

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2019)
Heft: 110

Artikel: Trolleybus- und Omnibusanhänger mit Vierradlenkung der Adolph Saurer AG
Autor: Hopf, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037503>

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: 05.02.2025

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

Trolleybus- und Omnibusanhänger mit Vierradlenkung der Adolph Saurer AG

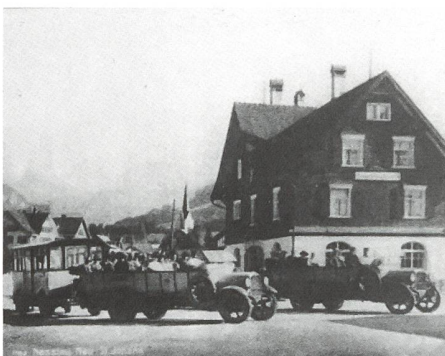
Text: Hans Hopf

Fotos: aus der Schweizerischen Bauzeitung vom 22. Januar 1944

Es mag heute nur noch wenig bekannt sein, dass sich Saurer während der Kriegsjahre auch mit der Konstruktion und dem Bau von Anhängern zur Personenbeförderung befasst hatte. Dabei war diese Art der Personenbeförderung schon viel älter. Blättert man in dem ausserordentlich interessanten Buch von Gerhard Rentsch «80 Jahre Postauto 1906 – 1986», so stösst man auf ein Bild von 1921, wo ein damaliger Bus mit einem Personenanhänger Arrato (Italien), hergestellt in Lizenz durch Berna, abgebildet ist. Im Einsatz gestanden sein muss diese Komposition zwischen 1918 und 1925 auf der Strecke Nesslau – Neu St. Johann. (Wohl etwas viel für die damals ca. 45 PS starken Motoren!)



Personenanhänger Arrato 1921



Ebenfalls in den 30er Jahren waren Personenanhänger im Surbtal zwischen Döttingen und Baden mit dem 4BPO der PTT im Einsatz. Der 140 PS starke BUD-Diesel hatte dagegen mit diesem Gespann auf dieser Strecke sicherlich kein Problem. 1943 rief die Automobilabteilung PTT nach mehr Leistung und bestellte dazu bei Saurer die beiden Frontlenker Prototypen P1320 und P1321 mit dem CH1D-Motor. 6 Jahre später reichten sich die beiden 4H P1342 und P1343 Prototypen mit dem im Heck eingebauten 12-Zylinder CVD-Motor mit 200 PS in den Fahrzeugpark ein. All diese «Kraftprotze» waren für Anhängerbetriebe vorgesehen.

In einem Sonderdruck der SCHWEIZ. BAUZEITUNG vom 22. Januar 1944 waren die oben erwähnten Saurer-Anhänger wie folgt beschrieben: «Wie beim Tram muss der Spitzenverkehr auch beim Trolleybus und Omnibus durch geeignete Anhänger gemeistert werden. Der Pneufahrzeug-Anhänger wird sogar nach Kriegsende betriebswirtschaftliche, neue Möglichkeiten eröffnen. Wohl als eine der ersten befasste sich die Direktion der Stadt. Strassenbahnen und Stadt-

Omnibus Bern und dem BAV mit dem schienenlosen Anhängerbetrieb. Die gestellten Hauptanforderungen dazu sind:

- Schleuderfreiheit innerhalb der erreichbaren Endgeschwindigkeiten
- Genaues Nachspuren innerhalb des Zugwagenprofils auch in engen Kurven
- Möglichkeit in beiden Richtungen anzukuppeln
- Leichte Konstruktion

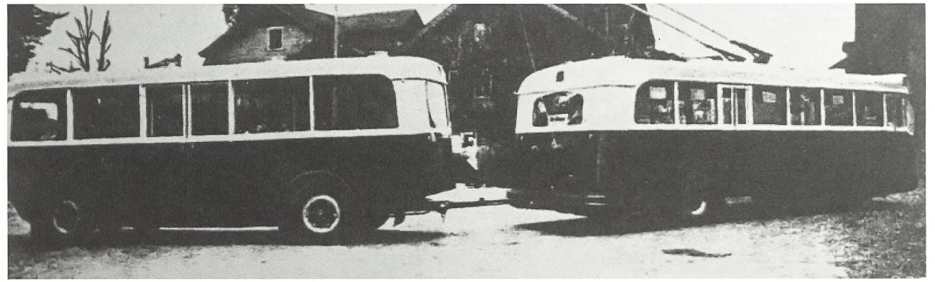
Zu diesem Thema erzählte mir vor Jahren mein ehemaliger Chef und Freund Daniel Hatz, trotz seines hohen Alters, die folgende Geschichte aus seiner damaligen Zeit im Konstruktionsbüro Auto (KBA), wie wenn er dies erst kürzlich erlebt hätte:

«In Arbon bemühte man sich ehrlich und mit viel technischem Aufwand jedem seinen Bus zu bauen. Sei die Bestellung noch so klein, die Idee noch so ausgefallen, man ergriff im Konstruktionsbüro den Griffel und begann zu zeichnen. So auch als die Verkehrsbetriebe auf die Idee kamen, Anhänger mit Vierradlenkung einzusetzen.

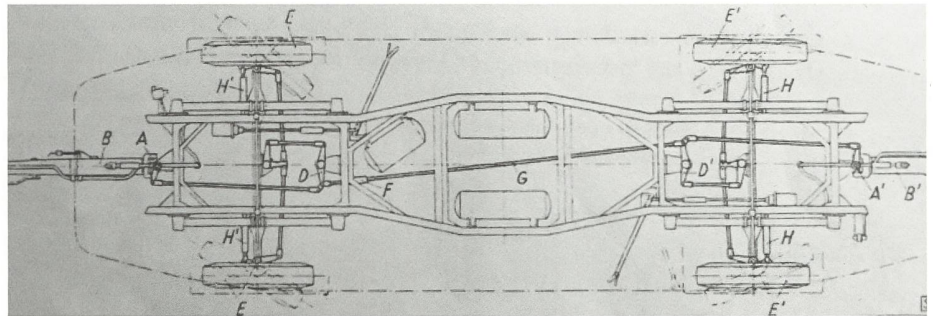
Ein junger Genfer Ing. namens Juillard, der seine Sporen (wie etliche andere Saurer-Konstrukteure) vorgängig in Belgien bei der Fa. FN, einer Fabrik die Motorräder, Trolleybus- und Autobusse in R.R.-Qualität baute, abverdiente, wurde mit diesem Projekt beauftragt. Um seine Konstruktion vom Zeichenbrett in der Realität zu überprüfen, kaufte Saurer bei

einem Konkurs gegangenen Schreiner eine alte, endlose Schleifbainrichtung. Auf diesem laufenden Band konnte mit Hilfe eines Modells das Verhalten eines Anhängerzuges in den Kurven und bei der Wegfahrt vom Trottoirrand studiert und überprüft werden. Später fuhrren Juillard und ich mit dem fast 20m langen Anhängerzug im Thurgau herum und versuchten, nebst anderen Abklärungen den Anhänger zum Schleudern zu bringen – ohne Erfolg! Bis es aber doch gelang und eine messerscharfe Lanze eines gespaltenen Zauns mich um ein Haar durchbohrt hätte. Etwas bleich kehrten wir beide ohne grosse Worte zu verlieren nach Arbon zurück.

Dann aber nahte der grosse Tag, wo die Fachwelt eingeladen war um das neue Wunder der Arboner Technik zu bewundern. Aber o weh! Der Einfahrer, der das Vehikel bestens kannte, erkrankte. Ich wurde zum Ober-Ing. zitiert und gefragt: können Sie das auch? Ja, sagte ich. Also, üben Sie, in einer Woche ist der grosse Tag. Also liess ich meine Arbeit im Konstruktionsbüro liegen und fuhr eine Woche lang von morgens bis zum Feierabend vorwärts und rückwärts (!) durch die vorgezeichneten engen Kurven. Und wer es nicht glaubt, der schaue das



Trolleybus samt Omnibus-Anhänger mit Vierradlenkung, Adolph Saurer, Arbon



Der neukonstruierte allradgelenkte Saurer-Anhänger

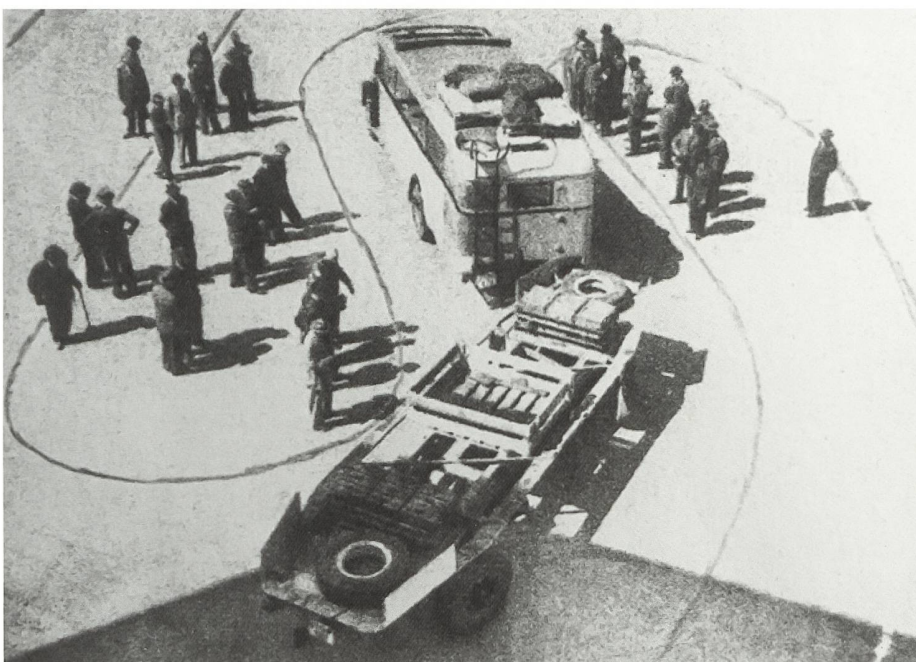
beiliegende Bild an oder befrage mich selbst. Wobei ich heute zugeben muss, dass ich jetzt mit 86 Jahren Mühe habe rückwärts zu fahren da die Schmiernipfel im Halsgelenk verstopft sind und sich der Kopf nicht mehr so leicht drehen lässt wie damals.»

Vor rund 60 Jahren waren in St. Gallen bei der Einführung der Trolleybusse auch Anhänger im Einsatz und heute, bald 100 Jahre nach den ersten zaghaf-

ten Versuchen feiern die Busanhänger bei verschiedenen Verkehrsbetrieben, so auch in St. Gallen, ihr Revival. Allerdings jetzt mit einer ganzen Portion der heutigen, nicht mehr wegzudenkenden, Elektronik für Lenkung, Bremsen, Türen, etc.

Fotos und Quellen:

- Schweizerische Bauzeitung Nr. 4.22.1.1944
- Gerhard Rentsch: 80 Jahre Postauto
- Jürg Bigger: Schweizer Postauto im Wandel
- Daniel Hatz



D. Hatz auf Probe- und Demonstrationsfahrt vor Experten im Saurer-Werkgelände



1947