

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Band: - (2003)
Heft: 48

Artikel: Die frühen Aktivitäten von Saurer in Nord- und Südamerika
Autor: Hopf, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037453>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Da es in Deutschland und Europa einerseits immer weniger dieser Spezialisten gibt, diese aber andererseits dringend gesucht werden, hat die Fahrzeugakademie Schweinfurt in den letzten Jahren ein bedarfsorientiertes Weiterbildungsangebot erarbeitet, das den Erwerb der notwendigen Qualifikationen ermöglicht. Informationen darüber erhalten Sie bei der

Fahrzeugakademie Schweinfurt
Herrn Matthias Dingfelder
Georg-Schäfer-Str. 71
97421 Schweinfurt
Telefon: 09721/7858-140
e-mail: m.dingfelder@hwk-ufr.de

*Publizierter Text: Matthias Dingfelder,
Fahrzeugakademie Schweinfurt*

Die frühen Aktivitäten von Saurer in Nord- und Südamerika

Über die frühen Aktivitäten in Amerika sagen die noch vorhandenen Saurer Unterlagen sowie die Familiengeschichte wenig konkretes aus. Dagegen findet man in den Büchern der Firma Mack recht interessante Details.

Im Buch von John Montwille ist z.B. zu lesen:

„Bei der Morgendämmerung des Benzinmotor-Zeitalters in den Staaten um 1890 genoss die Schweiz schon ein sehr hohes Ansehen für die sprichwörtliche Qualität ihrer Uhren, Stickereien und anderer Produkte. So war es nicht überraschend, dass ein schweizerischer Stickmaschinen-Hersteller 1894 mit dem Bau von Motoren und Fahrzeugen begann und diese bereits wenige Jahre nach deren Lancierung Goldmedaillen einbrachten.“

1904 veranlasste ein amerikanischer Pionier und Präsident der Quincy Manchester Sargent Company, dass erstmals Saurer Lastwagen in New York

ausgestellt wurden. Im Gegensatz zu den leichten Typen machten die schweren Typen das Rennen. Der Import aus Europa konnte jedoch nur auf wirtschaftliche Art getätigt werden, wenn die Fahrzeuge zerlegt in ihre Komponenten in Lattenkisten verpackt und spedit wurden. Die QMS war zu diesem Zeitpunkt bereits eine „Spezialfabrik“ zur Herstellung von Trittbrettstützen und Schraubenschlüsseln für die damals im Entstehen begriffene amerikanische Fahrzeug-industrie. Deren Präsident, Albert T. Otto, bei dem alle Fäden zusammenliefen, sorgte dafür, dass die 1908 gegründete Saurer Motor Company mit Sitz in der Churchstreet Manhattan mit der Montage von Saurer-Fahrzeugen beginnen konnte.

In Amerika bestand zu diesem Zeitpunkt die Firma Hewitt, Generalvertreterin der Timken Roller Bearing, die sich ab 1905 auch mit dem Bau von LKW versuchte. Trotz einer sehr ansprechenden Konstruktion erlitt Hewitt nach mehreren Hochs und Tiefs grosse finanzielle Verluste.

Zu diesem Zeitpunkt gründeten die Gebrüder Jack und Joe Mack in Allentown, Pensilvania, ihre erste Fabrik zur Herstellung schwerer Lastwagen. Vermutlich verfügten sie über das bessere Management als Hewitt, obwohl dieser in technischer Hinsicht die Nase vorn hatte.

Aus der Familiengeschichte von Saurer geht hervor, dass der junge Hippolyt 1910 in den Staaten von Tür zu Tür ging, um einen Lizenznehmer für seine erprobten Fahrzeuge zu finden, nachdem zu diesem Zeitpunkt in Südamerika bereits 92 Saurer im Einsatz standen. Im Direktionsgremium der Morgan Bank, in dem sich auch die Gebrüder Mack befanden, stiess er auf offene Ohren. Das Resultat dieser Bemühungen war die Gründung der International Motor Company in Plainfield mit Saurer, Mack und Hewitt. Die wichtigsten Meilensteine für Saurer waren die erstmalige Durchquerung des nordamerikanischen Kontinentes anno 1911, und der Bau des damals grössten Observatoriums der Welt auf dem Mt. Palomar, das am Ende nur Dank der Tragfähigkeit des Saurer-Wagens beendet werden konnte.

Um die Herstellung der Saurer zu erleichtern, wurde Gottfried Wirrer, der Vater des ehemaligen Meisters unserer Motorenprüfstände nach Plainfield gerufen, um die Fabrikationszeichnungen vom Milimeter-Mass ins Zollmass zu übertragen.

Aus den Mack Unterlagen geht hervor, dass für die Entente im ersten Weltkrieg über 1000 Saurer nach Europa verschifft wurden. Ein solches Fahrzeug ist übrigens im weltbekannten Berliet-Museum in Villars-les-Dombes zu sehen. Dass den Saurer-Fahrzeugen höchste Qualitäten attestiert wurden, geht aus einem detaillierten Bericht des Britischen War-Departements hervor, das nach Kriegsende einen Saurer Kettenwagen nach langem Fronteinsatz bis ins letzte Detail demontieren und vermessen liess. Das genaue Ende der Saurer-Produktion in den USA kann nicht mit Bestimmtheit angegeben werden. Es scheint, dass die Lizenzverträge durch

die amerikanischen Partner nicht eingehalten worden sind.

Viele Jahre später, 1936/37 versuchte es Saurer nochmals in Amerika mit dem für damalige Zeiten sensationellen PW-Diesel, mit welchem unser Sir Albert Lampert ausgedehnte Vorführungen machte. Soweit zu Saurer's Aktivitäten in Nordamerika.

Hans Hopf wörtlich:

An der Übergabefeier am 4. Juli in Arbon sagte Hans Hopf wörtlich: „So und nun noch ein paar Worte zu unserem Caminhao. Wie schon erwähnt, waren 1910 bereits nahezu 100 Saurer in Brasilien. Importiert wurden diese Wagen durch Sen. Carlos Schlosser in Rio. Wer dieser erfolgreiche Importeur gewesen ist, konnte ich bis anhin nie feststellen.“

Aus einer Lista des Referencias von 1925 der Sociedade Commercial e Industrial Suissa no Brasil in Rio geht hervor, dass bis zu diesem Zeitpunkt 460 Saurer-Kettenwagen, A und B-Typen nach Brasilien geliefert worden sind. Einer von diesen ist unser Caminhao mit der Motor-Nr. 2916. Aus diesem Büchlein „Verzeichnis der Commissions-Nummern Typen und Motor-Nummern Autos und Motoren“ geht hervor, dass dieser AM Ilk-Motor 1911 aus einer 50er Serie mit der com. Nr. 5179 hervorgeht.

In den frühen Zeitschriften „Der Motorlastwagen“ habe ich verschiedene höchst interessante Artikel über Saurer-Einsätze hoch oben in den Anden gefunden.

Wir können also stolz sein, heute einen so betagten Veteranen, mit denen das kleine Städtchen am Bodensee zu Weltruf gekommen ist, heute an seinem Geburtsort wieder unter uns zu haben. Gleichzeitig soll der Anlass auch eine Ehrung sein für all diese die seinerzeit den Namen Saurer Arbon in alle Welt hinaus getragen haben. Damit es unserem betagten Jubilar weiterhin auch recht gut geht, überreiche ich Dir Ruedi eine Original-Betriebsvorschrift, damit du sehen kannst, was alle zwei Tage, zweimal pro Woche, einmal pro Woche, jeden Monat, alle vier Monate und alle sechs Monate zu tun ist. Du musst also einen sehr guten Pflegevater abgeben!“

Hans Hopf