Retro Classics 2015

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): **- (2015)**

Heft 96

PDF erstellt am: **28.05.2024**

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 Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Retro Classics 2015

Aus: Presse-Information | Retro Classcis 2015, Mercedes-Benz

50er-Jahre: Löschfahrzeug von Saurer mit Drehleiter von Magirus

Ein Feuerwehrauto, bei dem große und kleine Jungs in Verzückung geraten, ist das Löschfahrzeug, mit dem einst die Floriansjünger der Stadt St.Gallen den Roten Hahn bekämpften. Das Feuerwehrauto aus Arbon ist gewissermaßen eine Referenz an die Tage der Weltmeisterschaft 1954 in Bern. Den fantasievollen Namen «Löschzug Tigerberg» erhielt der «Langschnauzer» erst nach seiner Pensionierung. «Und das kam so», berichtet Dr. Rudolf Baer, der Leiter des heutigen Saurer-Museums und Oldtimer Clubs Saurer, der das Museum unterhält. Das Fahrzeug, Jahrgang 1951, auf Saurer-Fahrgestell 4C und mit Magirus-Drehleiter, war im Eigentum der Feuerwehr St.Gallen. Der feuerrote Veteran diente zunächst der Berufsfeuerwehr als «Pikettfahrzeug», wie die Schweizer das Bereitschaftsfahrzeug nennen. Das

Bereitschaftsfahrzeug ist je nach Feuerwehr eingerichtet, zum Teil auch mit Sanitätsmaterial für die Erste Hilfe. In jedem Fall hat das Fahrzeug ein Martinshorn und ein Sondersignal.

Später wurde der Veteran ins zweite Glied versetzt und diente bei der Freiwilligen Feuerwehr. 1984 nach 30 Jahren Dienst wollte die Stadt das Löschfahrzeug an den Meistbietenden «verscherbeln». «Wahrscheinlich wäre das Prachtstück dann ins Ausland gegangen», berichtet Dr. Baer. Da hat dann aber doch einigen Fans arg das Herz geblutet, man bildete ad hoc einen Verein zum Erhalt des traditionsreichen Objekts. Hinzu kam, dass Adolph Saurer, in dessen Saurer-Werken der Veteran entstanden war, ein Sohn der Stadt St.Gallen war.

Vier Freunde, allesamt im St.Gallener Stadtteil «Tigerberg» zu Hause, meldeten sich bei der Stadt, um das Fahrzeug für das damals im Entstehen begriffene Saurer-Museum zu erwerben. Der Verein nannte sich «Löschzug Tigerberg», kaufte das Fahrzeug für 10'000 Franken samt Drehleiter, behielt den Namen für das Feuerwehrauto bei und übereignetet es dem Oldtimer Club Saurer, dem heutigen Betreiber des Museums in Arbon. Zwischenzeitlich erhielt der Oldtimer ein neues Farbkleid, einige der spontanen Gönner sind inzwischen verstorben. Aber der «Löschzug Tigerberg» lebt und feiert im Saurer-Museum als begehrtes Fotoobjekt seine Urstände.

Ab und zu geht er noch auf Reisen zu Oldtimer-Treffen, -Messen oder anderen Events. Dank guter Pflege erfreut er sich bester Gesundheit. Er wird von einem 6-Zylinder-Diesel (CT2D) mit 8,72 l Hubraum befeuert und ist mit einer Magirus-Drehleiter ausgestattet, die hydraulisch auf 30 m Höhe ausgefahren werden kann.

Das Fahrzeug ist im Originalzustand und betriebsbereit, «lediglich die Leiter-He-

behydraulik hat ein Leck, das wir nicht selbst beheben können», berichtet Dr. Baer. Daher fährt der «Löschzug Tigerberg» sofort nach der Retro Classics zu Magirus in Ulm, wo der Schaden behoben wird.
Sowohl das Unternehmen Saurer wie auch das Unternehmen Magirus haben in der Automobilhistorie einen großen Namen und eine jeweils wechselvolle Geschichte.

Die Adolph Saurer AG

Die Adolph Saurer AG in Arbon am Bodensee war der bedeutendste Schweizer Hersteller von mittleren und schweren Lastwagen und zeitweise auch von Autobussen und Trolleybussen sowie Militärfahrzeugen. Berühmt sind die Postbusse von Saurer, bis heute mit unverwechselbarer Eleganz begehrte Foto-Objekte. Die Firma wurde 1853 von Franz Saurer als Eisengießerei für Haushaltswaren in St.Gallen gegründet. Unter Adolph Saurer entwickelte sich Saurer zum größten Einzelunternehmen der Schweiz. Adolph Saurer baute bis in die 1980er-Jahre hervorragende Lastwagen, Feuerwehrautos und Omnibusse. 1982 wurde Saurer mit der Franz Brozinevic & Cie Wetzikon (FBW) zur Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon (NAW) vereinigt. Nach wirtschaftlichen Turbulenzen der Firma hatte Daimler die FBW kurz zuvor übernommen und beteiligte sich nun mit 40 Prozent an der NAW, um auch diese später ganz zu übernehmen.

Die NAW fertigte für Daimler schwere Spezialfahrzeuge in Kleinserie, Schwerlastzugmaschinen und Vierachslastwagen, deren Produktion Daimler 1985 ins Werk Wörth verlagerte, die Schwerlastzugmaschinen in das Werk Molsheim. Saurer ist heute einer der weltgrößten Hersteller von Textilmaschinen.

Magirus und die Feuerwehrleiter

Conrad Dietrich Magirus, Jahrgang 1824, gründete 1865 die Firma Magirus. Er war Kommandant der Freiwilligen Feuerwehr Ulm und beschäftigte sich mit der Konstruktion von Gerätschaften zur Feuerbekämpfung und gilt als Erfinder der fahrbaren Feuerleiter. 1873 entwickelte er die Ulmer Leiter, eine 14 m hohe Zweirad-Schiebeleiter, die bei der Weltausstellung 1873 in Wien eine Goldmedaille errang.
Während des Ersten Weltkrieges, 1916, begann Magirus auf Drängen der deutschen Heeresleitung mit der Produktion eines Drei-Tonnen-Lastwagens. Heinrich Buschmann, der vorher bei Benz arbeitete, baute für Magirus eine Konstruktionsabteilung als Technisches Büro für Kraftfahrzeuge und die Fertigung von Lastwagen auf.
In den zwanziger Jahren erweiterte Magirus das Angebot erst auf Kommunalfahrzeuge und später ganz allgemein auf Lastwagen verschiedener Größen. 1935/36 fusionierte die C. D. Magirus AG mit der Klöckner-Humboldt-Deutz AG in Köln, die sich stolz als älteste Motorenfabrik der Welt bezeichnet. Geheimrat Klöckner hatte diese Fusion bewerkstelligt, um einen Großabnehmer für seine Lastwagenmotoren fest in die Hand zu bekommen. Von 1940 an glaubten die Kölner, auf die Traditionsmarke Magirus verzichten zu können, weshalb die Lastwagen aus Ulm nunmehr «Klöckner-Deutz» hießen. Als man schließlich begriff, dass die Kundschaft den alten Namen bevorzugte, führte man ab 1949 als offizielle Marke die Bezeichnung «Magirus-Deutz» ein.
Zeitweise war Magirus-Deutz der zweitgrößte deutsche Nutzfahrzeughersteller, erlangte große Bedeutung im Bereich allradgetriebener Baufahrzeuge und hatte die Marktführerschaft für Feuerwehrfahrzeuge und insbesondere für Feuerwehrleitern in Deutschland und Europa inne. Nach großen Markterfolgen in den 50er- und 60er-Jahren geriet Magirus-Deutz in den 70er-Jahren in eine Krise, die 1975 zur Eingliederung des Herstellers in den Iveco-Konzern führte. Iveco stellte die Marke Magirus-Deutz in den 80er-Jahren ein.