

Ein schönes Geschenk : der "Giessereiwagen"

Autor(en): **Baer, Ruedi**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2018)**

Heft 109

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037373>

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 schönes Geschenk: der «Giessereiwagen»

Text: Ruedi Baer

Fotos: Thomas Kugler, Ziischtig-Club und Ruedi Baer

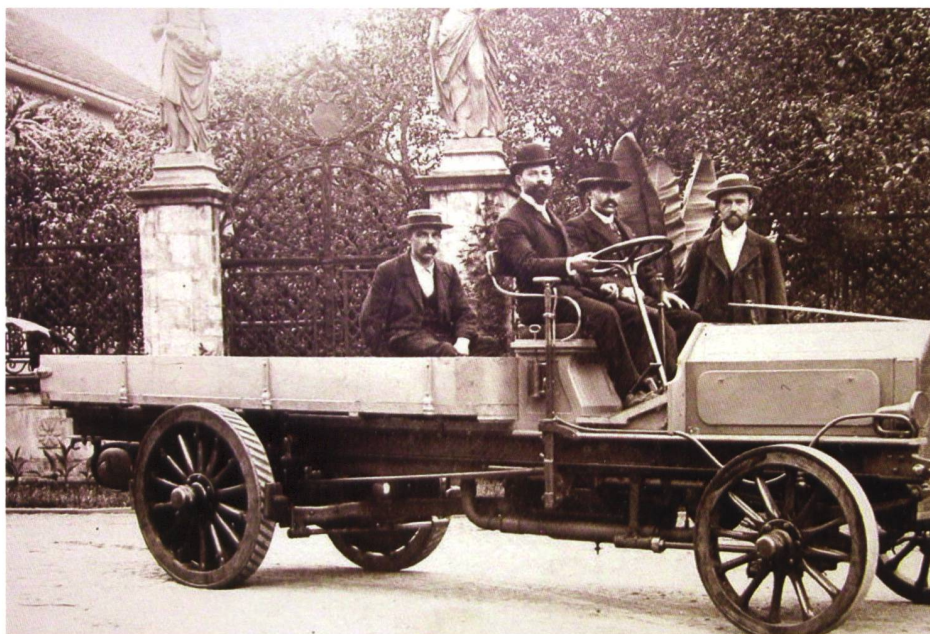
Während Jahren stand er im Schloss, im historischen Museum Arbon, der «Giessereiwagen», auch «LKW03» oder «Lkw0» genannt. Man wusste zwar, dass es sich eigentlich um das Eigentum des Verkehrshauses handelte, aber man nahm an, die Leihgabe sei wohl für ewig. Doch dann kam Bewegung in die Sache (wir berichteten darüber in einer früheren Gazette): Der befristete Leihvertrag lief aus, und das Verkehrshaus hatte eine neue, grosse Halle für den Strassenverkehr gebaut. Also holte man dieses einzigartige Stück nach Luzern zurück. Besucher, die den Lkw0 in Luzern besichtigen wollten, waren enttäuscht. Der Lasti hatte keinen Platz in der Ausstellung gefunden, er wurde in eine Remise «verbannt». Und dort wartete er auf ein drittes Leben. Und wartete, und wartete.

Und wieder ereignete sich Ungeplantes und Unplanbares. Das Verkehrshaus erhielt von der Firma Maxon die tolle Offerte, die Lehrlingswoche der Maxon-Stifte zu gestalten. Eine Gruppe sollte mit der Demontage eines Saurer-Kehrichtfahrzeuges betraut werden. Doch woher das Wissen nehmen, wie man einen Lastwagen fachgerecht zerlegt, sodass er nachher nicht einfach auf dem Schrott landet? Auch darüber berichteten wir. Unser Fachexperte Markus Vonwiller nahm sich die Zeit, eine ganze Woche lang in einem Depot des VHS die Gruppe anzuleiten und selbst tatkräftig mitzuwirken. Am Ende der Woche war das Fahrzeug fachgerecht zerlegt und die Teile sind für eine Wiederaufbereitung fein säuberlich sortiert und etikettiert. In einer Pause konnten wir auch den Rest des Depots besichtigen.

Die Schätze, die man da antraf! Von der Lokomotive über Heissluftballone bis zu zerlegten Flugzeugen und einem wohlverwahrten Lkw0! Als Gegenleistung für unsere Unterstützung sicherte uns das VHS zu, dass wir diesen einmaligen Zeitzeugen zurücknehmen durften, als Leihgabe, aber unbefristet.

Am 1.11.2018 fuhr Thomas Kugler mit seinem schönsten Fahrzeug nach Luzern und durfte den Lkw0 verladen. Gemeinsam mit Sohn Luca. Nach einer unspektakulären Fahrt nach Arbon war der Lkw0 zum Ablad bereit. Mitglieder des Ziischtigs-Clubs halfen tatkräftig mit, und dank dem Jeep von Cornel Gähwiler wurde das Denkmal an seinen neuen Platz gezogen.

Nun steht er also im Museum, schön geputzt, aber im Zustand wie früher. Ich nehme an, die Gazette-Leser wissen schon einiges über diesen Lastwagen. Ganz kurz aber eine Repetition und auch noch ein paar Neuigkeiten: Die Firma Saurer hatte um die Jahrhundertwende bereits grosse Erfahrungen im Fahrzeugbau. Man hatte ja die PWs auf Basis der «Motorkutschen» von Koch, Paris gebaut und auch in ganz Europa verkauft. Dann kam die zweite Generation, Benzinwagen, vorallem PW. Mit diesen begann die Motorisierung der Ostschweiz. Eines der Fahrzeuge wurde gar hergerichtet, um auf der Eisenbahnstrecke Rorschach-Heiden den Dampfzügen Konkurrenz zu machen. Aber die Stückzahlen blieben bescheiden. Das war gar nicht nach dem Geschmack der grosse Stückzahlen



Der erste Lastwagen von Saurer, in voller Fahrt, in Arbon, vor dem Tor zur Villa Saurer

gewohnten Saurer-Leute. Die Legende sagt, dass Vater Adolph Saurer seinem Sohn Hippolyt empfahl, statt der wenig fragten Pws einen «richtigen» Lastwagen zu konstruieren. Finanziell konnte man sich eine mehrjährige Durststrecke leisten, das Stickereimaschinengeschäft warf genug Rendite ab (Man denke an die für damalige Verhältnisse riesigen Stückzahlen der Hand- und Schifflistickmaschinen, welche zu tausenden gefertigt und zu guten Preisen verkauft werden konnten). Also auf zur Tat: Im Jahr 1903 rollte der erste Lastwagen aus der Fabrik im Werk1, also dort, wo heute unser Museum drin ist. Stolz präsentiert man der staunenden Kundschaft ein

Ganze nochmals neu zu entwerfen. Das Resultat kennen wir: die Fahrzeuge der ersten Serien-Generation kamen nun, mit einem Doppelblock-Vierzylinder, mit Kettenantrieb, mit einem leichteren Chassis. Der Durchbruch gelang. Die Fahrzeuge konnten weltweit verkauft werden. Saurer war nach einer mehrjährigen Durststrecke ein bedeutender Lastwagenproduzent. Die Museumsfahrzeuge «Tankwägeli» und «Caminhao» zeugen von dieser durchdachten Konstruktion, welche jahrelang den Weltmarkt dominierte. In mehreren Ländern wurden diese Fahrzeuge entweder in eigenen Fabriken oder in Lizenz gefertigt. Ein Welterfolg.



Gibt Rätsel auf, ist das der gleiche Wagen, oder gab es «Zwillinge»?

Und der Lkw0? Er verblieb im Werk, wurde als internes Transportmittel von und zur Giesserei verwendet, denn er war zwar unverkäuflich, aber auch «unkaputtbar». Deshalb erhielt er den Namen «Giessereiwagen».

Mehrere Fragen bleiben offen: Wieso hat der Wagen auf den historischen Bildern verschiedene Kühler, verschiedene Aufbauten und Bereifungen? War das ein einziges Stück, oder gab es – wie gewisse Quellen behaupten – gar zwei Prototypen? Wie dem auch sei: wir sind stolz darauf, nun die ganze Palette an Nutzfahrzeugen im Museum und im DEPOT zeigen zu dürfen. Vielen Dank dem Verkehrshaus für die tolle Geste und der Firma Kugler für den Transport.



Ein schönes Detail – damals hiess es noch «Maschinenfabrik»

Fahrzeug, das mehrere Tonnen Nutzlast anbot. Alles war neu, richtig «konstruiert», nicht einfach aus einem PW-Fahrgestell gebastelt. Vierzylindermotor mit vier einzelnstehenden Zylinderblöcken, Benzinmotor, richtige Bremsen, stabiles Chassis, kräftiges Getriebe, Antrieb über eine Welle und innenliegende Ritzel auf die Hinterachse. Ja, alles dran, und doch kein kommerzieller Erfolg. Zu schwer, zu wenig robustes Antriebskonzept, zu teuer in der Herstellung. Und nun zündete der «Spirit of Saurer»: sich nicht entmutigen lassen, auch wenn der Erfolg durchgezogen ist. Am Prototypen wurde weiter experimentiert, die Stahlreifen ersetzt durch Vollgummis, Doppelbereifung, neue Bremsen. 1904 zeigte man das Fahrzeug an der Weltausstellung in Paris. Aber dann ging man daran, das



Bereit für die Rückkehr nach Arbon



LKW0 «Giessereiwagen»

- Baujahr 1903
- Traglast: 5 to
- Antrieb: Ritzelantrieb auf Hinterachse
- Motor: 4 Zylinder Benzin-Ottomotor, Nr. 1353
- Verbrennungsraum: 7970 cm³
- Zündung: Niederspannungsmagnet
- Leistung: 30 PS
- Höchstgeschwindigkeit: 17 km/h
- Problem: zu hohes Gewicht, dadurch zu teuer, unverkäuflich Einzelexemplar

Zurück in der Heimat, in unserem Museum!

Die ersten Lastwagen in der Schweiz

Text: Hans Hopf und Ruedi Baer,

Foto: Aus der Sammlung des Pantheon Basel

Die Schweizerfirmen, denen die Ehre gebührt, die ersten richtigen Lastwagen gebaut zu haben, waren Dufour & Tissot in Nyon und Adolph Saurer in Arbon. Von 1897 bis 1905 produzierten Dufour & Tissot in Nyon (nicht zu verwechseln mit Anton Dufour, dem Mitgründer von SAFIR) stationäre 1-Zylinder-Motoren. Tissot zog sich 1905 aus der Firma zurück, Etienne Ballabey wurde Geschäftsführer, es entstand die Firma Etienne Ballabey & Cie., Nyon. Mit dem Einbau der Motoren auf Pritschenwagen war der Motorlastwagen Dufour-Ballabey geboren. Es wurden in der Folge Lastwagen sowohl für den Güter- als auch für den Personentransport produziert. Der Beginn des Ersten Weltkriegs führte zur Schliessung des Werks in Nyon. Es stellt sich also die Frage, ob der „Dufour“ wirklich älter als der Giessi-Wagen war... weil ja eben 1903 das erste Saurer-Lastautomobil durch das Arboner-Fabrikareal ratterte. Die Quellen sind sich da uneinig. Der erste Saurer wurde über-

arbeitet und wesentlich verbessert. An Stelle des Motors mit den einzelnen Zylindern traten nun die für die damalige Zeit legendären Vierzylinder-AM-Zweiblock-Benzinmotoren. Das Dreigang-Getriebe wurde durch das modernere Viergang-Getriebe ersetzt. Bei

den leichten Fahrzeugen bis 3 Tonnen Nutzlast wurde der Kardantrieb eingesetzt, für die schweren Typen wurde jedoch der damals übliche Kettenantrieb. Dem Kardantrieb traute man anfänglich die Bewältigung solcher enormer Antriebskräfte noch nicht zu.



Ein Unterflur-Dufour-Ballabey aus Nyon