

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2023)
Heft: 126

Artikel: Automobil-Geschichte(n). Teil 1/3
Autor: Hopf, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096259>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 28.03.2026

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

Automobil-Geschichte(n)

Teil 1/3

Text: Hans Hopf

Vorspann

Hans Hopf ist unseren Lesern bekannt als profunder Kenner der Automobilszene, und dabei insbesondere der Nutzfahrzeugerbauer der Frühzeit. Er hat sich Zeit genommen, um zusammenzustellen, was sich in der Schweiz tat rund um die Entwicklung der ersten Lastautomobile. Der erste Abschnitt dieser Artikelserie ist allerdings nicht von Hans verfasst, und er beschreibt auch kein schweizerisches Produkt. Aber die Benz-Geburtsurkunde von 1886 ist doch bedeutend, stellt sich doch das erste kommerzielle Automobilfahrzeug der Geschichte vor. Für uns Saurerianer ist fast ebenso wichtig, dass knappe zehn Jahre später Saurer in Arbon bereits eigene Nutzfahrzeuge herstellte. Dokumentiert ist ein leichter Lastwagen von 1896 und dann natürlich der «Doppelphaeton» von 1898, welcher im Historischen Museum in Arbon steht.

Ruedi Baer

In der Frühzeit: Fahrzeug- und Motoren-Archäologie: Zeugen aus der Frühzeit des Motoren- und Fahrzeugbaues auch in der Schweiz

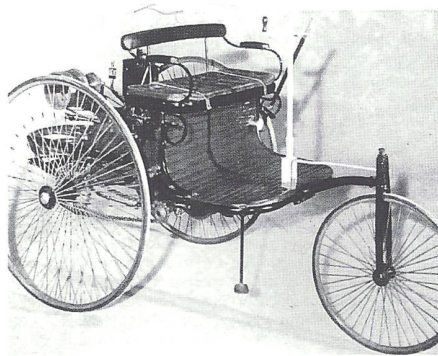
Deutschland und Frankreich sind die Eltern unseres Fahrzeugbaues:

- Deutschland baute die ersten Verbrennungsmotoren: Otto, Daimler, Benz und Maybach
- Frankreich profitierte von den aufkommenden Motoren und baute mit diesen ab 1892 die ersten motorisierten Strassenfahrzeuge: Levassor, Peugeot, Panhard, de Dion, Bouton, Darraque

Der historische Tag des motorisierten Strassenverkehrs dürfte gemäss allen Publikationen der 3. Juli 1886 gewesen sein, als Carl Benz mit seinem «Patent-Motorwagen» in Mannheim in aller Öffentlichkeit eine erste Ausfahrt unternahm. Der erste Führerschein wurde auf seinen Namen ausgestellt für Fahrten in Mannheim und Umgebung.

Erste Zeitungsnotizen

Neue Badische Landeszeitung Mannheim, 4. Juni 1886: «Für Velociped-Sportfreunde dürfte es von hohem Interesse sein zu erfahren, dass ein großer Fortschritt auf diesem Gebiet durch eine neue Erfindung, welche von der hiesigen Firma Benz & Co gemacht, zu verzeichnen ist.»



Neue Badische Landeszeitung, Morgenblatt, 3. Juli 1886: «Ein mittels Ligroin-gas zu treibendes Velociped, welches in der Rheinischen Gasmotorenfabrik von Benz & Co konstruiert wurde und worüber wir schon an dieser Stelle berichteten, wurde heute früh auf der Ringstraße probiert, und soll die Probe zufriedenstellend ausgefallen sein.»



Generalanzeiger der Stadt Mannheim und Umgebung, 5. September 1886: «Wir haben schon früher mitgeteilt, dass Herr C. Benz, Mitinhaber der Rheinischen Gasmotorenfabrik Benz und Cie und Erfinder der Gasmotoren mit elektrischer Zündung, einen Straßenwagen konstruiert, der mittels Gasmotor bewegt wird, und sich diese Erfindung patentieren ließ. Wir sahen das erste Vehikel entstehen und sahen es bereits vor Monaten in Betrieb. Schon bei dem ersten Versuch wurde uns die Gewissheit, dass durch die Benz'sche Erfindung ein Problem gelöst sei, mittels elementarer Kraft einen Straßenwagen herzustellen. Jedoch stellten sich, wie dies auch nicht anders erwartet werden konnte, noch viele Mängel ein, die durch fortgesetzte Versuche und Verbesserungen abzustellen waren. Diese Arbeit, ebenso schwierig wie die Erfindung selbst,

darf nun als abgeschlossen betrachtet werden und Herr Benz wird nunmehr mit dem Bau solcher Fuhrwerke, für den praktischen Gebrauch berechnet, beginnen. Wir glauben, dass dieses Fuhrwerk eine gute Zukunft haben wird, weil dasselbe ohne viele Umstände in Gebrauch gesetzt werden kann und weil es bei möglichster Schnelligkeit das billigste Beförderungsmittel für Geschäftsreisende, eventuell auch für Touristen werden wird.»

Die erste Fernfahrt machte seine Frau, Bertha Benz mit ihren beiden Buben als sie 1888 früh morgens das Dreirad «entwendete» und damit nach Pforzheim und zurückfuhr. Nach mehreren Tankstellen-Stopps in Apotheken für Brennstoff und Servicearbeiten in Schmitten, kam sie spät abends in Pforzheim an und telegraphierte Ihrem Mann, alles sei gut gegangen.

Paris wurde zum Hauptort der Motorfahrzeuge. Um die Dauerhaftigkeit dieser Fahrzeuge zu zeigen, wurden dort schon die ersten Rennen organisiert.

- 1894; Paris–Rouen, 126 km für Benzin- Elektro- und Dampfwagen
- 1895: Paris–Bordeaux–Paris. Nonstop Fahrt für 1200 km. Gewonnen wurde dieses Rennen von Levassor mit einer Fahrzeit von 49 Stunden mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 24 km/h
- 1900: da kam nach der Ausstellung von 1889 mit dem Eiffelturm die erneute Pariser Weltausstellung gerade zur rechten Zeit.
- Paris wurde zur gewaltigen Bühne für Industrie und Technik
- 1907 schrieb die Pariser Zeitung *Le Matin*: «Was heute noch bewiesen werden muss, ist, dass ein Mann alles tun und sich überall hinbegeben kann, solange er im Besitz eines Autos ist. Gibt es jemanden, der diesen Sommer eine Autofahrt von Peking nach Paris unternehmen will? »

40 Anmeldungen durfte *Le Matin* entgegennehmen, aber am Start in Peking erschienen nur 5 Teilnehmer. Trotzdem wurde gestartet. Lediglich zwei Wagen erreichten Paris. Preis: eine Flasche Mumm-Champagner!!!

Die Anzahl der Fahrzeugbauer schoss aus dem Boden wie Pilze. In Deutschland und Frankreich waren es weit über 100 Hersteller. Auch in der Schweiz entstanden für kurz oder länger viele Hersteller für Personenwagen und Lastwagen. Unsere Platzhirsche Berna, FBW und Saurer sind bestens bekannt und ich möchte nicht darauf zurückkommen. Das eben erschiene Buch von Hanspeter Huwyler ist der krönende Abschluss der Saurer Geschichte. Ein grosses BRAVO!

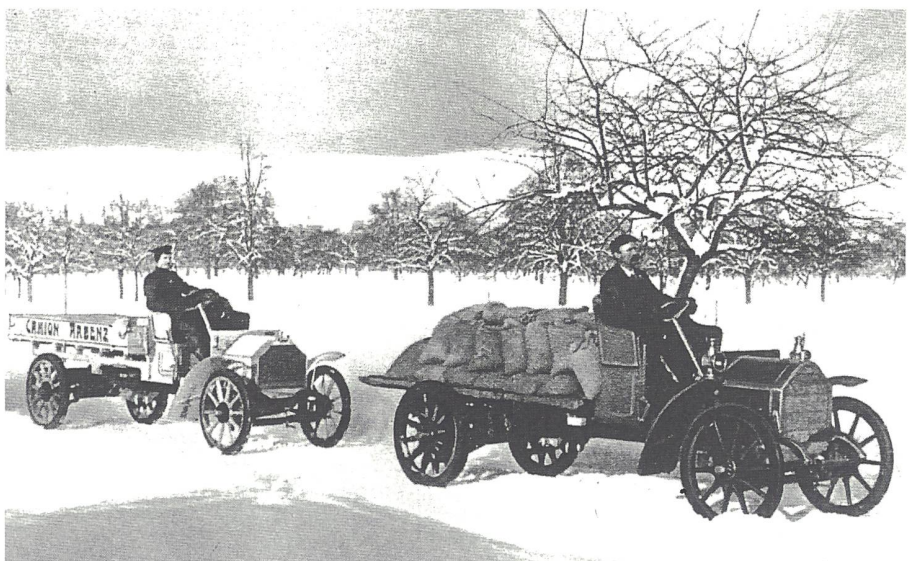
Die folgenden, heute teilweise in Vergessenheit geratenen kleineren Schweizer Nutzfahrzeugbauer haben sogar einen Eintrag gefunden in «*The Complete Encyclopedia of Commercial Vehicles*» von G.N. Georgano und im Lastwagenlexikon v. H. Schwader.: Arbenz, Brunau-Weidmann, Dufour-Ballabey, Hercules, Kaufmann-Millot, Martini, Orion, SLM, Soller, Tribelhorn

Arbenz Motorenfabrik in Zürich-Albisrieden: 1904–28

Eugen Arbenz arbeitete in La Neuveville am Bielersee nach der Schule kurzfristig

als Bauschlosser bevor er bei Sulzer in die Lehre eintrat. 1904 gründete er als Dipl. Ing. ETH seine Firma und begann kurzfristig mit dem Bau von Personenwagen, den er nach kurzer Zeit zu Gunsten des Nutzfahrzeugbaues aufgab. Bereits 1906 präsentierte er in London an der Olympic Show einen Personenwagen und ein 1,5 t Lastwagen mit einem 16 PS -Zylindermotor. Bereits 2 Jahre später erfolgten Modellreihen mit 2- und 4-Zylindermotoren. Alle Typen waren noch mit Kettenantrieb. Um seine Fahrzeuge zu demonstrieren, fuhr Arbenz selbst durch Spanien, Russland, Java und Sumatra! Arbenz Busse waren einst auch in der aufkommenden Postautoflotte anzutreffen.

In den Kriegsjahren war ein erhöhter Bestellungseingang zu verzeichnen. 3'500 Fahrzeuge sollen gefertigt worden sein. Die folgende Krise und den einzusetzenden Preiskampf konnte Arbenz nicht mehr überstehen. 1922 kam es zur Liquidation. Die Konkursmasse übernahm E. Oetiker und verkaufte die verbliebenen Lastwagen unter seinem Namen. Die Motoren bezog er von Maybach.



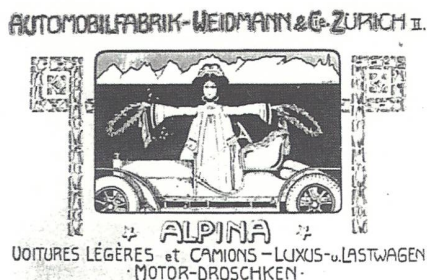
Zwei Arbenz auf einer Testrunde auf der Versuchsstrecke.



Ein «Brunau» in voller Fahrt

Brunau-Weidmann 1905–1909

An der Spitze einer Maschinenfabrik begann sich Ing. Weidmann für den aufkommenden Fahrzeugbau zu interessieren. 1906 stand am Automobilsalon Genf bereit ein leichtes Lastwagenchassis und ein luxuriöser 10-plätzer Hotel-omnibus. Weidmann sicherte sich die Zusammenarbeit mit einem Ing. der früher bei Renault gearbeitet hatte. 3-Töner mit Kardantrieb und Pneu Bereifung verliessen das Werk. Weidmann war von seinen Fahrzeugen so überzeugt, dass er sich für das spätere Rennen Peking–Paris anmeldete, am Start aber nicht erschien. 1908 stellte er die eigene Produktion ein und begann für Fremde zu arbeiten, für Fischer und Helios.



Weidmann-Werbung, die zur Lancierung des Modells Alpina erschien.

Dufour-Ballabey 1897–1914

Dufour & Tissot begannen in Nyon als eine der ersten Nutzfahrzeugfirmen mit dem Bau von 1-Zyl. Stationär Motoren. 1897 bat ein Müllereibesitzer die Firma einen solchen Motor in einen rudimentären, von Pferden gezogenen Wagen einzubauen. Also, vermutlich der erste in der Schweiz gebaute Lastwagen. 1905 trat Tissot aus der Firma aus und Etienne Ballabey übernahm die Geschäftsleitung.



Einer der ersten Dufour-Ballabey-Wagen, hier zum Personentransport

1905 entstand ein Wagen mit einen 2-Zylinder-Boxermotor unter dem Führersitz, Dreiganggetriebe und Kettenantrieb. Mit einem solchen Wagen wurde mit Erlaubnis der Obrigkeit der 2472m hohe Grosse Sankt Bernhard bezwungen mit VIP-Personen aus Regierung, Polizei und Klerus als «Ballast». Der Dufour-Ballabey verschaffte sich auch ennet der Grenze und beim Militär einen guten Namen. Er wurde in der Westschweiz zum Müllereiwagen. Mit dem Ausbruch des ersten Weltkrieges mussten die Pforten jedoch geschlossen werden.

Quellen: Georgano, Encyclopedia; Frankenberg, Geschichte des Automobils; Halwart Schwander, Lastwagenlexikon; Ernest Schmid, Schweizer Autos

Fortsetzung folgt in der nächste Gazette.

