

**Zeitschrift:** Rorschacher Neujahrsblatt  
**Band:** 27 (1937)

**Nachruf:** Hippolyt Saurer

### **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:** 15.02.2026

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



## HIPPOLYT SAURER †

Leben und Schicksal von Erfindern und Unternehmern beschäftigen die Phantasie des Publikums und haben schon oft die Federn von Biographen in Bewegung gesetzt. Und doch ist es gleich schwer für die Masse und für Schriftsteller, das eigentliche Wesen eines Erfinderschicksals oder eines Unternehmerwerkes zu verstehen oder zu zeichnen. Vor kurzem ist ein ungemein produktiver Erfinder gestorben, der den Rorschachern gut bekannt war, Victor Kobler-Stauder. Diesen Mann, der aus den bescheidensten Verhältnissen stammte und in den Werkstätten von Franz Saurer in Arbon den ersten Kontakt mit der konstruktiven Technik fand, packte in der Musse seines Alters die Lust, seine Lebenserinnerungen niederzuschreiben und eine Uebersicht über seine erfinderischen Leistungen zu geben.

Drei Vierteljahre nach seinem Tod ist ein Enkel von Franz Saurer gestorben, Hippolyt Saurer, der seit 1903 der leitende technische Kopf der Firma Saurer gewesen und seit 1920 Delegierter des Verwaltungsrates der Aktiengesellschaft Adolph Saurer war. Er ist mitten aus angespanntester Tätigkeit herausgerissen worden. Das Schicksal gab ihm keine

Frist, rückblickend auf sein Werk zu schauen wie jener st. gallische Erfinder, dem er so oft im Leben begegnet war. Der Unternehmer und Konstrukteur hatte oft andere Interessen zu vertreten als der freie Erfinder, und die Interessen mussten gelegentlich aufeinander platzen. Aber beide Männer achteten einander wegen ihrer Leistung, und Herr Saurer hat noch in seiner letzten Krankheit den Wunsch geäussert, in einer ostschweizerischen Zeitung eine technische Biographie Koblers zu veröffentlichen. Der Tod hat ihn an der Ausführung dieses Planes, der ganz seinem gerechten, die Verdienste Anderer anerkennenden Willen entsprach, gehindert.

Hippolyt Saurer ist 58 Jahre alt geworden. Am 15. August 1878 wurde er in Arbon als Sohn des Industriellen Adolph Saurer und seiner Gattin, einer geborenen Hedwig Hauser von St. Gallen, geboren. Er war ein zarter, aber gross gewachsener Junge, der wohl mit seinen Kameraden zur Schule gehen konnte, aber doch mehr Lust zum Lesen, Basteln und Arbeiten als zum Herumtollen hatte. Trotzdem liebten und achteten ihn seine Schulkameraden,



unter denen Menschen waren, die es im Leben recht weit gebracht haben. Es muss damals in Arbon gute Jahrgänge gegeben haben. Nach Besuch der Primar- und Sekundarschulen von Arbon kam der junge Hippolyt Saurer, der einzige Bruder von vier Schwestern, in die technische Abteilung der Kantonsschule von St. Gallen. Schon dort zeichnete er sich namentlich durch seine mathematische Begabung aus. Nach bestandener Maturität durchlief der junge Fabrikantensohn als Lehrling verschiedene Abteilungen des väterlichen Geschäftes, bis er im Jahre 1898 ans Polytechnikum nach Zürich kam. Er war dort ein froher Singstudent, aber schon damals beschäftigten technische Probleme seinen regen Geist in erster Linie. Immerhin ist zu sagen, dass sein Blick für das Vollkommene ihn schon in jenen Jahren eine Wahl treffen liess, die sich als der glücklichste Entscheid seines Lebens erweisen sollte. Er fand in Sina Hegner, einer Arztstochter aus Lachen, die Lebensgefährtin, die während 33 Jahren alle Freud und alles Leid mit ihrem geliebten Gatten teilte, die in alle Einzelheiten seines geschäftlichen und technischen Strebens eingeweiht war, die mit ihrem verständnisvollen Mitgehen, mit ihrer sonnigen Art und mit ihrer frischen Kritik dem stets neue Kraft spendete, der so viel Kraft an sein Werk und an seine Mitarbeiter weitergab. Es war nicht daran zu denken, dass Hippolyt Saurer eine Reise nach irgend einem Land, mochten die Umstände noch so beschwerlich sein, antrat, ohne dass ihn seine treue Gefährtin begleitete. Musste er doch stets die Vertraute seiner Seele bei sich haben, wenn ihm irgendwo, in einem Eisenbahnwagen oder in einem Hotelzimmer, eine technische Idee plötzlich klar wurde. Wie alle schöpferischen Menschen hatte er das Bedürfnis, das, was ihn beschäftigte, mitzuteilen. Aus der vorbildlich glücklichen Ehe wurde eine Tochter geboren, die als Aerztin dem eingeborenen Schaffensdrang Ausdruck geben will.

Als im Jahre 1903 der junge Diplomingenieur Hippolyt Saurer offiziell in die Firma Adolph Saurer aufgenommen wurde, da erwartete ihn technische Arbeit auf zwei Gebieten: die Stickereiindustrie verlangte neue, verbesserte Maschinen und der Automobilismus, dem die Saurerwerke im Jahre 1896 mit einem Balancemotor einen ersten glücklichen Beitrag geleistet hatten, musste die Phantasie jedes jungen Maschineningenieurs auf das lebhafteste beschäftigen. Mit voller Kraft stürzte sich der junge Unternehmer auf die wartenden Aufgaben. Auf dem Stickereigebiet vollzog sich in jenen Jahren der entscheidende Uebergang von der Handstick- zur Schiffliemaschine. Mit Unrecht hat man oft in Handstickerkreisen Herrn Saurer vorgeworfen, er forcire die Schiffliemaschine zum Schaden der Handstickmaschine. Die technische Entwicklung war stärker als der Wille des Einzelnen; die Firma Saurer musste mit der Entwicklung marschieren

und versuchen, die technische Spitze zu halten. Erst als die vorzüglich konstruierte  $6\frac{3}{4}$  Yard Handstickmaschine sich nicht durchzusetzen vermochte, hat man den Handmaschinenbau aufgegeben und sich ganz auf das Gebiet der Schiffliemaschine und anschliessend auf den Bau von Automaten verlegt. Bei diesen neuen Konstruktionen kam nach dem Zeugnis der Stickfachleute das schöpferische Genie des jungen Ingenieurs so recht zur Entfaltung. Wichtige und für den soliden Gang der 1 S Maschine entscheidende Neuerungen sind ihm und den von ihm angeregten Mitarbeitern zu verdanken. Das Gebiet des Textilmaschinenbaus hat stets die Aufmerksamkeit Hippolyt Saurers behalten. Auch als der Automobilbau kaufmännisch viel wichtiger wurde und als die schwere Dauerkrise alle Kräfte in der Stickereiindustrie lahm legte, vergass Herr Saurer diesen Fabrikationszweig nicht. Es ist stets gut, wenn eine Firma, von deren Wohlergehen eine ganze Landesgegend abhängt, daran denkt, zwei Eisen im Feuer zu haben; denn, wie die Konjunktur sich wandeln kann, das wissen wir im ostschweizerischen Wirtschaftsgebiet am besten. Heute künden schnelllaufende Bandwebstühle und neue Stoffwebstühle davon, dass die konstruktive Arbeit unter Führung von Hippolyt Saurer die durch die Stickmaschinen erfolgreich begonnene Tradition des Baus von vorbildlichen Textilmaschinen nicht verlassen hat und auch in Zukunft nicht verlassen will.

Das entscheidende Wirkungsgebiet Hippolyt Saurers war aber Zeit seines Lebens der Bau von Automobilen und Automotoren. Schon im Jahre 1904, ein Jahr nach seinem Eintritt in die Firma, als er 28 Jahre alt war, reichte er sein erstes Patent auf die später so berühmte Motorbremse ein. Diese Saurer Motorbremse hat ja recht eigentlich den schweizerischen Verkehrskreisen den Mut gegeben, die steilen Alpenstrassen mit Gesellschaftswagen zu durchfahren. Eine zweite Erfindung, die heute wieder auf dem Gebiet der grossen Flugmotoren aktuell wird, war eine Druckluftanlassvorrichtung, die das Ingangsetzen grösserer Motoren schon im Jahre 1905, erleichterte. Die Ersetzung menschlicher Kraft durch menschlichen Geist war eine ausgesprochene Tendenz des Erfinders. Der sogenannte Schnell- oder Schongang, etwas, das den heutigen Automobilkäufern als eine der neuesten Errungenschaften der Technik angepriesen wird, wurde von Hippolyt Saurer schon im Jahre 1908 zum Patent angemeldet. Aus jener Zeit stammt auch ein grundlegendes Patent über das Arbeitsverfahren der Viertaktmotoren. Ein Apparat zur Kontrolle der Zahnräder, der heute noch eine grosse Rolle im Automobilbau spielt, wurde ebenfalls in jenen Jahren geschaffen. Damals war die Zahl der Automobilingenieure noch gering; einer der treuesten und befähigsten Mitarbeiter aus jener Zeit war Oberger. Mayer, der noch heute im Dienste



der Firma Saurer steht und vom Automobil-Club der Schweiz, zusammen mit Herrn Saurer, für bahnbrechende Arbeiten mit der Ehrenmitgliedschaft ausgezeichnet wurde.

In der Zeit vor dem Kriege spielten die Konkurrenzfahrten auch auf dem Gebiete des Lastwagens eine grosse Rolle. Aus den Jahren 1907—1913 stammen eine grosse Zahl von ersten Preisen und Ehren diplomen, welche die Saurerwagen in der ganzen Welt für Zuverlässigkeit und Sparsamkeit im Gebrauch errungen haben. Damals war Hippolyt Saurer immer mit von der Partie, und die Arbeitszeit der Equipe dauerte auf den häufig bis zu drei Wochen dauernden Prüfungsfahrten oft von morgens 4 Uhr bis abends 7 Uhr. Nicht minder grosse Erfolge erzielten in jenen Jahren die Rennboote mit Saurermotoren bei den grossen Regatten auf dem Bodensee und vor Monaco. Auch an den Vorbereitungen der Konkurrenzfahrten und an der technischen Verwertung der erzielten Resultate nahm der technische Chef der Firma stets den regsten Anteil. Nach dem grossen Kriege haben einige sensationelle Erfolge in Frankreich und Russland gezeigt, dass Saurer auf seinem Gebiete auch heute noch von keinem Konkurrenten geschlagen werden kann, und noch drei Wochen vor seinem Tode konnte sich Hippolyt Saurer an den grossen Erfolgen seiner Fahrzeuge an der internationalen Alpenwertungsfahrt erfreuen.

Wettbewerbserfolge sind die Voraussetzung von Verkaufserfolgen, und Wettbewerbserfahrungen sind die Wegweiser zu neuer technischer Vervollkommenung. Nachdem die Automobilabteilung lange ein Sorgenkind der Maschinenfabrik von Adolph Saurer gewesen war, zeigten sich schon vor dem Kriege jene Verkaufserfolge, die namentlich in Zeiten der Stickereikrise dankbar anerkannt wurden. Im Kriege war natürlich der Bedarf an Lastwagen sehr gross; aber es fehlte oft an den nötigen Rohstoffen. Katastrophal wirkte sich nach dem Friedensschluss das Zurückströmen des vielen Materials aus. Erschwerend wirkte auf die Lage der schweizerischen Industrieunternehmen die Weiterführung der im Kriege erlernten Grosserienfabrikation in den ehemals kriegführenden Grossstaaten. Für die Firma Saurer kam als besondere Erschwerung noch der Niedergang der Stickereiindustrie hinzu. Das alles traf zusammen in den ersten Jahren, da Hippolyt Saurer die Verantwortung für die neu gegründete Aktiengesellschaft als Delegierter ihres Verwaltungsrates übernommen hatte. Manch einer wäre damals unter der Last der sich auftürmenden Aufgaben zusammengebrochen. Hippolyt Saurer hielt stand; aber es ist anzunehmen, dass die damaligen Sorgen und Anfechtungen den Keim zum langjährigen Leiden legten, dem er erst Jahre später nach heroischem Kampfe erlag.

Die technische Hauptarbeit der letzten 10 Jahre

im Leben des hervorragenden Konstrukteurs gehörte dem Fahrzeugdieselmotor. Schon zu einer Zeit, als der stationäre Dieselmotor noch ein sehr problematisches Ding war, bildete sich in Hippolyt Saurer die Ueberzeugung, dass sich das Dieselprinzip mit wachsendem Erfolg auf Fahrzeugmotoren anwenden lasse. Er nahm Fühlung mit Rudolf Diesel und im Jahre 1908 wurde ein von Safir in Zürich in Lizenz gebauter Saurermotor auf Dieselmotorbetrieb umgebaut. Dieser Motor steht heute als Zeuge einer technisch wichtigen Etappe im Deutschen Museum in München. Im Jahre 1915 folgte ein Saurer Zweitakt-Dieselmotor. Die Tendenz der Brennstoffeinsparung, die sich nach dem Kriege immer mehr ausprägte, gab der Dieselforschung in Arbon in den Zwanzigerjahren erneuten Impuls. Man konnte sich gegenüber der allmächtigen ausländischen Konkurrenz nur noch behaupten, wenn es gelang, Motoren herzustellen, die weit billiger arbeiteten als die geläufigen Benzinmotoren. So wurden im Jahre 1925 Entwicklungsversuche an einem Fahrzeugdieselmotor der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg vorgenommen. Im Jahre 1926 ging man zu Versuchen an eigenen Motoren mit Acro-System über. Endlich im November 1928 wurde der erste Saurer Dieselmotor an die Kundschaft geliefert. Seit jenem Zeitpunkt wurde das Verbrennungssystem immer mehr verbessert, da man unbedingt den lästigen Rauch und Geruch wegbringen musste. Im Jahre 1934 wurden sämtliche Motortypen auf Doppelwirbelung bei der Verbrennung im Kolben und auf direkte Einspritzung umgebaut. Diese Anordnung in Verbindung mit einer vorher als fast unmöglich angesehenen hohen Tourenzahl hat bewirkt, dass der neueste Saurer Dieselmotor dank seines ruhigen Gangs und dank seiner Rauch- und Geruchlosigkeit jetzt schon für Personenwagen verwendet werden kann. Ueber 8000 Saurer Dieselmotoren laufen heute in Nutzfahrzeugen.

Der weiteren Entwicklung sind Tür und Tor geöffnet. Man denke nur an die Möglichkeiten des Dieselmotors auf dem Gebiet des Flugwesens. Hippolyt Saurer hat an dieser Entwicklung den allintensivsten Anteil genommen. Seine Gedanken waren für Forschungsabteilung, Versuchsabteilung und Konstruktionsbureau wegleitend. Viele seiner Ideen sind patentiert worden. Es gelang ihm aber auch, einen Stab von tüchtigen Mitarbeitern heranzuziehen, die in seinem Sinne arbeiteten und forschten und weiter arbeiten und forschen werden. — Heute ist die Zeit fast das kostbarste Gut. Wenige Menschen verstanden es wie Hippolyt Saurer, ihre Mitarbeiter anzuspornen und zu Parforceleistungen zu begeistern, wenn es sich darum handelte, zu einem bestimmten Zeitpunkt mit einer fertigen Leistung aufzuwarten. Der Anblick der Versuchsstätten vor gewissen Ausstellungen war für Freunde von Tempo und Bewegung herzerfrischend, und wer die Tücke



des Objekts und die Beharrlichkeit der metallischen und der menschlichen Materie kennt, konnte ahnen, was für ein eiserner Wille hinter der Bewegung stehen musste. Selbst als der richtunggebende Chef ans Krankenlager gefesselt war und nicht mehr in den Werkstätten und Laboratorien erscheinen konnte, ging ein sichtbarer und ein unsichtbarer Draht stets von seinem Bett zu den Mitarbeitern und zu seinen geliebten Motoren, und die Versuchingenieure, die Nacharbeit hatten, erhielten gelegentlich zu irgendwelchen Nachtstunden einen Anruf des Chefs, der an einer neuen Erkenntnis herumlaborierte. Die Fähigkeit Hippolyt Saurers, sich die komplizierten Verbrennungsvorgänge von kleinsten Brennstoffquantitäten vorzustellen, die Möglichkeit, diese Vorstellung plastisch wiederzugeben, die Genauigkeit des Denkens, mit der er die technischen Kenntnisse auf das praktische Gebiet übertrug, die unerbittliche Konsequenz, die auch in den letzten Wochen seines Lebens keinen Schein an Stelle einer Tatsache duldete, das war schlechthin bewundernswert.

Die Arbeit des Ingenieurs Hippolyt Saurer musste aber durch die Arbeit des Unternehmers und Wirtschafters Hippolyt Saurer ergänzt werden. Auch hier ist eine Entwicklung von kleineren zu grösseren Aufgaben zu beobachten. Zuerst schulte der junge Fabrikant sich in der Organisation und Neuordnung der väterlichen Werkstätten, wobei namentlich die Modernisierung der Giesserei eine grosse Rolle spielte. Dann kam als persönlichstes Werk im Jahre 1909 die Gründung der Saurerwerke in Suresnes bei Paris. Gross war seine Freude an dieser Schöpfung. Er liebte Paris und liebte es, eine verständnisvolle Zusammenarbeit schweizerischer und französischer Angestellter und Arbeiter in die Wege zu leiten. Auch hier blieben die schweren Rückschläge der Nachkriegszeit nicht aus; aber wenn die Arboner Gesellschaft heute auch die Mehrheit des Aktienkapitals von Suresnes nicht mehr besitzt, so freut man sich doch am Gedeihen der Tochtergesellschaft und an der guten Zusammenarbeit mit der Lizenznehmerin. Der ersten Lizenzvergebung folgten bald andere. So im Jahre 1916 diejenige an die Oesterreichischen Saurerwerke in Wien, im Jahre 1928 an die S.A. Officine Meccaniche Fabbrica Automobili in Brescia in Italien, 1930 an die Armstrong-Saurer Gesellschaft in England und an die polnischen Ingenieurwerke in Warschau. Eine Fahrt durch die Vereinigten Staaten mit dem neuesten Saurer Dieselmotor, der in einen Personenwagen eingebaut wurde, hat in den letzten Wochen vor dem Tode Hippolyt Saurers gezeigt, dass das Interesse in den U.S.A. für diese Schöpfung ungemein gross ist.

Im kommerziellen Leben konnte man sich auf die Loyalität Hippolyt Saurers verlassen. Auch den Sorgen der Öffentlichkeit brachte er Verständnis entgegen. So war er seit Jahren bestrebt, einen ge-

rechten Ausgleich zwischen den Forderungen der Bahnen und der Automobilkreise zu erzielen. Intensiv arbeitete er an verschiedenen Verkehrsteilungsprojekten mit. Sein Wille zur Versöhnung und sein Gerechtigkeitsinn sollten bei beiden Parteien in Zukunft wegleitend sein, damit die so notwendige Lösung gefunden werden kann. Die beiden Eigenschaften halfen auch, Arbeitskonflikte zu vermeiden, und wenn der Chef der Werkstätten von Arbon infolge der Krise Massnahmen ergreifen musste, die hart in das Leben der Arbeiter eingriffen, so mussten diese doch anerkennen, dass nicht Kleinlichkeit oder Eigennutz das Motiv waren, sondern richtig erkannte, eiserne Notwendigkeit.

Doch wir wollen vom genialen Konstrukteur, vom Unternehmer und vom Wirtschaftsführer zurückkehren zum einfachen, liebenswerten Menschen. Es war Hippolyt Saurer nicht gegeben, wie sein Vater, als fröhlicher Mitgeniesser unter einer frohen Menge zu weilen. Seine zarte Gesundheit und seine vielen Aufgaben hielten ihn davon ab. Jedoch im kleinen Kreise war er ein anregender Gesellschafter, der Sinn für einen feinen Humor hatte. Temperamentvolle Unmittelbarkeiten konnten in jedem Milieu von ihm ausgehen. Er besass dazu die Sicherheit des vollendeten Gentleman. Nicht umsonst steht auf einem Kamin in seinem prächtigen Landsitz Eugensberg die Devise: *Droit et loyal*. Diese Devise hat er hochgehalten. Jenen Landsitz Eugensberg mit seiner Tradition, mit seinem feinen, unaufdringlichen Stil, mit seinen alten Bäumen, mit den Blumen, den weiten Rasen und dem unvergleichlichen Blick auf den See und den Hegau, jenen Landsitz liebte er. Die Grösse jenes Besitztums war nicht prahlerisch, sie entsprach seinem äussern und innern Format. Er wollte damit nicht prunken, aber wenn er glaubte, dass Menschen Verständnis für die Schönheiten des Ortes hätten, so öffnete er ihnen gerne die Pforten seines Paradieses am Untersee, das schon Eugen Beauharnais entzückt hatte.

In einer Klinik in Wien ist Hippolyt Saurer gestorben. In Wien hatte er, der nie ruhen wollte, die Geduld, krank zu sein. Als er dorthin reiste, um sich in die Pflege berühmtester Aerzte zu begeben, da freute er sich darüber, dass nun etwas mit seinem kranken Körper geschehe. Doch als von all den Türmen der grossen Stadt am Sonntag den 25. Oktober, nach 6 Uhr abends die Glocken das Angelus läuteten, da ist er sanft hinübergeschlummert in das Reich, wo nur noch der Geist herrscht, der Geist, dem er schon zu Lebzeiten seinen Körper stets untergeordnet hat. Als Toter ist er zu den Werkstätten zurückgekehrt, durch die seine ragende Gestalt in guten und bösen Tagen geschritten war. Seine Mitarbeiter haben ihn erwartet und vor seinem toten Antlitz haben viele hundert Männer der Arbeit mit Tränen in den Augen gestanden.

Fritz Hummler.