

Mit Saurerwagen durch die syrische Wüste nach Persien

Autor(en): **Hopf, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2003)**

Heft 47

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037448>

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.

Mit Saurerwagen durch die syrische Wüste nach Persien

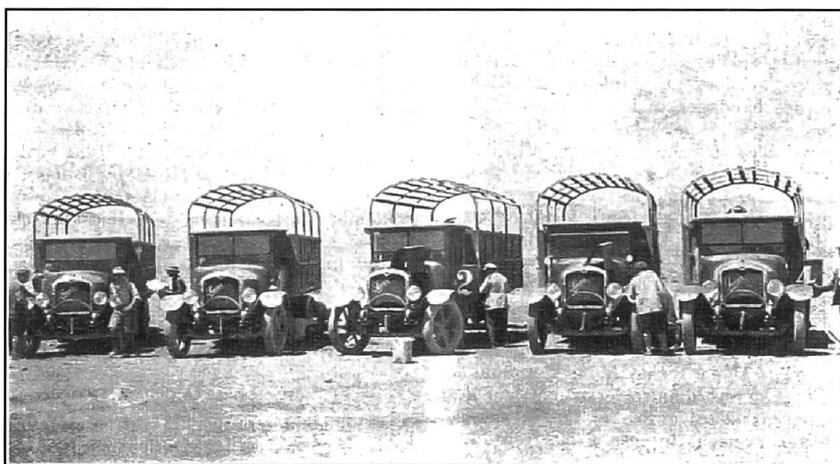
Ein Separatdruck aus „Der Motorlastwagen“ Nr. 18, XIII. Jahrgang, vom 25. September 1928 schildert die Erlebnisse der strapaziösen Überführung von fünf Saurer Lastwagen des A-Types von Beirut nach Persien. Dieser Bericht samt Vorwort ist sicherlich auch nach gut 75 Jahren sehr interessant für unsere Leser. Er lautet samt Einleitung der damaligen Redaktion wie folgt:

Es ist unseren Lesern eine bekannte Tatsache, dass die Motorlastwagen schweizerischer Fabrikation im Ausland einen hervorragenden Ruf geniessen und mit Vorliebe dort eingesetzt werden, wo ausserordentliche Strapazen die Indienststellung von robusten, zuverlässigen Fahrzeugen verlangen. Die sehr hohen Zölle, die nahezu in der ganzen Welt zum Schutze der einheimischen Industrie erhoben werden, sind für die Schweizerindustrie ein schwer zu nehmendes Hindernis. Wenn sich trotzdem die Ausfuhr mit der zunehmenden Stabilisierung der Währung in der letzten Zeit wieder in erfreulicher Weise gehoben hat, so ist dies der glänzende Beweis dafür, dass die Qualität unserer einheimischen Erzeugnisse so überragend ist, dass der durch die Zölle verursachte Preisunterschied aufgewogen wird.

Seit einer Reihe von Jahren ist es besonders der Firma SAURER gelungen, in überseeischen Gebieten Fuss zu fassen, und in immer zunehmenden Masse Fahrzeuge nach Südamerika zu liefern. (Anmerkung seitens Hans Hopf: diese Feststellung aus dem Jahre 1928 klingt sehr bescheiden, war Saurer auch schon 1910 praktisch auf allen Erdteilen vertreten). Neuerdings hat sich nun auch der Orientmarkt wieder geöffnet und zum Beginn dieses Sommers wurde eine erste Lieferung von fünf Saurerwagen von Beirut aus auf dem schwierigen Landweg durch die syrische Wüste nach Persien gebracht, von wo sie im Dienste einer englischen Transportunternehmung regelmässige Güterfahrten zwischen Hamadan und Teheran ausführen werden (Anmerkung seitens H. Hopf: Es wäre interessant im Archiv zu stöbern, um die Firma zu eruieren). Über diese Fahrt berichtet uns ein Teilnehmer, der Chauffeur Ruppert Hatz, ein Österreicher (kein Verwandter von unserem ehemaligen, bekannten Kundendienstleiter Daniel Hatz) folgendes:

„Es war mir eine Freude, als ich in Beirut die Kisten öffnete, den Wagen montierte, und dabei staunend feststellen konnte, wie weit die Saurerkonstruktion seit 1914 verbessert wurde. Denn ich hatte schon im Weltkrieg Gelegenheit Saurer-Lastautos zu führen. Damals war ich aber noch nicht ein prima Fahrer, aber ich lernte mit dem 1912 der Puntigauer Braue-

rei gelieferten Saurer dieses Fabrikat schätzen und lieben. Trotzdem der Wagen noch mit Eisenreifen versehen war, fuhr ich 16 Monate lang ohne nennenswerte Reparaturen im Felde, und zwar im Sommer wie im Winter. Andere Marken mit besseren Fahrern haben dies nicht zu leisten vermocht. Daher meine Freude, jetzt noch ein vervollkommeneres Modell in die Hände zu bekommen, das mir erlauben wird, meinen Dienst zur Zufriedenheit der



Halt und Kontrolle der Saurerwagen in der syrischen Wüste

Arbeitgeber auszuführen.

Wir fuhren am Samstag, dem 4. Juni, um 24.00 Uhr nachts in Beirut ab, und da hatten die Maschinen sofort zu zeigen, was sie leisten können, denn die Fahrt ging über den Libanon nach Aly Sofar und dann nach Dahr Bedar, einer Distanz von 35 km. Die Fahrt erfolgte nachts, um die Motoren zu schonen. Dann fuhren wir weiter nach Damaskus, 135 km von Beirut entfernt. Hier mussten wir uns mit allem Nötigen versorgen, was man zu einer Wüstenfahrt braucht, besonders mit Wasser. Wir starteten in Damaskus schon am Sonntag Mittag. 20 km von dieser Stadt entfernt hatten wir in Atra Zollrevision und dann ging es los. Vorerst allerdings wurden wir von der Wüstenfahrt verschont, denn wir fuhren 140 Meilen weit durch das Drusengebirge (Tschebel-Tenf), eine Gegend, die früher durch die Überfälle der Drusenstämme berüchtigt war. Bis Rutba zeigten sich keine Schwierigkeiten und wir kamen dort am 6. Juni um 14.00 Uhr an - Distanz 245 Meilen. Dort befindet sich ein von den Engländern gebautes Fort mit Restaurant und Radio. Hier hat jedes Fahrzeug anzuhalten und darf die Weiterfahrt ohne spezielle Bewilligung nur mit militärischer Begleitmann-

schaft ausführen. Wir versorgten uns nochmals mit allem Nötigen und fuhren bereits um 20.00 Uhr wieder ab. Nun begann die Wüstenfahrt über eine Entfernung von 205 Meilen bis Ramadi, wo wir am 7. Juni, um 18.00 Uhr, ankamen. Normalerweise hätte hier die Wüstenfahrt ihr Ende erreicht, da Bagdad, das 75 Meilen entfernt liegt, in 4 bis 5 Stunden erreicht werden kann. Durch die Überschwemmung des Euphrat war aber die Strasse und ein Gebiet von 50 Meilen vollständig überschwemmt, so dass der Umweg durch die „Harpana“, eine Wüste mit tiefem Flugsand, gewählt werden musste. Hier begannen die Leiden, von denen wir Fahrer allerdings mehr als die Wagen betroffen waren. Nach reichlicher Überlegung demontierten wir die Anhänger und verladen die Einzelteile auf die Zugwagen. Diese Lösung bewährte sich, denn mit den Anhängern wären wir nie durch den tiefen Sand gekommen. Mit 5 bis 5,5 Tonnen Belastung auf jedem Wagen begann am 8. Juni die Fahrt in Richtung Talusa (in die Gegend des frühen Babylon). Am ersten Tag machten wir unter grossen Anstrengungen 24 Meilen, am zweiten Tag stiegen die Anforderungen ausserordentlich, und wir brachten nur noch 9 Meilen hinter uns, am dritten Tag kamen wir sogar nur eine Meile vorwärts, und erst am vierten Tag erreichten wir Talusa, die Maschinen tadellos, die Mannschaft mehr tot als lebendig. Vier Tage waren nötig, um 90 Meilen zurückzulegen. Nun waren die



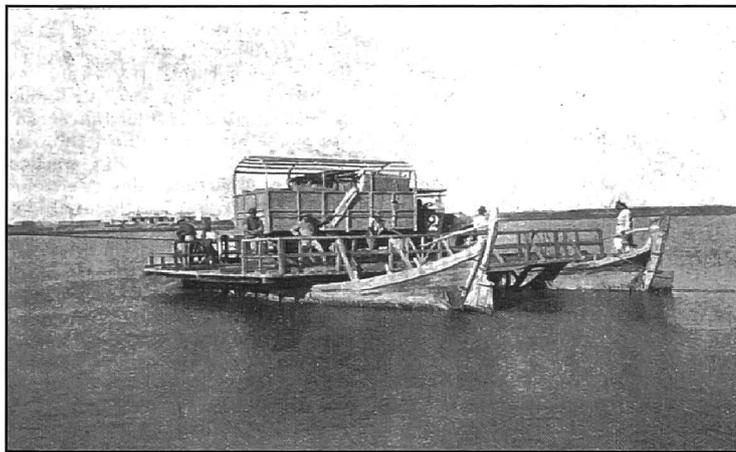
Im Flugsand der Wüste zwischen Ramadi und Faluja

befahren und der Paitak-Pass überfahren werden. Alles ging aber gut. Kermanshah ist das Hauptzollamt gegen Irak hin, und hier hatten wir auch den Zoll für Persien zu erledigen.

Nun waren wir im neuen Tätigkeitsland und hatten sofort unseren Dienst aufzunehmen, der im Transport von Benzin bestand, das über Hamadan und Kaswin nach Teheran geführt werden musste. Unser Dienst wird in Fahrten zwischen Hamadan und Teheran bestehen, welche Strecke von 240 Meilen hin und zurück mit den Anhängern in zweieinhalb Tagen befahren wird.“

Hier endet der interessante Bericht eines ausländischen Fahrers. Seine Schilderung zeigt die Qualität der damaligen Saurerwagen im Anhängerbetrieb auch in sehr unwirtlichen Gegenden. Sicherlich muss der ganzen Mannschaft für ihren damaligen untermüden Einsatz ein Kränzchen gewunden werden. Einfach war ihre Aufgabe ganz sicherlich nicht. Gemäss den erhaltenen Bildern muss es sich bei den Fahrzeugen um Saurer – A-Typen gehandelt haben mit dem angeflanschten AE-Motor und dem Viergang-Getriebe.

Hans Hopf (Text-Recherche)



Überquerung des Euphrat auf einer Fähre bei Fluja

bösesten Strapazen überwunden und der folgende Tag sah uns in Bagdad, wo beim Zollamt Bagdad West die Wagen entladen werden mussten. Hier montierten wir die Anhänger wieder und fassten Ladung, wobei jedes Fahrzeug mit dem Anhänger 9,5 Tonnen zugeteilt erhielt. Die Strecke Bagdad-Kanikin, 110 Meilen auf schlechten Feldwegen, die mitunter steil und steinig war, wurde in neun Stunden bewältigt. Wiederum musste hier, an der Grenze Iraks, alles abgeladen werden.