


Legende im Schweizer Transportwesen, Teil I

Setz Gütertransport AG



Wenn bei älteren Chauffeuren in der Schweiz der Name Setz genannt wird, dann immer mit einem ehrfürchtigen Unterton. Woher das kommt möchten wir mit diesem Artikel über die Geschichte der Setz Gütertransport AG Dintikon beleuchten ...

von Erich Urweider

Es war 1911 als Gottlieb Setz, der Grossvater von Hanspeter, zusammen mit seiner Frau Elise einen Kolonialwarenladen gründete. Ausser mit Kolonialwaren und Lebensmitteln handelte er mit Landesprodukten und Brennstoffen, damals vor allem Kohle. Für seinen Transportbedarf nutzte er neben der Bahn, von wo vieles auf Traktoren umgeschlagen und verteilt wurde, einen leichten Lastwagen.

1932 wurde aus der Einzelfirma die Gottlieb Setz und Söhne, da sich Oskar Setz und sein Bruder fortan in der Firma engagierten. Allerdings waren sie nicht oft einer Meinung, und der Bruder von Oskar schied ei-

nige Jahre später aus der Firma aus. Da sich der Kohlen- und Landesproduktehandel gut entwickelte, vergrösserte sich der Betrieb 1935 mit einem Neubau. Die Kunden wurden nun mit Saurer-Lastwagen beliefert.

Während dem Zweiten Weltkrieg war Oskar Setz dienstbefreit, da er für das Land andere wichtige Aufgaben zu erledigen hatte. Er organisierte nicht nur einen Teil der Landesprodukteversorgung für die Bevölkerung im Freiamt sondern war auch damit betraut, Heu und Stroh für die Pferde und Maultiere der Schweizer Armee zu besorgen. Diese Aufgaben führte er zur Zufriedenheit der Auftraggeber aus, obwohl dies in dieser schwierigen Zeit sicher nicht immer einfach war.

Gottlieb Setz, der Gründer, verstarb 1944. Seine Frau führte den Laden, der sich mittlerweile der USEGO (Union Schweizerische Einkaufsgesellschaft Olten) angeschlossen hatte, noch viele Jahre weiter.

1944 wurde zudem das neue, von Oskar Setz vorangetriebene Obst-Lagerhaus, im Rahmen einer Obstausstellung eingeweiht. Es verfügte damals bereits über eine Belüftungsanlage zur optimalen Lagerung.

Gründung der Oskar Setz AG

Oskar Setz baute den Handel mit Landesprodukten und Brennstoffen stetig aus. Dazu gründete er die Oskar Setz AG, welche noch heute existiert. Damals war Oskar Setz ei-



Der Lanz Bulldog mit Heupresse und Zubehöranhänger verdeutlicht die vielseitigen Aufträge (vermutlich 20er Jahre).

Saurer BLD mit schwerer Bretterladung auf dem Firmenhof in den 30er Jahren. (Eingeklinkt eine zeitgenössische Werbung von Gottlieb Setz.)

Autobahnabfahrt Lenzburg, welche vor der Fertigstellung als Auffahrt für ein Fuhrparkfoto diente. Scania 110 und 140 haben Einzug in die Flotte gefunden (linke Seite).



Empfehle mich zur Ausführung von
Lohnfahrten, Transporten
sowie Zügleten
 mit unserm 3 Tonnen Wagen, unter Zusage
 zuverlässiger Bedienung und billigster Berechnung.
 Empfehlen uns mit unserer selbst renovierten
Heupresse zum Pressen
 Dieselbe wird auch ausgemietet mit einem Mann
 zur Bedienung.
Gottl. Setz, Dintzon
 Telefon 17.

ner der grossen Schweizer Handelsbetriebe für Landesprodukte und Brennstoffe. Neben fünf Lastwagen von Berna und Saurer, war nach wie vor auch der Hürlimann-Traktor ein täglich eingesetztes Transportmittel. Wenn mal ein Wagen frei war, wurden auch Fuhren für Fremdkunden übernommen. Im Brennstoffhandel kümmerte man sich sogar um das «Ernten». So wurde beispielsweise im Wald bei Sempach mit mehr als 15 Mitarbeitern während über zwei Jahren eine riesige, sturmgeschädigte Waldfläche gerodet, das beschädigte Holz zu Brennmaterial weiterverarbeitet und im Brennstoffhandel verkauft.

Im Jahre 1950 kaufte Oskar Setz die Gütertransport AG Hallwil und

wandelt sie zwei Jahre später in die Setz Gütertransport AG um. Dadurch konnten die, für Transporte ab den Rheinhäfen bei Basel, wichtigen und streng limitierten Konzessionen übernommen werden. Damals wurden die Bahnen staatlich bevorzugt und geschützt gegenüber den für die kurzen Distanzen in der Schweiz leistungsfähigeren und flexibleren Lastwagen. Mit den Konzessionen der Gütertransport AG Hallwil trug Oskar Setz etwa 85 % zum Umsatz bei. Die Setz Gütertransport AG führte zum allergrössten Teil Transporte für ihre Muttergesellschaft durch, jedoch zunehmend auch für Kunden in der ganzen Schweiz.

Im Alter von nur 47 Jahren starb Oskar Setz. Hanspeter war damals

17 Jahre alt und musste zuerst die kaufmännische Lehre beenden und anschliessend die Rekrutenschule absolvieren. In dieser Zeit führte Mutter Clara das Unternehmen durch die turbulente Zeit. Hanspeter und seine zukünftige Frau Elisabeth unterstützten die Mutter tatkräftig beim täglichen Kampf um die Firma. Drei leitende Mitglieder der damaligen Geschäftsleitung kündigten und gründeten im Nachbardorf ein Konkurrenzunternehmen, was eine wirklich kritische Situation für die Familie Setz bedeutete. Die Lage – auch die finanzielle – spitzte sich zu, und die Frage, beide Firmen zu verkaufen, drängte sich zunehmend in den Vordergrund. Annehmbare Angebote gab es aber leider nicht.



Frisch gewaschen steht der Saurer 5C-H in der Sonne. Er war über Setz auch für die «Transport Union» (TU) unterwegs.

Nur für harte Männer: Hoch aufgetürmte und mit Plane geschützte Ladung Heu in einem harten Winter der 60er Jahre (unten links).

Magirus-Deutz Saturn mit wuchtiger Holzladung und stolzem Setzling.



Eintritt von Hanspeter Setz

1960 tritt Hanspeter nach Lehre, Rekrutenschule und einem Jahr bei einem Landesproduktehändler in der französischen Schweiz, knapp 20 Jahre alt, in das Unternehmen ein. Der zwischenzeitlich eingestellte Geschäftsführer konnte die in ihn gesteckten Erwartungen nicht erfüllen, und nach zwei Jahren setzte Hanspeter seine Mutter vor die Wahl: «Entweder geht er oder ich.» Der Geschäftsführer wurde entlassen, während Hanspeter die Aktienmehrheit erwarb und den Neustart wagte. Als erstes machte er sich daran, die Firma umzustrukturieren: Der Handel mit Landesprodukten und Holz, wenig später auch das

Kohlegeschäft, wurden aufgegeben. Der grösste Teil der Mitarbeiter musste leider entlassen werden. Aus der Oskar Setz AG wurde eine reine Immobilienfirma, welche ihre Gebäude fortan der Setz Gütertransport AG vermietete. Die Setz Gütertransport AG verlor damit rund drei Viertel des einstigen Umsatzes und musste sich neu erfinden. Das heisst, es mussten neue Geschäftsfelder erschlossen und neue Kunden gesucht werden. Und natürlich mussten zusätzliche Fahrzeuge beschafft und weitere Lagerräume gefunden werden. Zuerst wurde der Fahrzeugpark mit Lastwagen aus zweiter Hand erweitert, 1962 folgte jedoch bereits der erste, fabrikneue Scania-Vabis aus Schweden. Hanspeter nahm in

der Folge alle Transporte an, die er irgendwie organisieren konnte. Nebst Sägespänen, welche bis anhin in Körben von Sägereien von Hand auf die Lastwagen verladen wurden, transportierte man auch Mineralwasser, Heizöl und Gussasphalt. Wie er sich noch genau erinnern kann, war er damals froh, für einen grossen Kunden nur die Fahrzeugchassis stellen zu müssen. Die Tanks wurden beim Auftraggeber übernommen. Einmal beobachtete Hanspeter beim Sägemehl laden einen Lastwagen der Firma Tschopp (heute Interspan), welcher durch einen langen Schlauch mit dem Lagersilo verbunden war und ähnlich einem Staubsauger beladen wurde. Mit dieser Lösung gelangte Hans-



Saurer 5C-H mit Aargauer Wappen im Kühlergrill. Davor Hanspeter Setz (links) und sein Lieblingsfahrer Josef Rey; unzählige Stunden verbrachte Hanspeter Setz auf dem Beifahrersitz.

peter zum bekannten Anhänger- und Aufbauhersteller Lanz+Marti in Sursee. L+M sollte für ihn einen solchen Aufbau konstruieren. Dieser wurde auf einem einachsigen Sattelaufleger aufgebaut und besass einen BMW-Motor für die Saugtechnik. Als Zugfahrzeug kam ein preiswerter Magirus mit 120 PS vor den Auflieger. Insgesamt fünf solche Fahrzeuge wurden von Setz später eingesetzt.

Schuster bleib bei deinen Leisten

Hanspeter war jedoch immer noch nicht zufrieden. Er verdiente zwar Geld, das Geschäft entsprach aber nicht seinen Visionen.

Gefährlich

Der im Editorial erwähnte Hürlimann Traktor (leider ohne Bild) kostete Hanspeter Setz übrigens einmal fast das Leben. Riwi-sa Hägglingen, nicht weit vom Standort Dintikon entfernt, lagerte Rohmaterialien bei Setz ein und rief diese jeweils ab, wenn sie im Werk benötigt wurden. Als im Winter ein solcher Abruf kam, nahm Hanspeter Setz den Hürlimann-Traktor mit einem Anhänger und fuhr mit den abgerufenen Produkten nach Hägglingen. Als er in das Firmenareal einbog, wollte er bremsen, nur war der

Hürlimann Strassen-traktor einer früheren Generation.

Platz so vereist, dass er auf dem leicht abschüssigen Gelände immer schneller wurde. Hanspeter sprang vom Traktor vor den Anhänger und zog bei diesem die Handbremse an. Mit einem gehörigen Schrecken in den Knochen, kam er anschliessend mit dem Gespann kurz vor der Rampe zum Stehen. Glück gehabt.





Mit dem Scania-Vabis LB76 begann Anfang der sechziger Jahre für Hanspeter Setz eine jahrelange Leidenschaft für Lastwagen aus Schweden.


Alle Bilder aus dem Setz Archiv

Magirus-Deutz 120F-S mit, im Auftrag von Hanspeter Setz, speziell gefertigtem Auflieger für den Transport von Sägespänen. Das Sauggebläse wurde von einem BMW-Motor angetrieben.



So gelangte er in den siebziger Jahren schliesslich zur Erkenntnis: «Schuster bleib bei deinen Leisten», konzentriere dich auf eine Sache und mache diese richtig. Er versuchte, seine langjährige Vision von einem Transportunternehmen der Zukunft, welches Stückgut in der ganzen Schweiz innerhalb von 24 Stunden verteilt, umzusetzen. Entscheidend war, dass derselbe Chauffeur jeden Tag das gleiche Gebiet ansteuerte und so eine enge und persönliche Kundenbindung zu den Warenempfängern und Lieferanten aufbauen konnte. Angestrebt wurde später auch eine Konzentration auf wenige Branchen, wie Unterhaltungselektronik oder Sportartikel. Damit sollten Waren-

flüsse im Sinne einer Branchenlogistik gebündelt werden. Hanspeter Setz erkannte schon früh, dass es wenig Sinn macht, wenn zum Beispiel Fachhändler von Unterhaltungselektronik für jede Marke von einer anderen Transportfirma beliefert wurden. Er hatte die Idee, dass die verschiedenen Importeure, beispielsweise von Sony oder Philipps, denselben Transporteur nutzen sollten und so die Anfahrten im Handel reduziert werden könnten. Davon konnten am Schluss alle profitieren, der Detailhändler musste nicht mehr mehrmals am Tag Ware entgegen nehmen und der Auftraggeber wusste, dass das Versandgut optimal und preiswert transportiert wurde.

Glücklicherweise erarbeitete sich die Firma mit ihren Mitarbeitern bald einen hervorragenden Ruf, so dass Sony als erstes Unternehmen der Unterhaltungsindustrie auf Setz aufmerksam wurde. Hanspeter schrieb Sony also eine zweiseitige Offerte und nach zwei Wochen war man sich einig. Setz Gütertransport AG hatte den ersten Grosskunden der Unterhaltungselektronik gewonnen und Hanspeter akquirierte bald weitere dieser Branche. 

(Fortsetzung folgt)



Erich Urweider ist Reaktoroperateur in einem KKW und bekannt durch seine Reportagen und Kalender zu Lastwagen-Themen.