



Hermann Graber war der ungekrönte König der Schweizer Karosseriebauer



Ein grosser Könner seines Faches:
Der Wichtracher Karosseriebauer
Hermann Graber (1904–1970).

Sein Name war in der ganzen Welt bekannt, seine Werke sorgten für Aufsehen und trugen ihm sogar das uneingeschränkte Lob und den Respekt des legendären Pininfarina ein: Der Wichtracher Hermann Graber war einer der bedeutendsten Karosseriebauer.

Hermann Graber wurde 1904 als einziger Sohn eines Wagnermeisters in Wichtrach geboren. Nach seiner Schulzeit erlernte er – was lag näher – den Beruf des Wagners. Und als solcher zog er zuerst einmal auf die Walz, die ihn bis nach Paris führte. Der Tod seines Vaters führte ihn jedoch schon 1925 wieder in die Heimat zurück, wo er, erst 21 Jahre alt, den väterlichen Betrieb übernahm. Hermann Graber hatte aber im Ausland gesehen, dass die Zukunft nicht mehr dem Pferdefuhrwerk gehören konnte, sondern dem Automobil.

Und dieses Automobil war es denn auch, das ihn mit jeder Faser seines Wesens anzog. So entwickelte sich der junge Wagner in Kürze zum Karosseriebauer, der schliesslich Welt-ruhm erlangen sollte und für die damals bekanntesten und renommiertesten Marken in Europa und Übersee tätig wurde.

Schon 1927 hatte er sein erstes Cabriolet auf das Chassis eines kleinen Fiat 509 gesetzt. Vor dem Krieg hatte Graber vor allem französische und amerikanische Fahrgestelle mit seinen Karosserien versehen. Mit dem Zweiten Weltkrieg wurden die Grenzen geschlossen, und die Automobilfabriken mussten auf Kriegsproduktion umstellen. In der Schweiz wurden nicht nur die Lebensmittel, sondern auch die Treibstoffe rationiert. Das war keine leichte Zeit für Hermann Grabers Werkstätte, die ja auf das Karossieren von Luxus-



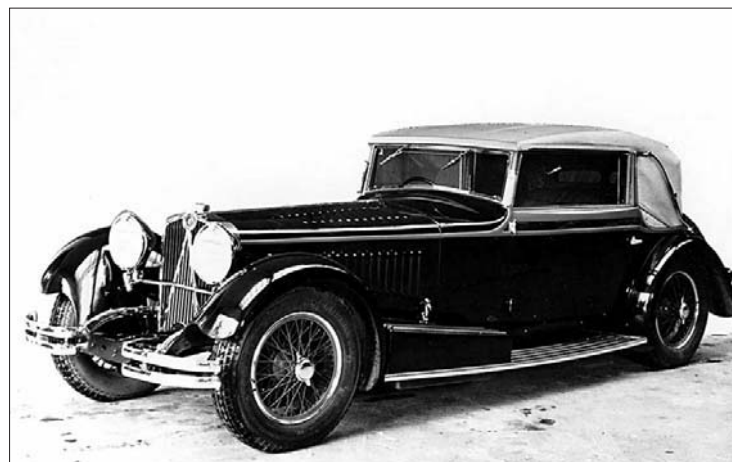
Ein Chevrolet-Hotellautobus aus dem Jahr 1927.



Mit der Handschrift Grabers: Ein Dodge aus dem Jahre 1938.



Voisin-Sechszylinder, 1931/32



Delage-Vierliter-Cabriolet, 1931/32



Talbot Lago Grand Sport, 1951



Peugot 402 B

wagen spezialisiert war. Und Graber selbst leistete – wie jeder andere wehrfähige Schweizer – seinen Aktivdienst.

Als Gefreiter stand er bald einmal einer hundert Mann starken Reparaturwerkstatt vor. Der Kunsthandwerker aus Wichtrach bewährte sich auch als Lastwagenmechaniker. Nach dem Krieg nahm langsam alles wieder seinen gewohnten Gang. Die ersten Nachkriegsautomobile wurden importiert, und

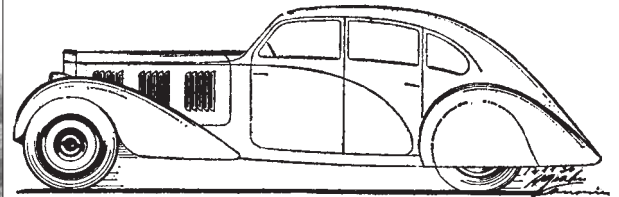
die Menschen bekamen wieder Freude am Auto. Hatte Hermann Graber vor dem Krieg vor allem französische und amerikanische Fahrgestelle mit seinen Karosserien versehen, so wurden es in den Nachkriegsjahren in zunehmendem Masse Chassis englischer Renommiermarken wie Bentley, Rover, Armstrong-Siddeley, Aston Martin, Alvis usw. Vor allem zu diesem Werk entwickelte sich im Laufe der Jahre eine besonders intensive und

ersprießliche Zusammenarbeit. Die «Alvis-Epoche» wurde für Hermann Graber zu einem besonders wichtigen Standbein.

Am 24. August 1970 war Hermann Graber als ungekrönter König der Schweizer Karosseriebauer gestorben. In einer «Vereinigung der Graber-Freunde» lebte sein Lebenswerk weiter. Die Graber-Karosserien genießen noch heute den Ruf der Einzigartigkeit und bleiben legendär. *Emil Bohnenblust*



Talbot-Cabriolet, 1938

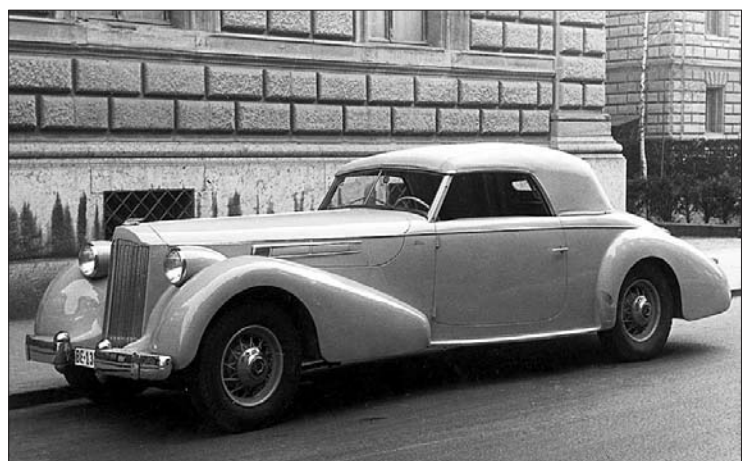


Aus der Graber-Kollektion 1937: Die Profilzeichnung zeigt eine viertürige Sechsfenster-Limousine auf Chassis Bugatti 57.

Quellenhinweis:
Sämtliche Bilder und Quellen wurden uns freundlicherweise von der Automobil Revue zur Verfügung gestellt (Nummern 20 bis 25/1974).



Ein typisches Graber-Markenzeichen: Alvis-Coupé, 1953



Packard-Cabriolet, 1938