

# 100 Jahre Österreichische Saurer Werke Wien

Autor(en): **Suhner, Cornel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2006)**

Heft 60

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037595>

## **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.

# 100 Jahre Österreichische Saurer Werke Wien

Geschichtlicher Rückblick

Text und Fotos: Cornel Suhner

*Im Jahre 1906 erhielten die Gründer der Kraftfahrzeug-Gesellschaft m.b.H. in Wien den Lizenzvertrag zum Vertrieb und Bau von Saurer Fahrzeugen. Ab 1917 lautete dann die Gesellschaft „Österreichische Saurer-Werke“. Die Fahrzeugpalette und technischen Eigenheiten veränderten sich stetig gegenüber den Modellen aus Arboner Produktion. Nach dem zweiten Weltkrieg waren die Fahrzeuge völlig eigenständige Konstruktionen und hatten fast keine Ähnlichkeiten mehr mit den Schweizer Saurern. Einzig die Silhouette der Kühlermaske mit dem geschwungenen Schriftzug blieb unverändert. Die Österreichischen Saurer fanden ebenfalls Absatz in Ländern rund um die Welt. Durch die Fusion mit der Steyr-Daimler-Puch AG folgte 1971/72 die Einstellung der Produktion von Saurer Fahrzeugen in Wien.*



Chauffeur Max Hasler und der Schreibende nahmen sich die Zeit, wieder einmal Fernfahrerluft zu schnuppern.

Zur Sache gings am Donnerstagnachmittag den 18. Mai 2006, als wir die gewaschenen Veteranen aus dem Saurer-Museum holten. Es erfolgte der Verlad der beiden Wagen in den Sattelzug mittels des Waschräumlifts bei der Firma Cars Alpins (Eurobus) in Arbon. Gut gepolstert und alles festgezurrt schlossen wir das Zollblachenverdeck des Auflegers.

Aus Anlass zum Jubiläum „100 Jahre Österreichische Saurer Werke“ wurden wir vom Oldtimer Creativ Car Club Leoben anlässlich einer Sonderausstellung an der Oldtimer-Messe Tulln eingeladen, unseren Verein zu präsentieren.

## OCS on tour

Gerne packten wir vom OCS die Gelegenheit und sahen uns als „Gesandte“ der Ursprungsfirma aus Arbon, um wieder Kontakt mit den Österreichischen Saurer Enthusiasten zu knüpfen. Schnell stand fest, dass etwas Einzigartiges die Ausstellung schmücken soll; als Blickfang für das Publikum wählten wir den Saurer 4A Tankwagen von 1923 und den Saurer 3BLD „Schützengarten“ 1934 als Ausstellungsobjekte. Wegen der fehlenden Ausdauer unserer „heutigen“ Chauffeure wagte sich niemand in unserem Verein, die 700 km lange Strecke Richtung Wien mit den betagten Fahrzeugen unter die Räder zu nehmen. Also hielten wir Ausschau nach einem geeigneten Transportfahrzeug, um die beiden Wagen zu verladen. Einen passenden, komfortableren Lastwagen fanden wir bei der Firma Hubex Transporte Wittenbach. Genügend lang, ausreichend hoch und mit übermässigen Pferdestärken ausgestattet. Auch die Chauffeure liessen sich jetzt schneller finden; der im Berufsleben pensionierte

Nach dem Motto „Morgenstund hat Gold im Mund“ fuhren wir am Freitag in aller Herrgottsfrühe nach Romanshorn zur Fähre, um die Schweiz auf dem Wasserweg zu verlassen. Der Zöllner brauchte keinen Blick in den Laderaum zu werfen, die Formalitäten auf Papier genügten ihm. Prächtige Sonnenstrahlen glitzerten über den See und unser Sattelzug stand als einziges Transportgut inmitten auf der Bodenseefähre. Wir genossen bei Kaffee und Gipfeli die Morgenruhe auf dem Oberdeck bevor wir später auf der deutschen Autostrasse in den Morgenverkehr gelangten.



Wer weiss wohl, ob der alte Militäristernenlastwagen schon mal ausländisches Terrain unter den Holzrädern hatte: Wohl noch nie, denn bis im Mai dieses Jahres war er bekannterweise noch unter der Obhut der Schweizerischen Armee.

Wir kamen relativ gut voran und erreichten schon bald München, wo wir den ersten Fahrerwechsel vornahmen. Ich setzte mich ans Steuer und fand mich mit den 500 Pferden schnell zurecht... Die Bundesautobahn A1 führte uns via Salzburg durch Oberösterreich. Der durstige V8-Motor machte den ersten Tankstopp an einer Raststätte notwendig. Auch wir gönnten uns einen Kaffee. Seit dem Verlassen des Rastplatzes bemerkte ich, dass bei Steigungen unter Last der Auspuff des Scantias anfang zu qualmen. Wir hatten doch keinen „schlechten“ Diesel getankt, oder? Ich glaubte den Grund anderswo gefunden zu haben: Weil die Zapfsäule dummerweise auf der gegenüberliegenden Seite des Dieseltanks vom LKW stand, waren wir gezwungen den Tankschlauch zwischen Kabine und Auflieger hindurchzuzwängen (ein Wenden des Sattelzuges auf dem Rastplatz wäre nicht möglich gewesen). Diese Aktion könnte Grund dafür sein, dass etwas Diesel auf ein Abdeckblech gelangte und immer bei Steigungen nach hinten über das heisse Auspuffrohr tropft! Ein Halt bei einer der nächsten Ausfahrten bestätigte dies; mit einem Lappen putzte ich die verbliebenen Dieselspuren weg...

Vorbei an Linz und St. Pölten gelangten wir nach Niederösterreich und verliessen 25 km vor Wien die Autobahn.

Vor 17.00 Uhr erreichten wir unser Ziel: Das Messengelände in Tulln. Viel Verkehr und Leute tummelten sich am Zaun des Messengeländes. Hier liefert einer noch ein altes Ford-Modell auf einem Anhänger an, dort will noch jemand mit einem VW Käfer am Haupteingang vorbei, ein Citroen DS zwängelt sich durch die Leute zu seinem Ausstellungsplatz, ein Lieferwagen mit verladenen alten Vespas fährt vor. Doch das kundige Auge entdeckte den ersten Saurer vor einer Halle stehen, hier müssen unsere Kollegen sein...



Ein kurzes Hallo und auch wir krepelten unsere Ärmel nach hinten und begannen, wie alle rundherum, speditiv mit dem Ablad unserer Schätze vom Auflieger. Weil eine Verladerampe auf dem Messengelände nicht existierte, war Improvisation beim Ablad angesagt. In Kombination mit

einem Tiefganganhänger überwandten wir die 1 Meter Höhendifferenz und brachten die zwei Lastwagen heil auf den Boden. Manch ältere Automobile an der Messe wurden von Hand in die Hallen gestossen. Viele Schaulustige glaubten beim Ansehen unserer alten Vehikel kaum daran, dass sie sich mit eigener Kraft vom Platz bewegen könnten. Da gab es schon ein Aufsehen, als sich der Militäristernenwagen und der BLD-Diesel durch das Messengelände vom Abladeplatz bis in die Messehalle bewegten.

Da sich einige des Leobner Oldtimer Clubs ebenfalls nach einer verdienten Erfrischung sehnten und der Gedanke an einen feinen Znacht präsent wurde, begaben wir uns zusammen mit den Österreichischen Saurer-Freunden zum etwa 15 km entfernten Hotel. Für den Shuttle und die Unterkunft hatten sich die Mitglieder des Oldtimer Creativ Car Club gekümmert, die Zimmer waren bereits reserviert. Beim Abendessen blieb nun genügend Zeit sich näher kennen zu lernen und Harald Bollinger erzählte von seiner erlebnisreichen Anfahrt nach Tulln. Er fuhr als einziger aus der Schweiz mit seinem etwa 50 jährigen Saurer auf eigenen Rädern zum Event!

***In einer Halle aus Holzleimträgern gebaut, standen am Samstagmorgen 21 betagte Nutzfahrzeuge in Reih und Glied ausgestellt, davon 17 Saurer aus der Österreichischen Produktion. Mittendrin die zwei Fahrzeuge des OCS. Ein einfacher Verkaufsstand mit Stelltafeln repräsentierte unseren Verein, den wir abwechslungsweise oder teils zu zweit besetzt hielten. Manche Aufklärungsarbeit war bei den Besuchern noch notwendig, glaubten viele zu wissen, der Schweizer Saurer stamme ursprünglich aus Österreich!***

An der 2-tägigen Oldtimer-Fahrzeug-Messe war auch noch ein Oldtimer-Teilemarkt auf dem Freigelände angeschlossen. Da die Messe und natürlich auch die Sonderausstellung über die Österreichischen Saurer-Werke gut besucht waren, florierte auch unser Verkaufsstand mit den Souvenirs. Max und ich mussten jedenfalls am Sonntagabend nicht mehr so viel aufladen, wie wir abgeladen hatten. Gegen Sonntagabend fand die Ausstellung ihren Ausklang. Der Verlad unserer Veteranen ging wieder so speditiv vonstatten wie der Ablad. Ein Abendessen stärkte uns noch bevor das Sonntagsfahrverbot in Österreich um 22.00 Uhr aufgehoben wurde und wir die Heimfahrt in derselben Nacht in Angriff nehmen konnten. Die beleuchteten Windkraftwerke entlang der Autobahn in Niederösterreich wiesen uns den Weg. Sie leuchteten nachts wie eine Landepiste. Ab morgens 2.00 Uhr waren fast ausschliesslich Fernverkehrslastzüge auf der Autobahn anzutreffen. Wir kamen sehr gut voran und die ausreichende Leistung verhalf dazu, dass die Tachonadel selten unter die erlaubte Höchstgeschwindigkeit sank. Die Stadt München durchquerten wir nachts fast wie im Flug ohne dass die Räder an

einer Ampel stillstehen mussten. So erreichten wir Montagmorgen 22. Mai bereits um 05.30 Uhr in Friedrichshafen die erste Fähre. Als wir Schweizer Boden unter die Räder bekamen, begrüßten uns bereits wieder die ersten Sonnenstrahlen. Doch nachdem unsere Veteranen wieder heil im Museum untergebracht waren, genossen wir zuerst den wohlverdienten Schlaf nach einem anstrengenden, aber erlebnisreichen Wochenende.

Folgende Firmen oder Privatpersonen haben uns den Tripp nach Tulln ermöglicht:

Saurer AG Textilsysteme Arbon / Winterthur  
Finanzielle Unterstützung und Werbematerial

Hubex GmbH (Alex Huber)

hat uns den Sattelzug zur Verfügung gestellt (1400 km)

Car Logisitc services (Carlo Isepponi)  
Zollformalitäten

Spedition Gächter AG Arbon  
Regelung Fähre

*Eurobus AG Arbon*

Benützung Liftanlage zum Verlad

*Die Mobiliar Arbon*

Transportversicherung geschenkt

*Creativ Car Club Leoben*

Organisation vor Ort

Vielen herzlichen Dank für die Unterstützung!

Über die Österreichischen Saurer Werke ist rechtzeitig zum Jubiläum ein Buch erschienen. Geschrieben vom ehemaligen Ingenieur der Saurer-Werke Wien Herr Johann Kopacs, welcher an der Sonderausstellung der Tullner Messe selbst anwesend war.

Der Band 1 mit vielen Abbildungen, technischen Angaben und geschichtlichen Hintergründen ist in unserem Saurer-Museum erhältlich.



Wunderschön restaurierte Saurer LKW und Busse wurden an der Sonderausstellung in Tulln ausgestellt.

Rechts der Saurer 5BLD „Schützengarten“ von 1934 und davor Max Hasler als eifriger Verkäufer