

Saurer : eine Automarke mit Tradition

Autor(en): **Schäfer, Toni**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2001)**

Heft 38

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037656>

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.

Saurer – eine Automarke mit Tradition

Immer wieder erreichen uns Zuschriften von Mitgliedern, die uns Interessantes über Saurer zu berichten haben. In diesem Fall hat Herr Schäfer unseren Archivar H.U. Braun um einige Informationen gebeten, die wir unseren Lesern natürlich nicht vorenthalten möchten!

H.U. Braun
c/o Archiv OCS
Hauptstrasse 44
8355 Aadorf

Herrn
Toni Schäfer
Am Gerbergraben 4a
A-6850 Dornbirn

Aadorf, 13. Februar 1999

Sehr geehrter Herr Schäfer

In der Beilage übersende ich Ihnen ein paar Schriftstücke und Kopien. Ich habe für Sie eine Zusammenstellung der Saurer-Automobile erstellt, die anfänglich nach Österreich-Ungarn und speziell nach Vorarlberg geliefert worden sind. Dabei sind auch Kopien einer sehr alten Referenzliste vom Anfang des Saurer Fahrzeugbaues. Für Sie ist wohl der Referenzbrief von J. Paravicini, Landeck, interessant. Da mir dieser Name bekannt vorkam, habe ich noch in meinem Papierhau- fen herumgesucht und konnte so noch die Herkunft dieser Firma feststellen. Ich hoffe, dass Ihnen das vorliegende Papier etwas nützen wird. Wenn Sie sich etwas gedulden mussten, so ist es eben zum Teil nicht mehr einfach, zu solch alten Geschichten zuverlässige Daten zu finden. Falls Sie noch weitere Angaben benötigen, bitte ich Sie, mir dies mitzuteilen.

Nun habe ich noch eine Frage an Sie in eigener Sache. Wissen Sie Näheres über die Österreichischen-Saurer-Werke und ihre Produkte? In unserem OCS Archiv gibt es sozusagen nichts über diese Geschichte. Ich selbst habe seit langer Zeit wohl ein paar Sachen zusammengetragen und dies und das erhalten aber man weiss eigentlich nur sehr wenig von Saurer Wien.

Ich wünsche Ihnen nun alles Gute und es würde mich sehr freuen von Ihnen vielleicht wieder einmal zu hören.

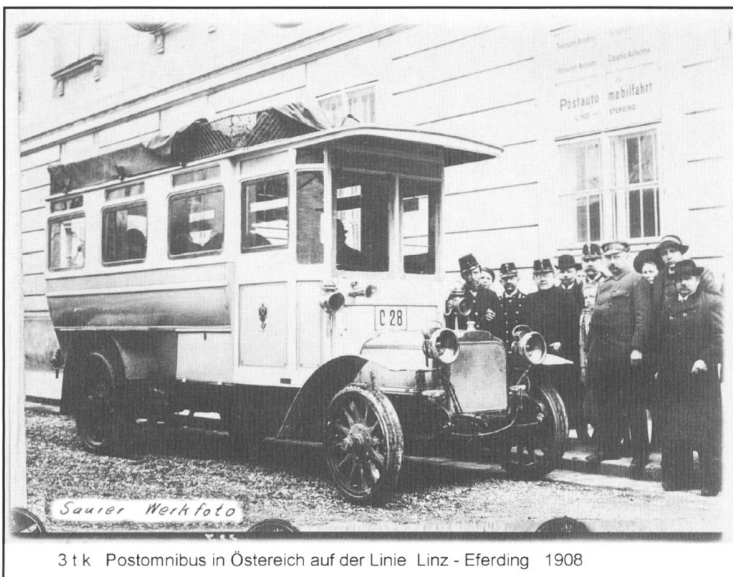
Mit herzlichen Grüssen

H. U. Braun

Saurer – eine Automarke mit Tradition

Wer hat den Namen Saurer nicht schon gehört? Fahrzeuge und Textilmaschinen trugen diesen Namen. In der Schweiz gibt es diese Fahrzeugmarke bei Bussen und bei LKWs immer noch. Auf Österreichs Strassen ist sie fast verschwunden. In erster Linie stand der Name Saurer für Kraftfahrzeuge der österreichischen Fabrikation. Doch auch für mittlere und grosse Lastkraftwagen, Post-, Bahn- und Privatbusse, Zugmaschinen und andere Privat- und Militärfahrzeuge. Diese verkehrten schon vor dem Ersten Weltkrieg und viele Jahrzehnte lang auf österreichischen, europäischen und auch auf Strassen ausserhalb Europas.

Steyr Werken einverleibt wurden. Unter anderen der normale, auch heute noch bei Sonderfahrten eingesetzte Saurer Oldtimer Postbus von 1954 und ein „Schnauzenbus“ mit 130 PS und 37 Sitz- und 17 Stehplätzen. Dann gab es auch noch die Saurer Busse und die LKWs mit der Komet-Bezeichnung, auch als „Schnauzer“, und später folgte der Saurer-Unterflur als Frontlenker usw. Ein bisschen Saurer Bus-Geschichte liegt in vielen Kopien beim Verfasser. Auch ein Unikat gab es: Ein Saurer Konferenzbus der österreichischen Post, der sogenannte „Chruschow-Bus“, mit dem Kennzeichen W 201.535. Er war beim Staatsbesuch des russischen Präsidenten anno 1966 unterwegs.



Im Laufe des Erzeugungsprogrammes der Saurer Werke in Wien und noch viele Jahre danach verkehrten Schnauzen- aber auch Frontlenkersaurer auf Vorarlbergs Strassen. Die Busse und die LKWs waren keine Schnellfahrzeuge. Aber man konnte sich auf sie verlassen, auch wenn es etwas länger dauerte.

Was haben die Saurer LKWs für die Frächter und Brauereien im Ländle für die österreichische Wirtschaft geleistet? Es wäre vermessen, auch nur annähernde Kilometer- oder Tonnagezahlen anzugeben. Auch eine Fahrgast- oder Kilometerzahl war nach der damaligen Personenbeförderungsstatistik nicht möglich gewesen.

Der heutigen Generation ist Saurer nicht mehr sehr bekannt. Bei älteren Menschen, die vielleicht gar selbst Fahrer eines LKWs oder Busses oder auch nur Fahrgäste waren, werden besondere Erinnerungen wachgerufen.

Alle Saurer Fahrzeuge, ob Busse oder LKW, waren robust gebaut. Und dann die „Musik“ der Saurer Motoren! Man konnte den Klang und den Lärmpegel der Motoren schon weit her gut vernehmen!

In Vorarlberg haben sich viele hunderttausende - möglicherweise im Laufe der Jahrzehnte sogar Millionen - Fahrgäste den verschiedenen Typen der Saurer Busse des Postautodienstes und den Saurer Bussen des Kraftwagendienstes der ÖBB auf vielen Kraftfahrlinien in unserem Land anvertraut. Nur auf wenigen Autobuslinien des Postautodienstes in Vorarlberg war der Saurer Bus „nicht daheim“, z.B. vom Gütle ins Ebnis.

Viele verschiedene Typen gab es bei den Saurer Bussen und den -LKWs seit 1908 bis in die Sechziger Jahre, als die Saurer Werke in Wien von den

Wann wurde das erste Saurerfahrzeug aus den Nachkriegsproduktionen der Saurer Werke Wien in Vorarlberg eingesetzt? Vermutlich um 1949, konkret ist dies jedoch nicht mehr feststellbar.

Der erste Saurer Lastkraftwagen vor dem Ersten Weltkrieg aus dem Werk Arbon, der nach Vorarlberg exportiert wurde, war für Dornbirn bestimmt, und zwar für die Mohrenbrauerei Dornbirn. Am 9. Mai 1908 erfolgte die Auslieferung dieses Fahrzeuges des Typs AM III, mit der Motornummer 1569, Chassisnummer 3610/63, mit 3 Tonnen Gesamtnutzlast. Die „Reifen“ waren aus Vollgummi und die Speichen aus erstklassigem Holz. Der Antrieb auf die Hinterräder erfolgte als Kettenantrieb. Interessant liest sich die genaue Beschreibung dieses neuerworbenen LKW der Mohren-Brauerei. Warum gerade ein LKW von den Saurer Werken in Arbon? Die Saurer Werke produzierten damals in Arbon und in Lindau. Der Hauptsitz der Maschinenfabrik Adolph Saurer befand sich in Arbon. Also ganz in Vorarlbergs Nähe. Vielleicht bedachte man auch die Ausführung möglicher Reparaturen.

Die Fahrzeuge der Saurer Werke in Arbon wurden z.B. 1907 - 1909 auch nach Wien, Böhmen, Frankreich, Deutschland, Italien, u.s.w., ja sogar bis nach Rio de Janeiro exportiert. In dieser Zeit wurden vom Werk Arbon 22 Fahrzeuge (LKW und Busse) direkt nach Wien an die damalige Kraftfahrzeug Gesellschaft GmbH - später die Saurer Werke Wien - ausgeliefert. Darunter befanden sich auch mehrere Busse. Zwei davon wurden als Linienbusse für die im Dezember 1907 eröffnete Postautolinie von Linz nach Eferding eingesetzt. Diese Postautolinie war die zweite der damaligen KK-Monarchie. Auf einer weiteren Postautolinie wurde wieder ein Saurer-Postbus aus Arbon verwendet und zwar für die Postautolinie von Linz nach Gallneukirchen. Auf dieser Strecke mussten 20 % Steigung überwunden werden und das mit nur 35 PS.

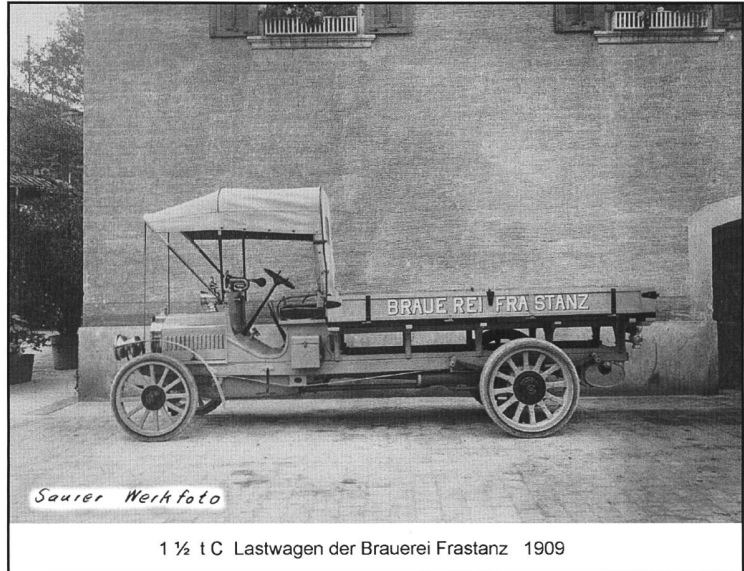
Der erste Saurer Bus für Vorarlberg war ebenfalls für Dornbirn bestimmt. Am 18. Mai 1910 wurde er an Herrn Fritz Deeg, Gastronom der ehemaligen „Weinstube Rotes Haus“, ausgeliefert. Der Bruder von Fritz Deeg, Georg Deeg, war damals Gastronom im Restaurant Gütle. Der Saurer Bus mit 2 Tonnen Nutzlast, Kardantrieb, Motornummer 1825, begründete den ersten motorisierten Omnibus-Zubringerverkehr von Dornbirn Stadtmitte und vom Bahnhof in das damals schon bekannte Gütle mit der Rappenlochschlucht. Dieser Zubringerdienst war „für alle“ gedacht, und so durften alle Interessenten „von Deeg zu Deeg“ mitfahren. Im Dornbirner Gemeindeblatt stand zu lesen: „Während der Saison Automobil-Verbindung ab Bahnhof und Weinstube Rotes Haus zum Restaurant Gütle am Eingang zur Rappenlochschlucht“. Auch bei diesem Deeg-Bus ist die Fahrzeugbeschreibung interessant. Vor dem „modernen“ Omnibusverkehr Dornbirn - Gütle verkehrte nur eine Personenbeförderung mit Pferdebetrieb.

Die Herren Fritz und Georg Deeg waren 1910 wohl Pioniere in Dornbirn für eine Art Linienbetrieb, doch waren sie nicht die Ersten überhaupt. Zum Beispiel gab es mehrere Busbetriebe, ja schon längst linienmässige befahrenere Strecken, 1895 in Westfalen, 1896 in Württemberg, dann 1907 bei der bayerischen-königlichen Post und ebenfalls 1907 bei der Schweizer PTT (sogar über Alpenstrassen) und natürlich nicht zu vergessen die erste Postautolinie 1907 im Südtirol.

Als die Saurer-Produktion wurde 1908 in Wien aufgenommen. 1912 fand ein Wettbewerb zwischen diversen Auto-Produzenten aus Wien und Böhmen zum Bau eines Postbus-einheitstyps, dem ET 1913, statt. Die österreichischen Saurer Werke in Wien durften zur Herstellung dieses Postbusses die Kotflügel und das Lenkgestänge liefern. Interessant ist

eine Skizze bzw. ein Montageplan mit den Mitlieferanten, die damals beim Bau des ET 13 mitgewirkt haben.

Die „Gesamtbauzeit“ eines Postbusses ET 13 betrug rund 150 Stunden und erfolgte in einer Wiener Postautowerkstätte. Auch dieser Postbus ET 13 war



mehrmals in Dornbirn. Er war auch schon zu bestaunen in einer Ausstellung „Personenbeförderung einst und jetzt“ anlässlich der Hobby- und Freizeitmesse 1978. Es wurde sogar eine Sonderpostbeförderung mit dem ET 13 ab dem Messepostamt zum Bahnhofpostamt mit nur 10 km/h organisiert. Dafür wurden auch eigens Briefumschläge mit einem Sonderstempel „Befördert mit dem ET 13“ aufgelegt.

Der Mohren-Saurer hat sich ab 1908 sicher bestens bewährt. Ein zweiter LKW der gleichen Marke wurde nach drei oder vier Jahren zur Vergrößerung des Mohren-Fuhrparkes angeschafft. Viele Firmen in Vorarlberg wollten von den Mohren-Bierbauern wissen, wie sich der Saurer-LKW bewähre. Eine gute Benotung dürfte ihm sicher gewesen sein. Der zweite Arboner LKW in Vorarlberg wurde 1909 an die Vorarlberger Brauerei Genossenschaft nach Frastanz geliefert. Der dritte LKW, auch im Jahre 1909, an die Firma F.M. Zumtobel in Dornbirn, der vierte an die Firma Josef Picher in Bregenz. Das fünfte Fabrikat aus der Saurer-Autoschmiede wurde nicht an eine renommierte Firma als „Lasttier“ geliefert, sondern am 18.03.1910 als Bus an Herrn Fritz Deeg, Gastwirt zum „Roten Haus“ in Dornbirn, überstellt. Das sechste Fahrzeug aus Arbon, wieder ein LKW, war 1910 für die Brauerei Karl Deffner in Götzis bestimmt. Und den siebten Saurer-LKW für Vorarlberg konnte 1911 die Brauerei Fohrenburg in Empfang nehmen. Alle Fahrzeuge haben sich aufgrund ihrer Robustheit bewährt.

Alle Saurer-Fahrzeuge mussten anfangs des Ersten Weltkriegs an die KK-Militärverwaltung abgegeben

werden. Sie wurden genutzt beim Fronteinsatz bzw. für Nachschubeinheiten.

Einer der Arboner-LKW soll später in Polen gesehen worden sein, der Saurer Bus des Gastwirtes Fritz Deeg aus Dornbirn sei in den Dolomiten im Einsatz gewesen.

© Toni Schäfer

Verzeichnis der von SAURER Arbon nach der Kaiserlich-Königlichen Monarchie Österreich-Ungarn gelieferten Automobile und Motoren.						
Ablieferungs Datum	Chassis Typ	Motor Typ	Motor Nummer	Motor Com. Nr.	Chassis Com. Nr.	Empfänger
22.7.1907.	3t Kette	AM II	1543	3609/3	3610/92	Kraftfahrzeug-Gesellschaft, Wien
22.7.1907.			1546	3609/6	3610/98	K. f. G. Wien
27.8.1907.			1552	3609/12	3610/38	Textilfabrik J. Paravicini, Landeck
3.9.1907.			1563	3609/23	3610/54	K. f. G. Wien
9.5.1908.			1569	3609/29	3610/63	August Huber Brauerei, Dornbirn
15.6.1908.			1571	3609/31	3610/55	K. f. G. Wien
21.4.1908.			1572	3609/32	3610/61	K. f. G. Wien
10.4.1908.			1581	3609/41	3610/73	K. f. G. Wien
10.4.1908.			1582	3609/42	3610/66	K. f. G. Wien
21.4.1908.			1586	3609/46	3610/77	K. f. G. Wien
17.2.1909.			1626	3668/8	3669/105	K. f. G. Wien
17.2.1909.			1627	3668/9	3669/100	K. f. G. Wien
3.3.1909.			1636	3668/18	3669/116	K. f. G. Wien
20.3.1909.			1637	3668/19	3669/112	K. f. G. Wien (demoniert)
3.3.1909.			1639	3668/21	3669/117	K. f. G. Wien

6. Februar 1999
H. U. Braun, Aulert.

Oldtimer Club ARCHIV

Technische - Daten der nach Österreich - Ungarn gelieferten SAURER Automobile und Motoren.					
Motor - Typ	AM I	AM II _{iso}	AM III	AM II _{iso}	AM IV
Zylinder - Anzahl	4	4	4	4	4
Bohrung	88mm	110mm	130mm	110mm	120mm
Hub	120mm	140mm	150mm	160mm	180mm
Hubraum	2.92 l	5.32 l	7.96 l	6.07 l	8.14 l
Leistung bei U/min	16 PS 1000. U.	30 PS 1000. U.	50 PS 1000. U.	36 PS 1000. U.	45 PS 1000. U.
Brennstoff	Benzin	Benzin	Benzin	Benzin	Benzin

Diverse Bezeichnungen von SAURER Automobilen

TW = Tourenwagen (Personen - Automobil)

1 1/2 t C = Chassis mit 1 1/2 Tonnen Tragkraft und Cardantrieb.

2 t C = Chassis mit 2 Tonnen Tragkraft und Cardantrieb.

3 t K = Chassis mit 3 Tonnen Tragkraft und Kettenantrieb.

5 t K = Chassis mit 5 Tonnen Tragkraft und Kettenantrieb.

10. Februar 1999
H. U. Braun, Aulert.

Oldtimer Club ARCHIV

Verzeichnis der von SAURER Arbon nach der Kaiserlich-Königlichen Monarchie Österreich-Ungarn gelieferten Automobile und Motoren.						
Ab Motor Nr. 1639 ohne die an die Kraftfahrzeug-Gesellschaft Wien gelieferten Automobile						
Ablieferungs Datum	Chassis Typ	Motor Typ	Motor Nummer	Motor Com. Nr.	Chassis Com. Nr.	Empfänger
15.7.1909.	TW Tourenwagen	AM III	1684	3668/11	3668/28	Baron Rothschild, Wien
18.6.1909.	1 1/2 t Cardan	AM I	1757	4830/1	4831/147	Voralberger Brauereigenossenschaft, Frastanz
18.3.1910.	1 1/2 t Cardan	AM I	1825	4919/15	4920/255	Fritz Deeg, Dornbirn
4.5.1910.	1 1/2 t Cardan	AM I	1831	4919/21	4920/256	Karl Deffner Brauerei, Götzis
30.1.1911.	Stationär-Motor	AM II	1896	4935/6		Gewerkschaft Rethausberg, Bockstein Salzburg
1.10.1909.	3t Kette	AM II	1964	4959/4	4959/187	Josef Pircher, Bregenz
3.7.1909.	3t Kette	AM II	1967	4959/7	4959/190	F. M. Zumtobel, Dornbirn
30.3.1910.	3t Kette	AM II	1975	4959/15	4959/198	Roesslers Kunstmühle, Bozen
31.10.1912.	TW Tourenwagen	AM III	2446	5101/10	602/705	E. Eisener, Agram
26.6.1912.	3t Kette	AM II	2562	5120/7	5120/1106	Brauerei Fahrenburg, Bludenz
22.5.1912.	2t Cardan	AM II	2855	5184/5	5184/1002	Voralberger Brauereigenossenschaft, Frastanz

6. Februar 1999
H. U. Braun, Aulert.

Oldtimer Club ARCHIV

Quellenverzeichnis:

- Die Geschichte der Österreichischen Saurerwerke 1906 - 1956. (Saurer Wien 1956)
- Österreichische Kraftfahrzeuge von Anbeginn bis heute. (Hans Seper, Helmut Krackowizer, Alois Brusatti, Wels 1982)
- Saurer Arbon Werkarchiv / Oldtimer Club Saurer Arbon.