem Flug gewesen zu sein. Dementsprechend werden wir in der Ankunftshalle von einer Schar uns laut zu rufender und winkender Taxifahrer begrüsst. Unbeachtend dieser gehen wir selbstbewusst auf die Schalter der Autovermietungen zu. Zu unserem Leidwesen erfahren wir, dass weder Sixt noch Avis am Flughafen Mietwagen vorrätig haben. Die Schalter anderer Anbieter sind schon gar nicht besetzt! Unser Plan, schnellstmöglich mobil zu sein, funktioniert fürs erste nicht. Die Hotelsuche hat die nächste Priorität. So beschliessen wir, uns einem Taxifahrer anzuvertrauen. Eine Zugsverbindung zum 20 km entfernten Stadtzentrum gibt es nicht. Ich handle den mir teuer erscheinenden Fahrpreis zum Zentrum Tirana von 25 auf 20 Euro. Auf der Fahrt im Mercedes erscheint mir jedoch, je tiefer der Preis für den Taxifahrer, desto schneller muss er die Fahrt bewerkstelligen! Abgelenkt durch die ersten Saurer Lastwagen, welche uns eingangs der Metropole begegnen, erreichen wir heil das Stadtzentrum. Der Verkehr nimmt zu und wir stehen inmitten einem Gedränge zwischen Zweirädern, hupenden Autos und klappernden Lastwagen. Von Fahrspuren ist nichts mehr zu sehen, die Fahrzeuge kolonieren teils bis 4-spurig auf, gerade so wie es Platz hat! Wir erkundigen uns beim Taxichauffeur nach den Gepflogenheiten im Land, was wegen der Verständigung nicht ganz einfach ist. Er geht jedoch mit uns einig, dass hier im Strassenverkehr ein fürchterliches Chaos herrscht und niemand etwas gegen die verstopften Strassen unternimmt. Unser Ziel, das Hotel Europa, findet er trotzdem auf Anhieb; alleine hätten wir das kleine, versteckte Hotel, welches wir nur aus dem Internet kennen, wohl kaum gefunden. Freundlicherweise führt uns der Taxifahrer noch zur Avis-Autovermietung welche unweit davon entfernt ist. Ein grosszügiges Trinkgeld von uns hat er verdient, worauf er sich mit mehrmaligem „Falemindërit shumë“ bedankt. Ein Mietauto für die nächsten Tage steht ab Dienstag zur Verfügung. Somit haben wir unsere Tagesziele erreicht: ein fahrbarer Untersatz, eine Unterkunft und die Gewissheit, dass uns der Arboner Treppengie-



bel auch 1300 km von zu Hause jeden Tag begleiten und überraschen wird!

Für die nächsten drei Tage wird unser Ausgangspunkt Tirana bleiben (in doppeltem Sinne für Ausgang und Reisen). Ein Chevrolet Aveo begleitet uns auf der Fahrt quer durch Albanien. Zu unserer Freude begegnen wir tags darauf schon zahlreichen Saurern. Die Hauptverkehrsachsen sind sehr gut zu befahren und gut ausgebaut. Eine Ausnahme bildet die Strecke Lushnja-Fier, dort befindet sich eine Schnellstrasse erst im Bau. Die Nebenstrecken sind befahrbar, oft mit Schlaglöchern, etwas schmal und schlecht unterhalten. Die Hafenstadt Durrës mit dem grössten Hafen Albanien bereisen wir am zweiten Tag. Zwar zeigt sich in der Stadt kein Saurer, jedoch beeindruckt uns das grosse Amphitheater aus dem 2. Jahrhundert n. Chr. Auf dem Busbahnhof herrscht grosses Treiben, von dort gibt es Verbindungen ins ganze Land. Die Marke Mercedes mit den Typen O302 und O303 beherrschen das Strassenbild bei den Überlandbussen. In der ganzen Woche begegnen wir leider keinem Saurer-Bus auf den Strassen. Ein einziger Saurer RH525-23 der ehemaligen Schweizerischen Reisepost zeigt sich ausserhalb Tirana abgestellt. Durch einen kleinen Park vorbei an einem Gärtner, der mich und meine Videokamera mit grossen Augen anguckt, gelange ich direkt zum gelben Postbus und bemerke beim Betrachten desselben das Kennzeichen „Policia 1208“. Mit Erstaunen muss ich feststellen, dass ich inmitten des Polizeihauptquartiers stehe und unbemerkt ein offenes Tor passiert habe. Das Gelände gegen die Hauptstrasse scharf bewacht mit Maschinengewehren und Pförtnerhäuschen. Ein unbeschreiblich mulmiges Gefühl zieht durch meinen Körper, immer noch im Blickfeld des Gärtners. Verschwinden wäre jetzt sicherlich die falsche Taktik, zumal die schneller schiessen können als ich laufen mag. Ein Polizeibeamter im Bürogebäude staunt dann auch nicht schlecht, als ich freiwillig ohne Voranmeldung sein Büro betrete und ihm zu erklären versuche, was ich hier möchte. Seine und meine Sprachkenntnisse reichen jedoch nicht aus dass wir uns verstehen. Es gelingt mir, mich auf englisch mit einer Polizistin (mindestens so gross wie ich und mit breitem Oberkörper) zu verständigen. Erstaunlicherweise zeigt sie sich sehr gerührt, dass jemand aus der Schweiz zu ihnen auf Besuch kommt. Wie bei manch anderen Objekten ist sogar hier fotografieren und filmen nach einem höflichen Smalltalk erlaubt. Durch die Öffnung Albanien 1991 und den Weg in die Demokratie zeigt sich auch die Bevölkerung nicht mehr verschlossen und ist zusehends westlich orientiert. Mit Erstaunen stellen wir jedoch fest, dass wir während der ganzen Reise mit keiner Person ein Wort deutsch sprechen können, Ausnahme ist eine Person, welche Germanistik studiert hat! Viele Albaner beherrschen dafür die italienische Sprache, da sie auf der gegenüberliegenden Seite der Adria gearbeitet ha-

ben oder Verwandte dort wohnhaft sind. Dass die Bevölkerung in dem relativ kleinen Staat mit gut 28'000 km<sup>2</sup> Fläche sehr gastfreundlich und liebevoll ist, zeigen zahlreiche Begegnungen mit Einheimischen.



Saurer D290F 8x4 Jul. Peter Sargans

In Shkodra im Norden Albanien lädt uns ein Fuhrunternehmer, welcher im Besitz dreier Saurer-Kipper ist, nach der Arbeit spontan zu einem Drink ein. Gerne hätte er noch mehr Saurer in seinem Betrieb und fragt nach 4-Achs-Kippern. Der Saurer zählt zu den wirtschaftlichen Baufahrzeugen mit denen sich Geld verdienen lässt; relativ günstig in der Anschaffung, dauerhaft, robust und mit einfachen Mitteln zu reparieren. Einer seiner Fahrer fragt uns, wann die nächste Saurer-Baureihe erscheint, er habe gehört es komme ein neuer Typ auf den Markt. Leider gibt es in Albanien meines Wissens keinen Nutzfahrzeugsalon, aber seine Meinung zeugt davon, dass es auch 25 Jahre nach Produktionseinstellung für manch einen unglaublich erscheint, dass die erfolgreiche Marke nicht mehr existieren soll. Saurer Lastwagen beherrschen heute in Albanien prozentual gesehen einen sehr hohen Marktanteil bei den schweren Baustellenkippern. Drei- und Vierachs-Kipper werden sogar mit grossen Überlandkippanhängern italienischer Herkunft gekoppelt, ein imposantes Erscheinungsbild!

Eine weitere Episode ergibt sich zwischen der ehemaligen Industriestadt Elbasan und Rogozhina, im Tal des Flusses Shkumbin. Bei einem Zvierhalt wird uns ein derart grosses Menu serviert, dass wir eigentlich schon nach den feinen Bruschetta-Brötchen als Vorspeise (mind. 6 Stück pro Person) unseren Hunger gestillt hätten. So geschieht es, dass wir kaum mehr vom Tisch kommen und wir die vorbeiziehenden „Arboner Lastwagen“ mittlerweile schon an einer Hand nicht mehr zu zählen vermögen. Mit einem lauten Hornen und Händegruss macht ein vorbeifahrender Chauffeur eines Saurer Kippers auf sich aufmerksam. Er hat uns anscheinend beim Filmen aus dem Gartenrestaurant beobachtet. In solchen Situationen bekommen wir das Gefühl, dass die Lebensfreude trotz den teils immer noch misslichen Bedingungen in diesem Land nicht verloren gegangen ist.

Ein Erlebnis der besonderen Art findet sich zwischen Fier und Shegani an einer Überlandstrasse, an welcher wir einen Halt machen. Die Sonne ist gerade in den letz-

ten Zügen und wir bereiten uns auf die nächste Hotelsuche vor. Bei einem vorbeifahrenden Lastwagen hören wir ein markantes Bremsgeräusch, dann das Einlegen des Rückwärtsganges. Der Chauffeur kommt auf uns zu und begrüsst uns, als würden wir uns schon seit jeher kennen. Dass sein Erinnerungsvermögen das Bessere ist als unseres, beweist er mit der Aussage, dass wir vor Tagen bei ihm die Saurer mit Betonmischer fotografiert haben. Natürlich können wir auf seine Einladung zum Kaffeetrinken in einer nahegelegenen Taverne nicht nein sagen.

Nach drei Übernachtungen in Tirana ziehen wir weiter entlang der Adriaküste via Vlora in Richtung Griechenland. Die Wohndichte



wird trotz dem traumhaften Blick aufs Meer zusehends geringer und Industriebetriebe gibt es kaum mehr. Die gut ausgebaute und breite Küstenstrasse endet urplötzlich auf einem teilweise besseren Feldweg. Ein Befahren mit einem Sattelschlepper oder Hängerzug wäre schlichtweg unmöglich obwohl auf unserer Karte eine Hauptstrasse aufgeführt ist. Wer sich ab jetzt entscheidet Richtung Süden zu fahren muss durchhalten. Unzählige Kurven, Steigungen und Gefälle, Schlaglöcher oder Maultiere auf der Fahrbahn lassen die 80 Kilometer bis zur ersehnten Stadt Saranda als Tortur vorkommen.



Saurer 3DUK-50 Carr. Tüscher Jg. 1972

Zwei anfangs der 90er Jahre exportierte Saurer 3DUK Kursbusse der Schweizer Post finden wir im südlicheren Teil Albanien wieder, leider abgestellt, verlassen und nicht mehr gebraucht. Für die Rückfahrt nach Tirana wählen wir die Transitachse durchs hügelige Hinterland via Gjirokastra – Ballsh – Patos. Ein grosser Teil dieser wichtigen Nord-Süd Verbindung befindet sich im Ausbau. Meist sind es in diesem Abschnitt griechische Strassenbauunternehmen welche die Arbeiten ausführen, Saurer-Fahrzeuge sind deswegen selten vorzufinden. Im Überlandverkehr sind vorwiegend Lastwagen neueren Datums anzutreffen, meist nicht älter als 20 Jahre. International verkehrende Sattelzüge sind kaum 10 Jahre alt.



Unterwegs auf der einzigen und wichtigsten Transitachse in Richtung Griechenland

Saurer Überlandfahrzeuge sind auch in Albanien vom Strassenbild am Verschwinden und werden zusehends als Ersatzteillieferer für Kipper genutzt. Ebenso viele Saurer wie noch auf den Strassen verkehren, stehen

ausgeschlachtet am Strassenrand oder sind auf vielen der vorhandenen Lastwagenabbrüche vorzufinden.

Der Fahrstil der Albaner lässt sich als zügig und angepasst bezeichnen, kopfloses Rasen oder Strassenrennen haben wir zu unserem Erstaunen während all den Tages- oder Nachtfahrten keine gesehen! Die Polizei zeigt jedoch sehr grosse Präsenz, fehlerhafte Lenker müssen auch in Albanien mit strenger Strafe rechnen! Die letzte Übernachtung verbringen wir in einer typischen Routiers-Gaststätte. Fernfahrer aus Griechenland und der Türkei fachsimpeln am Tisch mit einheimischen Chauffeuren. Als ich mit meinen mittlerweile geringen Albanischkenntnissen ins Gespräch komme und von unserem ausgefallenen Hobby erzähle müssen wir nicht schlecht staunen, dass neben uns ein voller Tisch mit Saurer-Chauffeuren sitzt. Und wären wir noch eine weitere Woche geblieben, so gäbe es sicher nächstes Jahr in Albanien ein nationales Saurer-Treffen...

Cornel Suhner



Ausgeschlachteteter D330F 6x4 ehemals Fritz Lanz Getränke, Bereifung 13R22.5!



Saurer 5D D1KL Jg. 1970 ex Wagen 3 von Capeder Dürnten, wird abgebrochen



Ein Saurer der Migros Kühlkette dient als Schlafstätte und Ersatzteillager



Saurer D290BF 4x2 unterwegs für Coca-Cola Bottling Shqipëria



Kipperromantik der 80er Jahre; Saurer D330F 8x4 und Scania 111 6x4



D330BF 8x4 ex MDC Dätwyler AG Bleienbach im Originalerscheinungsbild



D330BF 8x4 ex Mantegazzi Riva S. Vitale, auch heute noch in sehr gepflegtem Zustand



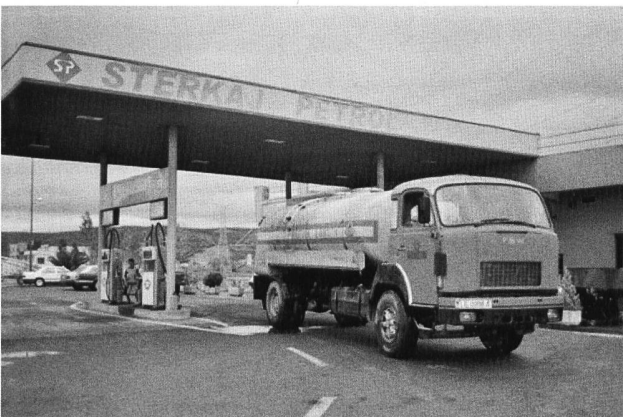
D330BF 8x4 ex Hösl AG Glarus Nr. 243 in einem Kieswerk ausserhalb Tirana



D330BF 8x4 ex Tinguely Lausanne auf dem Krabba Pass zwischen Tirana und Elbasan



Kiesgewinnung am Shkumbin-Fluss, Verlad auf Saurer D330BF 8x4 Kipper



Belieferung einer Tankstelle mit rechtsgelenktem Saurer 5DF, Fahrzeug ehemals Coop



Der ehemalige Wagen 36 der Fa. Von Arx Peseux vom Typ D330BF 8x4 Jg. 1979 kam 2006 nach Albanien