

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (1996)
Heft: 1

Artikel: Les camions Saurer au Maroc = Saurer Lastwagen in Marokko
Autor: Hopf, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037679>

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: 29.03.2025

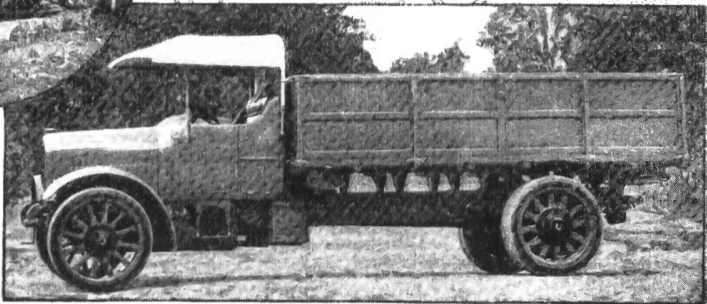
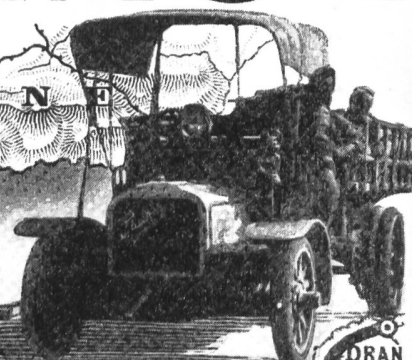
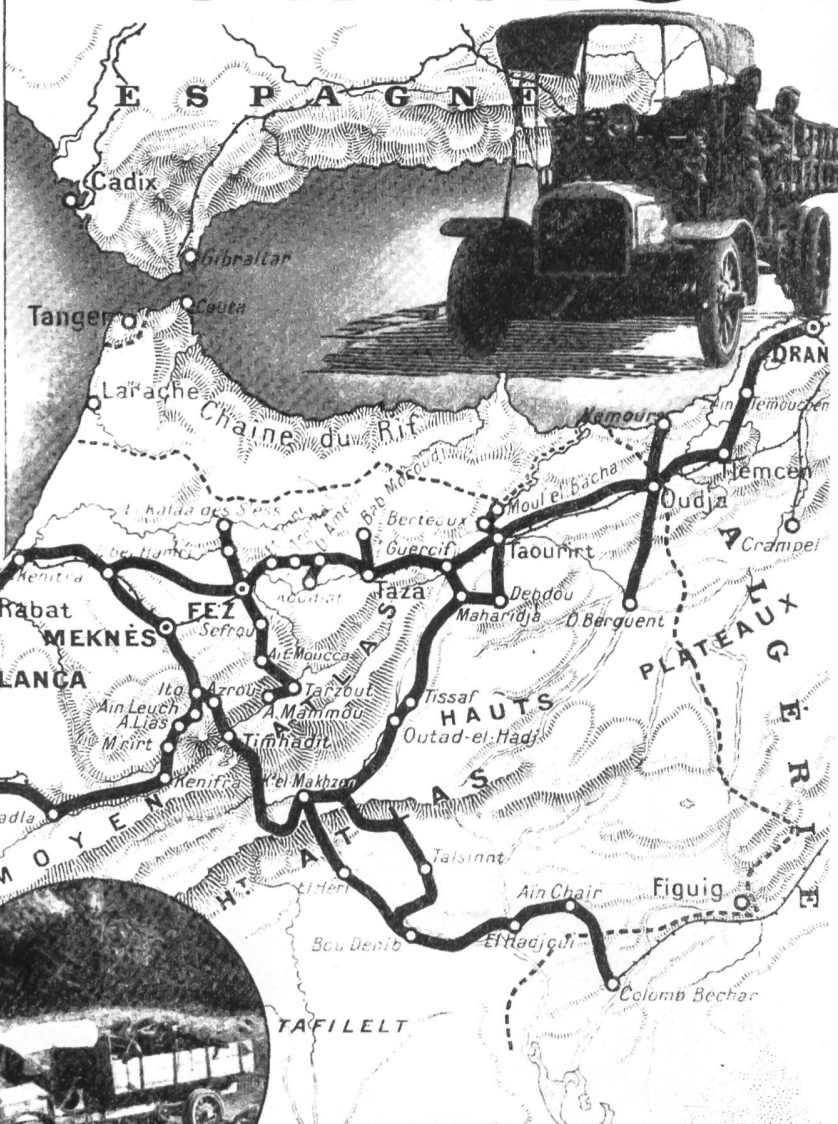
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

LES CAMIONS SAURER AU MAROC



POSTES PRINCIPAUX DESSERVANT LES LIGNES SUIVANTES :

Casablanca à Marrakech	parcours	230 Kms
Fez à Taza		137 "
Fez à Tarzout		101 "
Fez à El-Kalaa-des-Slass		95 "
Dar-Bel-Hamri à Fez		108 "
Dar-Bel-Hamri à Meknès		58 "
Meknès à M'riat		112 "
Meknès à Ain-Leuh		88 "
Meknès à Timhadit		95 "
Taza à Koudiat		55 "
Taza à Bab-Moroudj		27 "
Taourirt à Debdou-Maharidja		87 "
Taourirt à Berteaux-Mi-el-Bacha		33 "
Colomb-Béchar à Bou-Denib		220 "
Figuig à Ain-Chair		112 "
Bou-Denib à Talsinnt		85 "
Bou-Denib vers le Tafilelt		120 "
Bou Denib à Kasba El Makhzen		250 "
Maharidja à Outad el Hadj		120 "
Taza-Guercif à Maharidja		90 "
Kenitra à Darbel-Hamri		10 "
Kenitra-Rabat-Casablanca		31 "
Casablanca-M. Tadia-Kenitra		200 "
Oudja à Nemours		70 "
Oudja à Berguent		130 "
Oudja à Oran		240 "



LÉGENDE :
 — Services établis — Chemins de fer

SAURER LASTWAGEN IN MAROKKO
=====

Uebersetzung eines Artikels in der Zeitschrift " L'Autocamion" vom 10. Jan.1926

" In den letzten Wochen ist es im marokkanischen Konflikt ruhig geworden. Der afrikanischen Sonne, welche den Boden des Rif-Gebirges ausgetrocknet hatte, folgte nun ein wolkenbruchartiger Dauerregen, unbarmherzig und ohne Pause. Er überschwemmte das Land, verwandelte die Strassen in Schlammrinnen, überflutete die Befestigungsarbeiten und legte jegliche militärischen Aktivitäten still. Die vordersten Frontposten der gemeinsam kämpfenden Franzosen und Spaniern mussten zurückgezogen werden und selbst die Marokkaner, ans Land und die Unbillen gewöhnt, konnten den entfesselten Naturgewalten die Stirn nicht mehr bieten. Die Kriensherichterstatter mussten sich ebenfalls zurückziehen und in den Städten Fes, Tetuan oder Casablanca Unterschlupf suchen. Was sollten sie jetzt ihren Lesern berichten? Und trotzdem gäbe es vieles zu berichten, denn die Ruhe an den Fronten war nur eine Illusion. Obwohl die Kanonen schwiegen und keine Angriffe der kabyllischen Reitertruppen zu befürchten waren, spielte sich hinter den Fronten ein nicht weniger hartnäckiger Kampf ab. Es handelte sich um den Kampf gegen die Naturgewalten, um die Depots, Biwaks und die vorgeschobenen Posten zu erreichen. Tausende von Soldaten mussten täglich versorgt werden mit Nahrungsmitteln, Ausrüstung und Munition.

Um diese Posten zu erreichen gab es weder Eisenbahnen, noch einigermaßen befahrbare Strassen. Die einzige Bahnstrecke führte quer durch die feindlichen Linien und war oft Angriffen der Rebellen ausgesetzt. Die Versorgung von den Häfen Rabat und Casablanca aus erfolgte nur noch mit Lastwagen, zum überwiegenden Teil nur noch mit SAURER-Kettenwagen, welche sich auf praktisch unbefahrbaren Wegen vorwärts quälten. Die von den Häfen bis zur Front zu befahrende Strecke mass gut 250 - 350 km! Während selbst in der Trockenzeit diese Monstertransporte sehr schwierig waren - keine normalen Strassen - so wurden diese während der jetzigen Regenfällen fast verunmöglich. Die Wüste hatte sich in einen Schlamm und Morast verwandelt, die früher gern befahrenen Wadi wurden zu riesigen Wasserläufen. Bei solch miesen Verhältnissen mussten sich täglich hunderte von SAURER-Lastwagen ein Durchkommen erzwingen auf einer Strecke die der Distanz Romanshorn - Genf entsprach. Von diesen Fahrzeugen hing nicht nur der Fronterfolg ab, sondern auch das Ueberleben einer grossen Armee.

Schon während des ersten Weltkrieges wurde die Zuverlässigkeit der in verschiedenen Ländern gebauten SAURER auf beiden Kampffronten geschätzt. Um so grösser sind nun die Glanzleistungen dieser Fahrzeuge und ihrer Fahrer. Obwohl gegen Ende des ersten Weltkrieges die Strassen in Nordfrankreich, in den Vogesen, im Elsass, in Polen und auf dem Balkan in sehr schlechtem Zustand waren, konnte man noch von einigermaßen befahrbaren Verbindungswegen sprechen. In Marokko hingegen bestehen nur ausgefahrene Wege, deren Spuren absolut nichts mehr mit einer Strasse gemeinsam haben.

Es ist klar, dass die französische Kolonialarmee unter solchen Bedingungen nur erstklassiges Material einsetzen konnte. Mittelmässige Fahrzeuge hätten diese Tortur nicht lange überstanden.

Schon vor dem Krieg war die Versorgung der französischen Truppen nicht eine einfache Angelegenheit. Sie wurde gewährleistet durch private Unternehmer, die im Auftrag der Armee zu Fixpreisen fuhren. Der grösste Unternehmer in dieser Transportkette war die Fa. Mazère, die zum damaligen Zeitpunkt bereits über 100 SAURER besass!! Sie war das erste Unternehmen das auf grund der Ausfälle der anderen Fahrzeuge durch Ueberforderung auf SAURER umstellte. Die ausgezeichneten Erfahrungen mit diesen Fahrzeugen-meist von schweizer Fahrern gefahrenbewogen Manzère zu diesem Schritt.

Die aufgenommenen Bilder zeigen SAURER-Fahrzeuge in einem ebenfalls schweren Einsatz vor der Regenzeit.

Wir sind in unserem neutralen Land weit entfernt von diesem Kriegsschauplatz und wir hoffen, dass unsere Lastwagen nie in eigene Kriegswirren einbezogen werden. Aber vielleicht können wir sie auch einmal selbst in einer Notlage einsetzen.

Wenn man sich diese geschilderten Einsätze vor Augen führt, so muss man erkennen, dass der Lastwagen nicht nur eine "Strassendemolierungsmaschine" ist, sondern ein ernstzunehmender, unbequemer Konkurrent für die Eisenbahn."

Uebersetzung durch Hans Hopf

