

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

Artikel: Lastwagentransport ueber den Wolken
Autor: Hopf, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037680>

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>

LASTWAGENTRANSPORT UEBER DEN WOLKEN

SAURER 6 ½ TONNEN LASTWAGEN ERMOEGLICHT DEN BAU DES SONNENOBSEKATORIUMS AUF DEM MOUNT WILSON (CALIFORNIEN)

Uebersetzung eines Artikels im „ MOTOR WEST „ vom 15. Dezember 1915

Das berühmte Sonnenobservatorium auf dem Mount Wilson ist nicht nur ein historisches Denkmal für die Carnegie-Institution, sondern ebenso für den Lastwagentransport.

Während 3 Jahren wurde an dem neuen Riesenteleskop mit seiner 100 inch Linse in den Fabriken gearbeitet und weitere 3 Jahre sollten vergehen, bis all die vorbereiteten Teile auf den 2000 m hohen Mount Wilson transportiert und dort zusammengebaut waren. Bei dem zweiten Teil dieses Unternehmens leisteten Lastwagen unersetzliche Dienste. Für den Verantwortlichen dieses Baues, Mr. GEORG JONES wäre die Erstellung des riesigen Teleskopes an diesem Ort ohne den Einsatz von Lastwagen schlechthin unmöglich gewesen. Während der 3 jährigen Bauzeit beförderten 3 MACK - Lastwagen gut 1800 Tonnen Material auf den Berggipfel. Vom Anfang der Bergstrecke bis zum Gipfel waren es gute 10 Meilen und die Steigung variierte zwischen 12 - 19%. Die Macks waren täglich im Einsatz bis sich eines Tages ein schier unmöglich zu lösendes Problem ergab.

Der Güterzug aus Pasadena brachte zwei Riesenstücke von 8T und 11T Gewicht. Die Verantwortlichen stellten fest dass die Mack für eine solche Last nicht in Frage kommen konnten, zudem war ein Anhängerbetrieb auf der steilen, mit Haarnadeln gespickten Bergstrasse, zum vorhinein auszuschliessen.

Voller Verzweiflung nahm G. Jones mit Mr. J. A. STONER, dem Geschäftsleiter der Mack - Vertretung in Los Angeles Kontakt auf und fragte, ob überhaupt auf der Welt ein Lastwagen existiere, der eine solche Arbeit verrichten könnte. Stone sagte, er vermute, dass ein 6 ½ Tonnen SAURER dieser Aufgabe gewachsen sein könnte. (SAURER war damals zusammen mit MACK und HEWITT in der INTERNATIONAL MOTOR COMPANY zusammengeschlossen.) Vieles müsste jedoch vorher zuerst noch abgeklärt werden, bevor er eine positive Zusicherung geben könnte und zudem möchte er die Strecke mal befahren, um alle, sich stellenden Probleme an Ort und Stelle zu studieren.

Bereit 2 Tage später willigte Stoner ein, eine erste Versuchsfahrt mit dem „nur“ 8 Tonnen schweren Einzelstück zu unternehmen. Im positiven Fall würde er es dann auch mit dem 11 Tonnen schweren Stück versuchen. Versprechen wollte er zwar nichts, und auch kein finanzielles Wagnis eingehen. Das Ganze sollte kein finanzielles Unterfangen sein, sondern ein Test für die legendären SAURER. Sein Vertrauen in den Saurer-Wagen begründete er damit, dass dieselben von Anfang an für alpinen Einsatz gebaut wären.

Für den bevorstehenden, fast unmöglichen Einsatz wurde der SAURER mit Stahlgussfelgen versehen.

Auf der Gewichtstafel des Fahrzeuges stand: „ Nutzlast 6 ½ Tonnen, bitte nicht überladen“. Ein Heer von herbeigeeilten Journalisten staunte, wie dem SAURER das 8 Tonnen schwere Teil aufgeladen wurde und mit guten weiteren 500 kg Ketten gesichert wurde. Einhellig war man der Ansicht, dass der SAURER dieses Experiment nie bestehen würde.

Voller Ueberzeugung setzte sich Mr. Stoner ans Steuer. Da ihm die Sicht nach links versperrt war, musste zusätzlich ein Signalmann vorne, oben auf der Ladung Platz nehmen. Um für alle Fälle gewappnet zu sein, sollte der SAURER im Konvoi mit zwei Mack fahren. Das vordere Fahrzeug sollte im Bedarfsfall Vorspann leisten, und der hintere Wagen war mit Hilfs- und Bergungsmaterial beladen. Mr. Stoner musste jedoch während der ganzen Fahrt nie die Hilfe der Begleitfahrzeuge in Anspruch nehmen., in den grossen Steigungen verschob sich der Schwerpunkt jedoch soweit nach hinten, so dass sich zeitweise mehrer Männer an den Kühler hängen mussten, damit die Vorderachse noch lenkbar blieb. Nach dem positiven Verlauf dieses ersten Transportes gab Mr. Stoner sein Einverständnis zur Beförderung des zweiten, 11 Tonnen schweren Stückes. Auch dieser Transport ging problemlos von statten.

Für diese historische Fahrt wurden 6h 20' gebraucht. Bis auf einen kurzen Unterbruch für die Mittagsrast lief der Motor dauernd. Kühlprobleme gab es auch keine. Zu jeder Zeit konnte die

nackte Hand auf den Zylinderkopf gelegt werden. Der Kühler musste auch nicht nachgefüllt werden, betrug der Wasserverlust doch weniger als 1 - 2 dl.

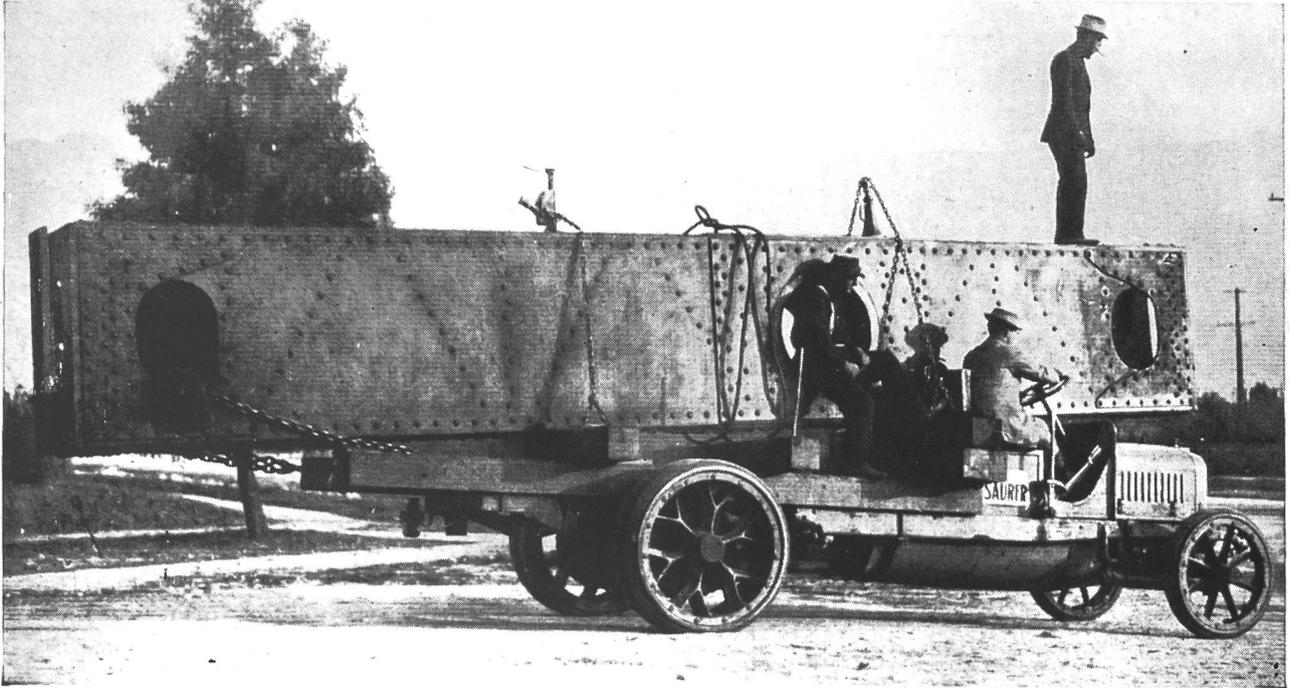
FAZIT dieses eindrucklichen Versuches: Der SAURER hatte die riesige Stapaze problemlos überstanden und einmal mehr hatte auf dem amerikanischen Kontinent der Lastwagen seine Brauchbarkeit eindeutig demonstriert.

Hans Hopf

Die wohl berühmteste Passfahrt in der ganzen Saurer Geschichte.
Am Steuer J.A. Stoner der Geschäftsleiter von der Mack-Vertretung in
Los Angeles.



Saurer Truck Climbs Mt. Wilson With 13 Tons; Claimed Greatest Hauling Feat Ever Performed



SAURER 6½-TON TRUCK AFTER LEAVING PASADENA WITH ITS 13-TON LOAD FOR THE HARD PULL TO THE OBSERVATORY 6,000 FEET UP THE MT. WILSON TRAIL

FROM "MOTOR WEST," DECEMBER 15, 1915

CAPACITY 13,000 pounds. Do not overload." Such is the legend which decorates the dash of a 6½-ton Saurer truck, which was selected to carry up Mount Wilson, near Los Angeles, the two heaviest pieces of steel-work intended for the support of the 100-inch telescope which is now being installed in the Carnegie Observatory on the top of the mountain. Each of these pieces weighs over 23,000 pounds.

When the "Motor West" representative looked over the outfit at the foot of the mountain Sunday morning, December 12th, he mentally figured that the first of the two immense burdens (the second piece was taken up the following day) could not be transported to the top without the assistance of the three-ton Mack truck which preceded the load up the mountain with the idea of lending a hand should it be needed. This seemed all the more likely in view of the fact that there was nearly an additional ton's weight of heavy timber, iron chains and

steel cable necessary to fasten the huge load firmly to the truck, not to mention the 350 pounds of bone and tissue represented by the combined weights of Manager J. A. Stoner, of the Mack Motor Truck Company, of Los Angeles, who drove, and Mr. Smith, of the same company, who filled the precarious position of signalman at the forward end of the load. A signalman was rendered necessary by the fact that the size and position of the huge steel burden was such that Mr. Stoner could not possibly see the road to his left, and at every left turn he was compelled to rely solely upon the signals wigwagged to him from the front end of the load.

The length of the road from the toll gate at the foot of the mountain to the observatory is a few hundred feet more than nine miles, and the elevation of the base of the big telescope is a trifle less than 6,000 feet above sea level. Grades averaging 12 per cent. are encountered, and at one or two points the grade is close to 18 per cent. At the latter places the center of gravity was thrown so far back that several men had to pile on the radiator and front axle to keep the front wheels on the ground and give sufficient traction for steering.

The start from the toll gate on Sunday was made promptly at 8:45 A. M., and the top was reached at 3.10 P. M., 31 minutes having been devoted to luncheon at the half-way point. At no point was the aid of the leading truck asked for, and the engine was stopped but once during the 6 hours and 25 minutes consumed in the journey—during lunch. No water was put in the radiator, yet upon arrival at the top the motor was just warm enough to insure maximum power.

The difficulties of the climb cannot be appreciated by any one who has not been over the road, which is only sufficiently wide for one car, with turnouts at intervals. Hairpin turns are numerous, and at one or two points they are so sharp that it was necessary to back and fill in order to get around. It is a ticklish job, even with a light pleasure car, and as a test of the ability of a driver on mountain roads it has hardly an equal in Southern California. The Saurer truck, running on low gear all the way, stopped its engine but once, and that during lunch.

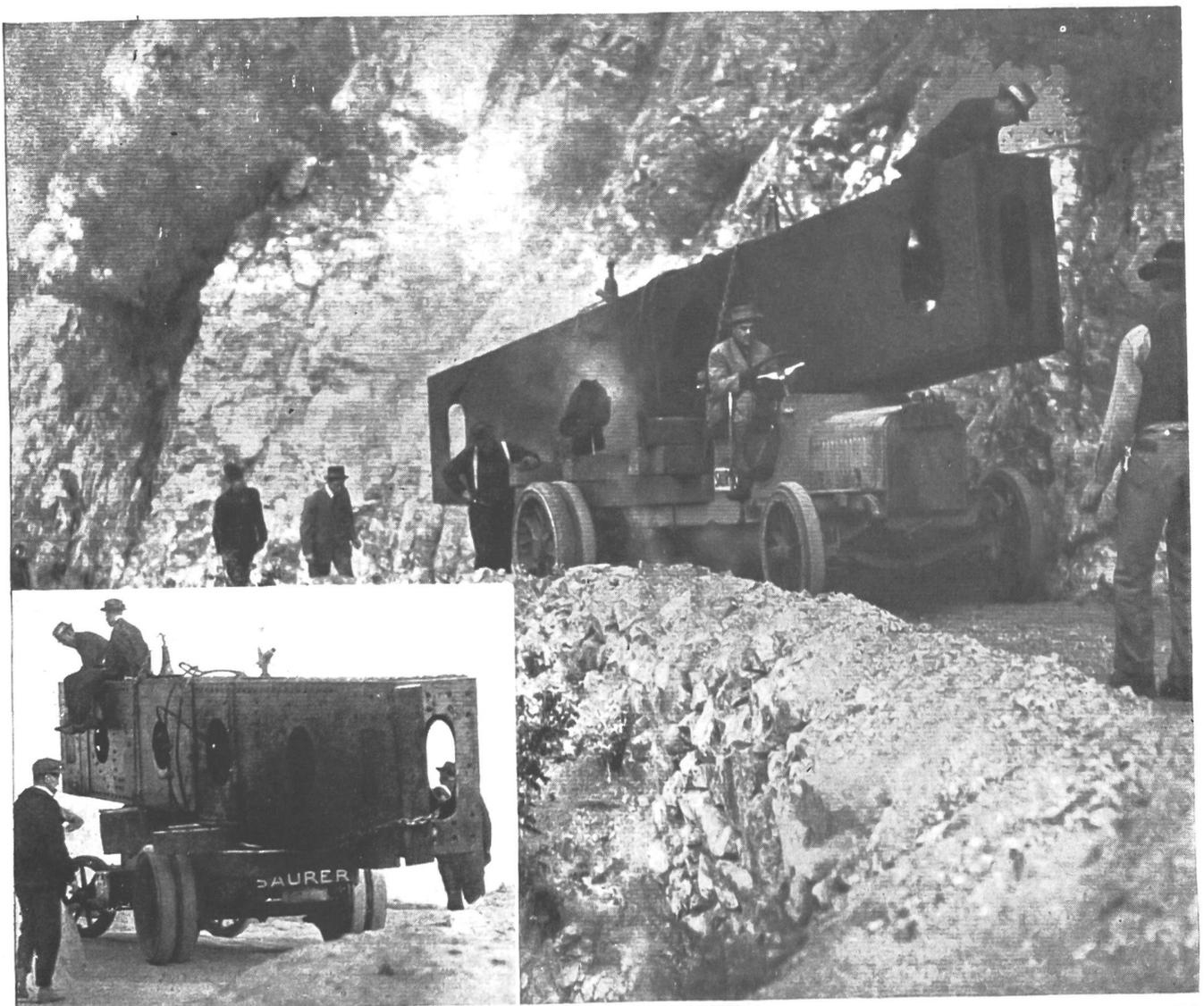
The transportation of the remainder of the material to the top of the mountain was comparatively easy, and with all the necessary material on the ground, work on this great new telescope continues uninterrupted.



SHOWING THE NATURE OF THE RUGGED TRAIL AND LOOKING DOWN ON THE SAURER FROM A HIGHER LEVEL



TO REACH THE TOP OVER NINE MILES OF TORTUOUS TRAIL, FILLED WITH 19% GRADES AND HAIRPIN TURNS HAVE TO BE NEGOTIATED



LOWER VIEW SHOWS ONE OF THE MANY SHARP TURNS WHERE BACKING WAS NECESSARY TO GET AROUND. LARGE VIEW SHOWS NARROWNESS OF THE TRAIL, OVER WHICH THE SAURER TRAVELED. REAR WHEEL IS CRUSHING THROUGH THE SOFT ROADWAY ON THE BRINK

INTERNATIONAL MOTOR COMPANY, NEW YORK



MAKING ONE OF THE SHARP TURNS, SHOWING ONE MAN PERCHED ON FRONT OF LOAD GUIDING MR. STONER WHILE DRIVING, AS THE 13-TON BEAM OBSCURES HIS VISION ON THE LEFT SIDE



A DANGEROUS BIT OF ROADWAY. A PLUNGE OF 2,000 FEET FROM THE NARROW PATH, THE PENALTY FOR FAULTY MATERIAL IN A TRUCK'S CONSTRUCTION, BUT THE SAURER, STALWART AS THE ROCKS OF ITS ALPS, PULLED TWICE ITS RATED CAPACITY WITH ITS THIRTY HORSE-POWER MOTOR, ACCOMPLISHING A FEAT NO OTHER TRUCK DARED ATTEMPT

INTERNATIONAL MOTOR COMPANY, NEW YORK



STRAIGHTAWAY STRETCHES ARE UNKNOWN. EVERY PORTION OF THE TRAIL PRESENTS DIFFICULTIES. SAURER TRUCK IS SEEN ROUNDING ONE OF THE CONTINUOUSLY TWISTING CURVES, CLIMBING UP EVERY FOOT OF THE WAY



THE TRAIL AT MANY POINTS IS FRAUGHT WITH DANGERS THAT CALL FOR THE UTMOST COURAGE AND SKILL OF THE DRIVER. AT THIS POINT A LARGE BOULDER, WEIGHING 1,200 POUNDS, FELL FROM THE SIDE WALL, STRIKING THE GIRDER. NOTE THE BOULDER IN THE ROAD IN FRONT OF THE SECOND TRUCK

INTERNATIONAL MOTOR COMPANY, NEW YORK