Die Saurer NF-Exportaktivitäten der 1970er Jahre : Streiflichter auf deren Entstehung und Entwicklung

Autor(en): **Schaer, Hanskonrad**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): **- (2004)**

Heft 52

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1037551

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

Die Saurer NF-Exportaktivitäten der 1970er Jahre
Streiflichter auf deren Entstehung und Entwicklung

Über den Aufschwung und die Erfolge der jungen Lastwagen-Branche ab 1903 mit Exporten in alle Welt haben wir in der Gazette schon viel gelesen. Um den Bericht ab Seite 10 aus meinem Archiv über eine Fahrt nach Teheran aus dem Jahre **1975** in die Saurer-Geschichte richtig einordnen zu können, ist die Lektüre der nachstehenden Zitate aus Saurer-Geschäftsberichten (GB) zu empfehlen.

Aus GB pro 1973 (im Mai 1974): „Unsicherheit, ja geradezu Ratlosigkeit prägen derzeit das internationale Wirtschaftsgeschehen, wobei die **Erdölkrise** ... als auslösender Faktor zu betrachten ist ... Die Gründe für die Abschwächung der Investitionsbereitschaft sind offensichtlich. Einerseits ... die unsicheren Zukunftsperspektiven ... anderseits die finanziellen Engpässe, in die viele Unternehmen - vor allem aus der *Bauwirtschaft* ... - als Folge der Kreditrestriktionen ... und Kostensteigerungen ... geraten sind ... Für das laufende Jahr *(1974)* muss mit einem *Rückgang* der Nutzfahrzeug-*Bestellungseingänge* gerechnet werden."

Aus GB pro 1974 (im Mai 1975): „Im Einklang mit dem beschleunigten Konjunkturrückgang haben sich in der Schweiz die wirtschaftlichen Aktivitäten in recht akzentuierter Weise zurückgebildet ... Davon sind vor allem die *Bauwirtschaft* ... betroffen. Dieser ... Prozess kann kaum als konjunkturzyklisch erklärbare Erscheinung gewertet werden; es handelt sich vielmehr um eine unumgängliche Kapazitätsbereinigung mit allen Konsequenzen hinsichtlich Umsatz, Beschäftigung und Ertrag ... Sodann *prüfen* wir laufend die *Möglichkeiten, die Märkte* für unsere Nutzfahrzeuge *zu erweitern."*

GV 7.5.1975, aus GD-Referat: „Aufgrund der offensichtlich auf längere Sicht notwendigen Redimensionierung der schweizerischen Bauwirtschaft ... haben wir die *Initiative zur Anknüpfung an unsere frühere Exportaktivität* ergriffen. Der Weg ist steinig ..."

Aus GB pro 1975 (im Mai 1976): „Da vorauszusehen war, dass die im Inland ... gegebenen Absatzmöglichkeiten nicht genügen werden, um unsere Produktionskapazitäten im NF-Bereich auslasten zu können, hatten wir im Laufe 1974 mit dem Aufbau einer **Exportabteilung** begonnen. Die Tätigkeit ... konzentrierte sich vorerst auf ... Österreich, wo wir ... relativ kurzfristig mit Verkaufserfolgen rechnen durften. ... Erheblich langwieriger gestaltet sich der Aufbau der Kundenkontakte in Ländern, in denen wir als Fahrzeughersteller praktisch unbekannt sind."

Aus Kader-Mitteilungen 207: „Am 13. Juni 1975 wurde die erste Saurer-NF-Vertretung in Österreich - für die Steiermark und das Burgenland - eröffnet. Österreich eignet sich ... für den Start besonders gut: Es liegt nahe zu unserem Werk, die topographischen Verhältnisse sind ähnlich den unsrigen ..., in Österreich laufen heute noch Saurer-Lastwagen aus der seinerzeitigen Lizenzfabrikation in Wien ... und haben den guten Ruf der Marke Saurer bewahrt."

Aus Zw.GB Sept. 1976: „Im *Export* zeichnet sich im Bestellungseingang eine deutlich steigende Kurve ab mit rund *40 Prozent Anteil am gesamten NF-Auftragseingang."*

Aus GB pro 1976 (im Mai 1977): „Der Aufbau einer **Service-Organisation im Ausland** bedeutet ein Engagement, das uns technisch und finanziell noch auf mehrere Jahre hinaus in Anspruch nehmen wird. Diese Investition ist jedoch für die langfristige Sicherstellung einer schweizerischen Nutzfahrzeugproduktion unerlässlich ... Schwere Saurer-Nutzfahrzeuge verkehren bereits in mehreren Ländern Europas, Südamerikas, Westafrikas sowie im Mittleren Osten."

GV 9.5.1978, aus GD-Referat: „Nachdem der Verwaltungsrat 1974 die Aufnahme der Exporttätigkeit ... für Nutzfahrzeuge beschlossen hatte, konnten Umsätze im Ausland in den Jahren 1975 von 5 Mio Fr., 1976 von 37 Mio Fr. und 1977 von 58 Mio Fr. erreicht werden, was *über 30% des Gesamt-NF-Umsatzes* ausmacht ... dass mit den Weltmarktpreisen die ... *Kosten* derzeit noch *nicht* voll *gedeckt* werden können ... Ohne diese Exportaufnahme im NF-Sektor hätten wir in Arbon und Olten ungefähr 800 Mitarbeiter im Angestellten- und Werkstattbereich entlassen müssen."

Aus Zw.GB Sept. 1979: „Im Export von Nutzfahrzeugen ist vorübergehend eine rückläufige Tendenz zu verzeichnen, weil sich in verschiedenen erschlossenen Märkten politische oder finanzielle Sondersituationen ergeben haben."

GV 20.5.1980, aus GD-Referat: „Die ... Version von angeblichen Rückschlägen im Exportgeschäft ist unrichtig. In Tat und Wahrheit verbesserte sich das Potential des *für uns interessanteren Schweizer Marktes* derart, dass wir uns ... auf diese Geschäfte mit einem *besseren Preis/Kostenverhältnis* als gewisse Exportaufträge ... konzentrieren konnten. Wir haben daher unsere Exportaktivitäten *bewusst gedrosselt."*

Aus GB pro 1980 (im Mai 1981): „Die NF-Exportmärkte wurden selektiv weiterbearbeitet."

Meine Anmerkungen zu diesen Zitaten:

Wenn man weiss, dass Geschäftberichte an die Aktionäre idR so abgefasst werden, dass die Tätigkeit des Unternehmens erfolgreich erscheint und man sich hinsichtlich der Bewältigung nicht zu verbergender Schwierigkeiten stets zuversichtlich gibt, dann konnte auch der Aussenstehende erkennen,

dass die Wiederaufnahme der NF-Exportaktivitäten nicht die ideale Lösung zur Bewältigung der Rezession zufolge der Erdölkrise war. So konnten denn auch die Historiker im SAURER-Buch zum Jubiläumsjahr 2003 - aufgrund ihres Einblicks in die internen Akten - zu den NF-Exportzahlen feststellen (S.232): „Diese waren beachtlich, aber weit weniger als geplant. Schlimmer war, dass jeder verkaufte Wagen erhebliche Verluste verursachte. Von Rentabilität konnte bei diesem **Abenteuer** nie die Rede sein".

Dieses endete - zusammen mit der ganzen Saurer-NF-Branche - mit der am 2.3.1982 bekanntgegebenen umfassenden Umstrukturierung und Kooperation mit Daimler-Benz und der Bilanzsanierung laut

Brief des VR-Präsidenten an die Aktionäre vom 18.3.1983: „Der ....**Sanierungbedarf** beläuft sich auf Fr. 108,1 Mio. Davon entfallen Fr. 55,6 Mio auf die bis Ende 1982 aufgelaufenen Verluste und Wertberichtigungen ..."

(**Fett**- und *Kursiv*-Hervorhebungen durch den Unterzeichneten)

Hanskonrad Schaer, Arbon

Von Arbon nach Teheran

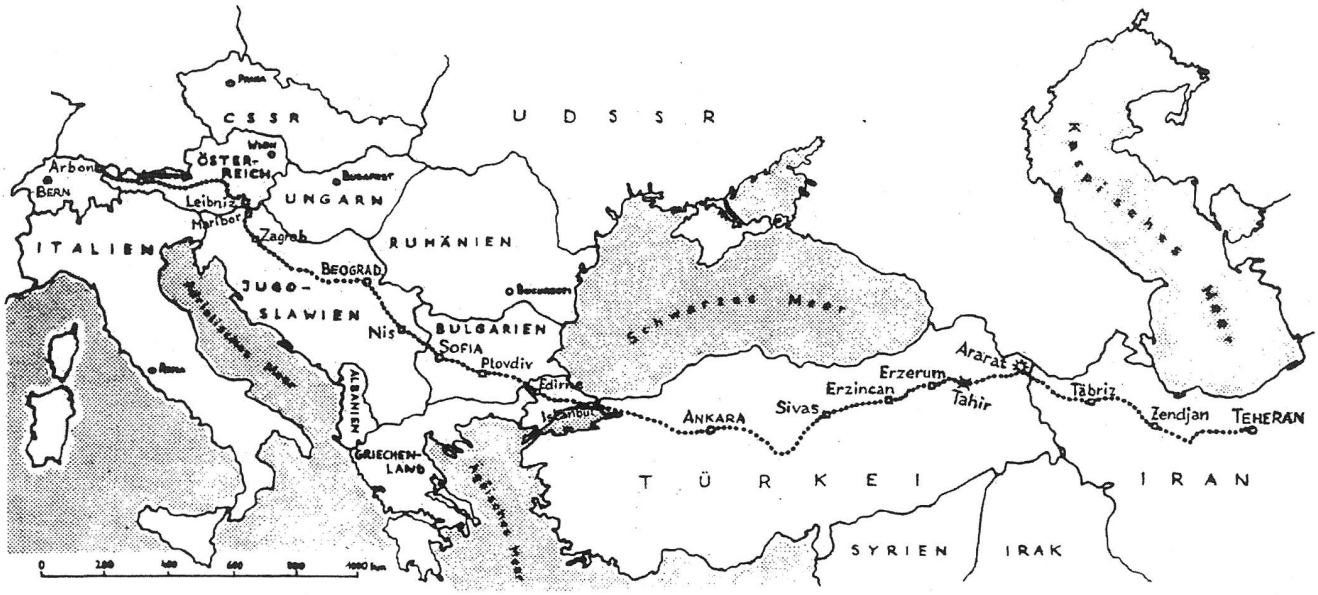
am Lenkrad eines Saurer 5DF 6x4-Muldenkippers

Mit dem Untertitel **Erfahrungen eines Amateur-Fernfahrers** *hat der Mitarbeiter des Saurer-Personalbüros Betrieb,* ***Guido Mazenauer****, in den Saurer Kader-Mitteilungen Nr. 209 vom Oktober* ***1975*** *über eine der ersten Exkursionen in exotische Länder im Rahmen der Wiederaufnahme der Nutzfahrzeug-Exportaktivitäten berichtet.*

Im Rahmen der Anstrengungen unseres Autoverkaufs, auch im Mittleren Osten Fuss zu fassen, wurde beschlossen, an der internationalen Industrie-Ausstellung in Teheran einen 5DF 6x4-Lastwagen mit einer 14m^3-Kippmulde und einen 5DF 6x4-Lastwagen mit speziell langem Brückenaufbau vorzustellen.

Weil im letzten Moment eine personelle Umdisposition notwendig wurde und ich auf jenen Zeitraum ohnehin meine Ferien angesetzt hatte, machte man von meinem Anerbieten Gebrauch, selber als Chauffeur einzuspringen. Das andere Fahrzeug wurde von Arthur Kohler aus dem KDA (Kundendienst Auto) pilotiert.

Auftrag und Route

Unser Auftrag lautete, die beiden Fahrzeuge samt Ladung termingerecht - spätestens am 1. Sept. 1975 - in einwandfreiem Zustand im Messegelände von Teheran abzuliefern.

Die wichtigsten Stationen der zu befahrenden Route, die auch aus der nachstehenden Karte ersichtlich ist, waren: Arbon - Innsbruck - Leibniz - Spielfeld (Grenzübergang A - YU) - Maribor - Zagreb - Beograd - Nis - Dimitrovgrad (Grenzübergang YU - BG) - Sophia - Plovdiv - Svilengrad - Kapikule (Grenzübergang BG - TR) - Edirne - Istanbul - Ankara - Sivas - Erzincan - Erzerum - Bazargan (Grenzübergang TR - IR) - Marand - Täbriz - Zendjan - Teheran.