

Erfolg mit Augenmaß: Setz Gütertransport AG

Die grün-blauen Lastwagen der Setz Gütertransport AG zählten über Jahrzehnte zum gewohnten Anblick im Schweizer Straßenbild. ‚Patron‘ Hanspeter Setz, Enkel des Firmengründers, leitete das in Dintikon im Kanton Aargau ansässige Familienunternehmen viele Jahre lang. 1997 verkaufte er den Transportbetrieb. Der HiK durfte nun einen Blick in sein Familienalbum werfen.

Mit einem ‚Tante Emma-Laden‘ in Dintikon im Kanton Aargau begründeten Gottlieb und Elise Setz die lange, erfolgreiche, aber von Rückschlägen nicht freie Geschichte des traditionsreichen Schweizer Unternehmens.

Setz setzt Standards

Neben dem Lebensmittelladen stieg Kaufmann Gottlieb Setz 1911 in den Handel mit Kohlen und Landesprodukten wie Obst und Gemüse ein. Den Bauern der Umgebung verkaufte er Dünger und Saatgetreide, im Gegenzug erhielt er von ihnen Kartoffeln und Früchte. Vieles wurde mit Traktoren am Bahnhof Dottikon umgeschlagen, doch schon bald gab es einen eigenen leichten Lastwagen: „Jedenfalls war mein Großvater nie mit einem Pferdefuhrwerk unterwegs“, kommentiert der 1941 geborene Hanspeter Setz die gesammelten Bilder und Aufzeichnungen

zur Firmengeschichte. Da sich der Verkauf von Obst und Heu, vor allem aber der Kohlenhandel im Ersten Weltkrieg gut entwickelt hatte, vergrößerte sich der Betrieb trotz schwieriger Nachkriegszeit 1935 mit einem Neubau an der Langelenstraße. Es entstand ein Lagerhaus mit Garagen, Büro und Wohnung, wobei seit 1932 auch Gottliebs ältester Sohn Oskar am Geschäft beteiligt war. Mit Saurer-Wagen suchte man Landwirte und Kunden auf, das Unternehmen firmierte nun als Gottlieb Setz & Sohn. Der leidenschaftliche Händler Oskar strengte den Neubau



eines modernen Obst-Lagerhauses mit Belüftungsanlage an, das 1944 im Rahmen einer Obstausstellung eingeweiht wurde. Doch die Freude am neuen Lagerhaus wurde durch den Tod von Gottlieb Setz überschattet, dessen Sohn den Betrieb kurz darauf in eine Aktiengesellschaft umwandelte. Offenbar ein richtiger Schritt, denn schon bald avancierte die Oskar Setz AG zu einem der größten Schweizer Handelsbetriebe für Landesprodukte und Brennmaterial. Bis zu vier Lastwagen – natürlich ausnahmslos Saurer und Berna – parkten zu dieser Zeit nach Feierabend auf dem Hof. Vereinzelt übernahm Setz, wenn mal einer der Wagen frei war, auch Fahren für Fremdkunden. Zu Beginn der 1950er Jahre wurde mit dem Kauf der kleinen Gütertransport AG in Hallwyl eine wichtige Weichenstellung in Richtung Transportbetrieb vollzogen. „Oskar kam so an eine Konzession, um im Basler Rheinhafen zu laden“, erzählt Hanspeter Setz. Der war damals neun Jahre jung und „nicht der fleißigste

Schüler“, seine Freizeit verbrachte er am liebsten auf dem Hürlimann-Traktor oder bei den Chauffeuren in den Hauber-Kabine. Die frisch ins Leben gerufene Setz Gütertransport AG beförderte in erster Linie sämtliche Lebensmittel und Brennstoffe für die Handelsunternehmung Oskar Setz AG. Zeitgleich wuchs auch das Transportaufkommen für Drittkunden wie Textilbetriebe oder Mineralölhändler. Zu dieser Zeit traten die ersten Saurer-Frontlenker ihren Dienst vor voll beladenen Anhängern an, und für alle Fälle hatte man nun auch einen Kipper im Fuhrpark. Doch als Oskar Setz 1959 nach schwerer, rasch fortschreitender Krankheit im Alter von nur 47 Jahren starb, geriet das Unternehmen in Turbulenzen, weil seine leitende Hand fehlte und kurzfristig kein geeigneter Geschäftsführer zu finden war. Hanspeter, damals 17-jähriger ‚Stift‘ in der kaufmännischen Lehre bei der Konserven- und Marmeladenfabrik Hero in Lenzburg, erinnert

sich noch genau: „Meine Mutter Clara hat geschuftet und gekämpft; meine Schwestern und ich haben unterstützt wo es ging – aber die Lage spitzte sich immer mehr zu“. Man überlegte, das Geschäft komplett zu verkaufen, doch ernsthafte oder gar faire Offerten blieben aus. Nach dem Abschluss seiner Lehre, einem Jahr bei einem Landesprodukte-Händler in Vevey und der Rekrutenschule stieg Hanspeter Setz 1961 in den Betrieb ein. Die Arbeit des zwischenzeitlich eingestellten Geschäftsführers blieb weit hinter den Erwartungen der Familie zurück. Nach einem ‚Familien-Kriegsrat‘ wurde er entlassen. Hanspeter schlug seiner Mutter und seinen Schwestern vor, den Handel mit Landesprodukten zugunsten des Transportgewerbes aufzugeben. „Ich hatte sowieso immer Benzin im Blut – genau genommen, Diesel“. Nachdem er seine Familie hinter sich wusste, erwarb Hanspeter die Aktienmehrheit und wagte 1962 als neuer Inhaber einen Neustart mit 20 Mitarbeitern.



Eindrucksvoller Auftritt: Parade des gesamten Setz-Fuhrparks auf einem noch nicht eröffneten A1-Teilstück bei Lenzburg mit den brandneuen Scania LB 110 an der Spitze.



Pferdefuhrwerke gab es bei Setz nie: Lanz Bulldog mit schnittiger Kabine.



Vor dem Krieg im Landhandel eingesetzt: Büssing-NAG 350 Diesel



Man fährt eidgenössisch: Aufstellung von drei Saurer-Lastwagen vor dem Betriebsitz. Links ein 5 BLD von 1930.



Natürlich rechtsgelenkt: Dieser Saurer aus der C-Reihe war lange das schwerste Fahrzeug bei Setz.

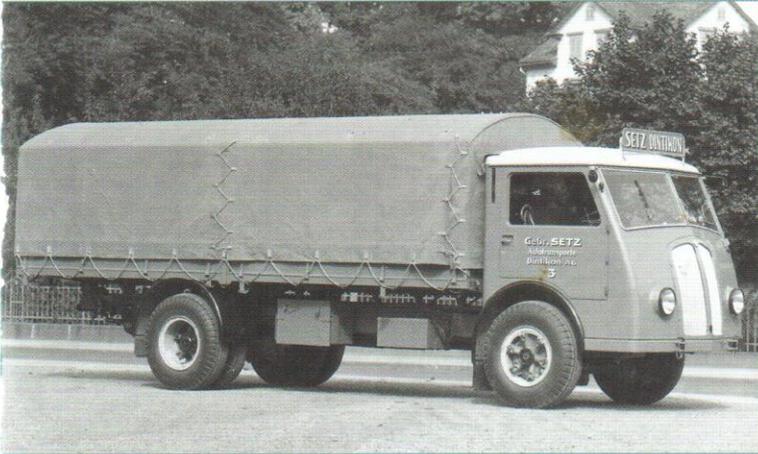
Das hochmoderne Aushängeschild des Fuhrparks hatte Setz bereits Ende 1961, mit dem Segen des Übergangsgeschäftsführers, bestellt: Einen Scania-Vabis L 75 mit Frontlenker-Kabine des holländischen Karossiers De Beers (Scanias eigener Frontlenker LB 76 kam erst zwei Jahre später auf den Markt). Mit diesem Zweiachser, den verbliebenen Saurer und Berna, sowie diversen Magirus Deutz-Frontlenkern bemühte sich die Setz Gütertransport AG um neue Kundschaft. Man übernahm beinahe jeden Auftrag, den man bekommen konnte. Mineralwasser, Holzhackschnitzel, Teer, Heizöl und vieles mehr wurde gefahren, auch im Fernverkehr. Und wenn die Bauwirtschaft anklopfte, rückte eben der Kipper aus. Tatsächlich berappelte sich das Unternehmen: „Wir haben wieder ein kleines Wachstum geschafft; Jahr um Jahr“. Insbesondere die Beschränkung auf einige wenige Branchen im Stückgutsektor, die Hanspeter Setz Mitte der 1970er Jahre vollzog, sorgte für höhere Erlöse: Sportartikel, Foto, Unterhaltungselektronik und pharmazeutische Erzeugnisse. „Ganz bewusst sind wir nur noch innerhalb der Schweiz gefahren“, beschreibt Setz rückblickend die Neuausrichtung. Neubeschaffungen für den Fuhrpark kamen zu jener Zeit ausschließlich aus Södertälje, denn Setz war von der langen Lebensdauer der Scanias begeistert. Auf die LB 76 folgten kantige LB 110 und LB 140 Super. Bald parkten 27 Hängerzüge und Lieferwagen auf dem Hof, die Belegschaft war wieder auf 40 Mitarbeiter angewachsen. Ein großer Teil der Wagen wurde von Vertragsfahrern eingesetzt, selbständigen Chauffeuren mit nur einem Fahrzeug, die im Auftrag von

Setz unterwegs waren. Diese konnten Laster aus dem Setz-Fuhrpark nach etwa ein bis zwei Jahren zu günstigen Konditionen erwerben. Wer schon einen Scania besaß, lackierte ihn in die blau-grüne Hausfarbe des Unternehmens um und wurde so zu einem ‚Setzling‘ – so nannte der ‚Patron‘ seine Mitstreiter. Ideen und Verbesserungsvorschläge aus den Reihen der Fahrer waren stets willkommen. Beispielsweise ging die bei den Kunden sehr beliebte Setz-Praxis, dass dieselben Fahrer mit denselben Lastern jeweils zu einer bestimmten Zeit die gleichen Städte anfahren, auf den Vorschlag eines Chauffeurs zurück.

Hanspeter Setz interessierte sich schon früh für die Arbeitsbedingungen seiner Fahrer. Schon zu Beginn der 1970er Jahre ließ er den Fuhrpark auf Automatik-Getriebe des US-Herstellers Allison umrüsten. Die ersten Scania wurden bei der Regionalvertretung umgebaut, später übernahm ein Schweizer Antriebsspezialist die Umrüstungen im Auftrag von Scania: „Das waren erhebliche Investitionen, die sich aber gleich doppelt gelohnt haben: entspannteres Fahren für die Chauffeure und weniger Schäden“, sagt Setz. Die vorhandene Sicherheitsausstattung wurde oft durch nachträgliche Einbauten erweitert. Funkgeräte für die Fahrer gab es bereits in den 1960er Jahren, ja sogar pneumatisch arbeitende ‚Hillholder‘ für leichteres Anfahren am Berg: „Eine pfiffige Nachrüstlösung, die mir gleich imponiert hat“. Und auch sonst gab sich der Dintiker innovativ: Er engagierte sich etwa für den Einbau einer Flammstartvorrichtung durch Scania, für die Einführung des Öko-Diesels in der Schweiz und war bei den ISO-Zertifizierungen an vorderster Front vertreten.



Die Frontlenker kommen: Fuhrpark und Geschäft zeigten sich unter Oskar Setz auf Wachstumskurs.



Fabrikneu: Auslieferungsfoto des ersten Saure 4C-Frontlenkers für Setz.



Hinterlässt kaum Spuren an niedrigen Brücken: C-Saure mit optimistisch geladener Strohfuhre.



Robuste Arbeiter: Mit den unverwüchtlichen C-Frontlenkern von Saure war man bei Setz sehr zufrieden.



Blick über den Tellerrand: Unter dem Einfluss von Hanspeter Setz gelangten Scania (dauerhaft) und Krupp (kurzfristig) in den Fuhrpark.

Eidgenössisches Gütertransport-Idyll: Hanspeter Setz (links) im Jahre 1956 mit seinem Liebingschauffeur Josef Rey.





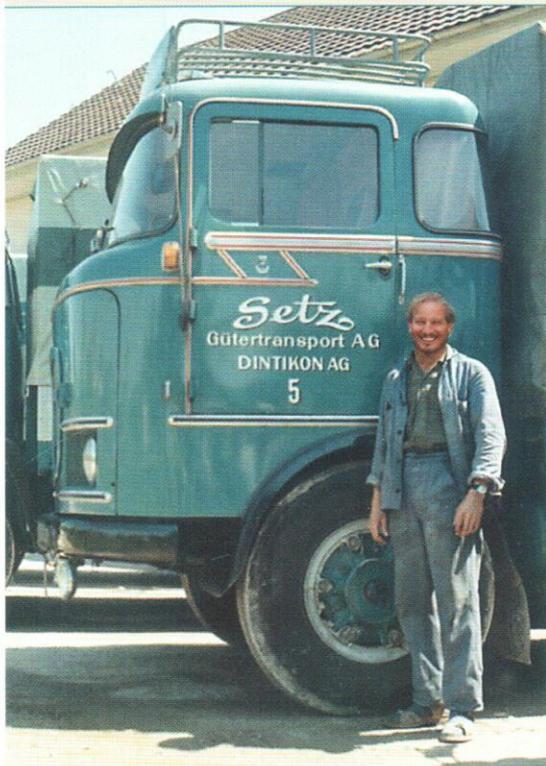
Beginn einer langen Partnerschaft: Auf den Scania-Vabis L 75 mit Kabine von De Beers (Mitte) folgten mehrere LB 76 und überzeugten nachhaltig.



Auch der zweite Laster aus Essen machte nicht glücklich: Krupp Mustang LF 801 mit aufgeladenem Vierzylinder-Zweitakter.



Bunte Marken-Mischung: Die deutlich gewachsene Flotte im Sommer 1966.



Der erste Schwede: Scania-Vabis L 75 mit holländischer Hütte.



Leichter Ulmer mit Trilex: Magirus-Deutz Mercur 120 F-5 mit Lanz & Marti-Auflieger für den Transport von Holzspänen.

Neben den jeweils aktuellsten Scania der Serien 2 und 3 sorgten in den 1980er Jahren auch NG- und SK-Typen von Mercedes-Benz für Zuwachs auf dem Betriebsareal. Nachdem man 1975 probeweise einen 1632 angeschafft hatte, wuchs der Anteil der Fahrzeuge mit Stern sukzessive auf etwa ein Drittel des Fuhrparks. Legen-där war übrigens die alljährliche Fahr-zeugparade, wenn die Setz AG zur Pflingstausstellung lud: Mit Richtschnü-ren und Pflöcken wurden die Laster so akkurat ausgerichtet, dass mancher Besucher nicht mehr aus dem Staunen herauskam!

Unter dem Stichwort ‚abnehmerorien-tierte Logistik‘ versuchten die Schweizer in den 1980er Jahren, ihren Service auszubauen. Damit nicht viermal pro Tag verschiedene Lastwagen TV-Ge-räte verschiedener Hersteller bei gro-ßen Händlern anliefern mussten, wollte Setz die Ware bei den unterschied-lichen Herstellern abholen, zentral ein-lagern und mit einer einzigen Fahrt alle bestellten Geräte zum jeweiligen Kunden bringen. Das stieß nicht bei jedem Auftraggeber auf Zustimmung, setzte sich letztlich aber durch. Neben Sony Schweiz zählten Philips Consumer Electronics, die Grundig Schweiz AG oder Sharp Electronics zu den Kunden. Der Marktanteil im Unterhaltungselek-tronik-Segment erreichte, nach Aus-sage von Hanspeter Setz, zuletzt etwa 80 Prozent.



▲ Doppel-Deutz: Mit dem Pluto 200 TE holte Setz fabrikkneue Magirus für den Schweizer Importeur aus Ulm ab.

Lag das Zentrallager eines Herstellers im europäischen Ausland, holte Setz die Geräte dort ab und lagerte sie in Dintikon ein. Lagerfläche war also ein Dauerthema und hatte bereits 1978 zum Bau einer modernen Halle geführt, an die bis 1984 ein langgestrecktes Bürogebäude angeschlossen wurde. Doch bereits im Winter 1990 trug man der erfolgreichen Entwicklung in Sachen Unterhaltungselektronik Rechnung und begann am Stammsitz in Dintikon mit dem Bau einer weiteren Lagerhalle. Bis zur Inbetriebnahme im Folgejahr entstanden hier auf mehre-ren Etagen zusätzlich 14.000 m² Lager-fläche mit 30 Verladerrampen.



Express-Service: Brandneuer Magirus-Deutz 90 D 7 FL.



Die zweite Kraft: Bis zu fünf der runden Ulmer Frontlenker standen in Dintikon gleichzeitig im Einsatz.



Schweizer Lösung: Scania-Vabis LB 76 mit einachsigen Auflieger.

Homogener Anblick: In den 1970er Jahren dominierten die Scania-Baureihen 0 und 1 den Fuhrpark der Setz Gütertransport AG.





Später Vertreter: Die kantigen V8-Scania prägten das Erscheinungsbild der Setz-Flotte über viele Jahre.



Der gute Stern: Ab den 1980er Jahren wuchs der Mercedes-Anteil am Fuhrpark sukzessive auf ein Drittel an.

Weitere Lagerräume und später ganze Geschosse mietete der Logistik-Dienstleister auch in der früheren Bally-Schuhfabrik in Dottikon an: „Als junger Mann bin ich da mit unserem Saurer hin und hab' Kohlen in den Heizungskeller geschippt“, kramt der vitale 72-jährige in seinen Erinnerungen.

Mit der Übernahme des Werksfuhrparks seines einstigen Lehrherrn Hero erweiterte Setz sein Unternehmen 1996 um weitere 12 Schwerlast-Fahrzeuge und 25 Mitarbeiter. Insgesamt parkten nun 120 stets penibel gepflegte Sattelzugmaschinen, Lastwagen und Transporter plus Anhänger und Auflieger an den Wochenenden auf dem Hof des Logistikunternehmens, das inzwischen 250 Personen beschäftigte. Nicht nur die zeigten sich völlig überrascht, als Hanspeter Setz den Vorzeigebetrieb im Januar 1997 an die Post veräußerte. Wer den engagierten Unternehmer und dessen Meinung zur politischen und behördlichen Entwicklung der Vorjahre aber näher kannte, wunderte sich kaum. „Es ist nicht schön, wie in der Schweiz mit dem Straßen-Transportgewerbe umgegangen wird“, bekräftigt Setz. Ein weiterer Grund für den Verkauf: „Um konkurrenzfähig zu bleiben, hätten wir deutlich wachsen oder fusionieren müssen. Beides wollte ich nicht, denn unsere Betriebsgröße war gerade noch gut überschaubar“. Leicht gemacht hat sich der ‚Patron‘ diese Entscheidung nicht, die er nach reiflicher Überlegung gemeinsam mit seiner Familie traf. Das 55.000 m² große Areal gehört weiterhin der Oskar Setz AG, einer reinen Immobiliengesellschaft, die es an die Schweizer Post vermietet. Hanspeter Setz blieb bis 1999 Geschäftsführer und hielt danach noch einen Sitz im

Verwaltungsrat, ehe er 2002 auch diesen Posten aufgab und seine letzten zehn Prozent Aktienkapital an den neuen Eigentümer verkaufte.

Im Juli 2005 meldete die Aargauer Zeitung, dass die Post-Zentrale plane, die bis dahin noch blau-grünen Lastwagen in Postgelb umzulackieren: Eine Entscheidung, die den traditionsbewussten Vollblut-Unternehmer keineswegs kalt ließ. Mit der nun auch optischen Integration unter das Dach der Post Logistics verschwanden auch die Setz-Schriftzüge von den Fahrerhäusern. Doch Hanspeter Setz hatte längst vorgesorgt, damit drei Generationen Schweizer Transportgeschichte nicht von der Bildfläche verschwinden: Auf dem denkmalgeschützten Areal der Bally-Schuhfabrik, quasi in Sichtweite des einstigen Betriebssitzes, begründete er ein Museum – für historische Lastwagen und zukünftige Antriebstechnik zugleich. **Gerald Sandrieser**



Ende einer Ära: Die Bürofassade zeigt bereits deutlich, wer der neue Herr im Hause Setz ist. Bald wird auch der letzte Scania in Postgelb umlackiert sein.

Schweizer Präzision: Beim exakten Ausrichten der Fahrzeuge machte den Setz-Chauffeuren bis zuletzt niemand etwas vor. ▼



Lebendige Tradition

Nach dem Verkauf seines Transport-Unternehmens erwarb Hanspeter Setz 1999 das 30.000 m² große Areal der ehemaligen Bally-Schuhfabrik in Dottikon: „Ich hab’ das riesige Backstein-Gebäude schon immer gemocht“, erklärt Setz. Statt Schuhen werden dort jetzt Träume produziert, denn der technikverrückte Schweizer ließ das Industriedenkmal an der Bahnhofstraße restaurieren. Im ehemaligen Kesselhaus des 1910 erbauten Komplexes siedelte er ein (vorerst) kleines Automobilmuseum an: Mit drei Oldtimer-Lastwagen der Spedition und einigen angekauften Pkw, die seine Eltern einst besessen hatten. Seine Sammel-Leidenschaft – Setz über Setz: „fast schon eine Sucht“ – ließ den Plan reifen, auf dem großzügigen Grundstück eine moderne Einstellhalle zu bauen. Mit Holz als tragendem Element entstand ein 112 Meter langer, funktionaler Museumsbau mit 2.300 m² Ausstellungsfläche. Aus 20 Lastwagen und Pkw bei der inoffiziellen Inbetriebnahme 2009 wurden inzwischen annähernd 90 Exponate, die mit dem Motto „Gestern – heute – morgen“ überschrieben sind. Neben Motorrädern und fortschrittlichen Technologieträgern (NSU Ro 80, Elektro- und Hybrid-Pkw), gibt es dort auch zahlreiche Nutzfahrzeuge zu bestaunen: vom Berna C 2 aus dem Jahr 1915 bis zum topaktuellen Scania R 730 mit Kilometerstand Null reicht die Palette. Den Schwerpunkt bilden die Marken Saurer, Berna und natürlich Scania. Viele davon gezielt gesucht, von Fachbetrieben restauriert und in den ehemaligen Setz-Farben lackiert. Aber auch ein Colani-Designstück oder ein Actros-Erkönig fehlen nicht. Das Museum ist nicht öffentlich zugänglich, aber Hanspeter Setz öffnet gerne nach Terminabsprache seine Tore – bevorzugt für Besuchergruppen ab zehn Personen. Kontakt: Tel. 0041/56-6169999, e-Mail: hanspeter.setz@setz.com. **gs**

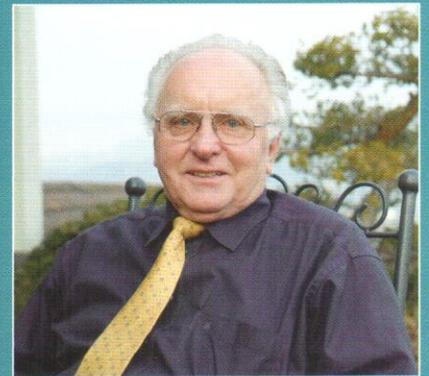
Fotos: G. Sandrieser, Sammlung Hanspeter Setz



Schwerpunkt des Museums: Reizvolle Exponate aus der Setz-Historie.



Pretiose in der alten Schuhfabrik: Saurer AD Brennstoffwagen.



Unruhestand: Hanspeter Setz (72) mag Technik von gestern, heute und morgen.



Lückenlose Ahnenreihe: Wo sonst gibt es Scania-Frontlenker so komplett?