Saurer: die schweizerische Wurzel des MAN-Nutzfahrzeugbaues

Autor(en): **Hopf, Hans**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): **- (1996)**

Heft 1

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1037681

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

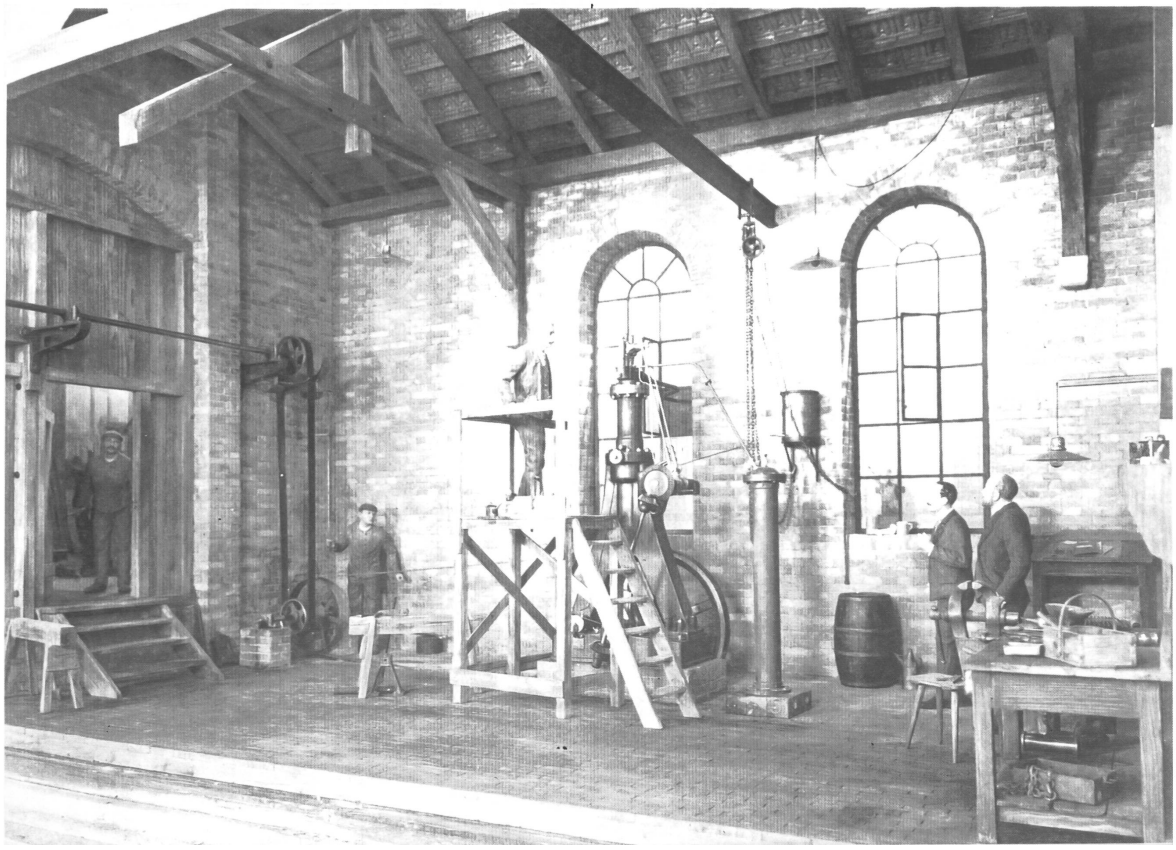
http://www.e-periodica.ch

SAURER: Die schweizerische Wurzel des MAN-Nutzfahrzeugbaues

Nachdem Rudolf Diesel anno 1893 seine Patenturkunde für die ihm vorgeschwebte, neue Verbrennungsmaschine erhalten hatte, wandte sich der geniale Erfinder nebst anderen Firmen auch an die Maschinenfabrik Augsburg (MAN) mit der Frage, ob sie einen solchen Motor bauen möchte. Die Augsburger ahnten die Schwierigkeiten der praktischen Ausführung und lehnten vorerst ab. Erst nachdem der Münchner Hochschulprofessor Moritz Schröter die Richtigkeit der Diesel'schen Theorie bestätigte, wollte man in Augsburg erstmals prüfen, ob das neue System überhaupt realisierbar sei. Ein steiniger Weg sollte schlussendlich zum durchschlagenden Erfolg führen. Der erste Dieselmotor auf dem Versuchsstand lief 1893 in der Maschinenfabrik Augsburg. (auf der abgebildeten Foto ist rechts der MAN-Direktor Heinrich Buz zu erkennen, in der Mitte Rudolf Diesel.)
Erst 1898 war es jedoch soweit, dass der erste stationäre 60 PS starke Dieselmotor in der Zündholzfabrik Kempten den Betrieb aufnehmen konnte. Nun begann ein ungebremster Aufschwung des Dieselmotorbaues bei MAN. 1904 wurden 4 MAN-Motoren mit je 600 PS, 1907 zwei, 1910 6 MAN-Motoren (davon zwei in liegender Bauweise) und 1911 zwei weitere Motoren an das erste grosse Dieselkraftwerk in Kiew geliefert. Die total installierte Leistung betrug somit stattliche 5200 PS .
Diesel wurde durch seine Lizenzen mehrfacher Millionär. dann verliess ihn das Glück. Er wurde beim Kauf von Grundstücken betrogen und verlor durch langwierige Prozesse sehr viel Geld. Zwar erlebte er noch den Einzug seiner Erfindung in Kraftwerken, Lokomotiven und Schiffen, aber sein Leben war zerstört. In der Nacht vom 29. zum 30. September verschwand der geniale Erfinder vom Dampfer, der ihn hätte nach England bringen sollen. Was damals in diese Nacht wirklich geschah, konnte nie geklärt werden.
Mit dem Ausbruch des ersten Weltkrieges veränderten sich die Verhältnisse und die Bedingungen des ganzen Wirtschaftsleben auch bei MAN. Die deutsche Heeresverwaltung drängte angesichts des enormen Bedarfes an Lastwagen die MAN, nebst dem Bau von Dieselmotoren, zusätzlich rasch den Bau von Lastwagen aufzunehmen. Von Rieppel hatte jedoch schon Jahre vor Kriegsbeginn den Gedanken einer Lastwagenproduktion verfolgt. Nun begann für MAN eine sehr erfolgreiche, jedoch kurze Zusammenarbeit mit SAURER. Der zeitliche Ablauf begann mit einem Brief des MAN-Direktors Anton von Rieppel an Adolph Saurer mit dem folgenden Wortlaut

> *„ 11. Dezember 1914. An die Direktion der Automobilwerke SAURER, Arbon/Schweiz.*
> *Aufgrund der Anregung von behördlicher Seite tragen wir uns mit dem Gedanken, den Bau von Lastautos in Anschluss an unseren Wagenbau und den Bau von Präzisionsmaschinen aufzunehmen. Wir würden es dabei vorziehen, in der Konstruktion uns an eine Spezialfirma mit langjähriger Erfahrung anzulehnen und bitten um Mitteilung, ob, und gegebenenfalls zu welchen Bedingungen Sie zu einem solchen Zusammenarbeiten mit uns in dieser Richtung bereit sein würden.*
> *Hochachtungsvoll Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, Generaldirektion, gez. Rieppel. „*

Bereits am 16. Dezember teilte SAURER mit: „ ich bin mit Vergnügen bereit.".(s. Kopie des SAURER-Briefes)



Bei einer Besprechung am 19. März 1915 im SAURER-Werk Lindau lag der Entwurf des Vertragswerkes schon vor, so dass am 24. März 1915 der Gesamtvertrag in Nürnberg unterschrieben werden konnte. Damit waren im Wesentlichen die Grundlagen für die Zusammenarbeit gelegt. In einem Rundschreiben der MAN vom 14.Juni 1915 teilte diese ihren Agenten mit: „Wir geben Ihnen zur Kenntnis, dass wir den Bau von Lastwagen aufnehmen, und zwar in Verbindung mit der bekannten Firma Adolph Saurer".
MAN hätte eine Lizenzfabrikation vorgezogen, SAURER bestand auf der Gründung einer GmbH, in der beide Partner zu gleichen Teilen vertreten waren.
Bei der Gründung der neuen Gesellschaft wurde das gesamte Büro- und Betriebspersonal und die ganzen Einrichtungen des ehemaligen SAURER-Werkes Lindau übernommen und nach Nürnberg transferiert.
Saurer brachte ein umfassendes Programm in die Zusammenarbeit ein. Es begann mit den 2T bis 5-Tonnen Lastwagen mit den AM... -Benzinmotoren von 30-, 36-, und 45 PS und setzte sich fort in den Omnibusangeboten für öffentliche und private Hände und reichte schliesslich bis zu den verschiedensten Spezialfahrzeugen Da sich der Krieg wider Erwarten lang hinzog, die geschäftliche Entwicklung dadurch einen anderen Lauf nahm als vorgesehen, die Materiallieferungen aus der Schweiz zusehends schwieriger wurden und sich SAURER bezüglich seiner französischen Niederlassung in Suresne nicht in Schwierigkeiten bringen lassen wollte, wurde 1918 im gemeinsamen Einverständnis beschlossen, dass Saurer seine Kapitalbeteiligung an den MAN-SAURER-Werken zurückzieht und dass die bis anhin bestandene Gesellschaftsverbindung durch ein Lizenzverhältnis zu ersetzten sei. Durch diesen Schritt wurde die Lastwagenmarke M.A.N.-SAURER in M.A.N.-Lastwagenwerke umbenannt
Bis zu diesem Zeitpunkt wurden gegen 900 Fahrzeuge gebaut und verkauft.

Die gegenseitigen Beziehungen wurden jedoch nicht abgebrochen. Sie beschränkten sich auf eine gegenseitige technische Unterrichtung für die Dauer von 10 Jahren. Dieser. Schritt war für SAURER insofern interessant, als sich M.A.N. sehr stark machte im Bau von brauchbaren Diesel-Lastwagen. 1923 war es soweit. Augsburg baute den ersten schnellaufenden Dieselmotor mit direkter Einspritzung.

1931 kam es dann im gegenseitigen Einvernehmen zu einer freundschaftlichen Auflösung der gegenseitigen Lizenzverträge.

Aus heutiger Sicht müsste man eigentlich sagen:schade....

Literaturhinweis: IBSN 3-54049-0 MAN: Leistung und Weg

Hans Hopf

Bild 2.12. MAN-Saurer Werbeplakat vom Januar/Februar 1919

Adolph Saurer, Arbon.

16. Dezember 1914.

E 16 DEZ. 1914
B

An die Generaldirektion der Maschinenfabrik
Augsburg - Nürnberg A.-G.,

Q/hw

NUERNBERG.

Ich beehre mich Ihnen den Empfang Ihrer gestern hier eingetroffenen geschätzten Zuschrift vom 11.ds. zu bestätigen.

Mit Interesse habe ich von Ihrer Mitteilung Kenntnis genommen, wonach Sie beabsichtigen, dem Bau von Lastwagen näher zu treten und dass Sie dabei an ein Zusammenarbeiten mit meiner Firma, bezw. mit meiner deutschen Zweigfabrik gedacht haben. Ich bin mit Vergnügen bereit, diese Anregung einem näheren Studium zu unterziehen und halte es für wünschenswert, zunächst in einer mündlichen Besprechung einen Gedankenaustausch über die in Betracht fallenden allgemeinen Grundlagen herbeizuführen.

Falls Sie mit meinem Vorschlage einig gehen, so würde ich es Ihnen überlassen, Zeitpunkt und Ort für diese Zusammenkunft zu bestimmen.

Ihrer gefl. Rückäusserung entgegensehend, begrüsse ich Sie

hochachtungsvoll :

Durch Vermittlung von
Adolph Saurer Lindau.

Bild 2.1. Brief von Saurer vom 16. Dezember 1924