

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2023)
Heft: 127

Artikel: Automobil-Geschichte(n). Teil 2 von 3
Autor: Hopf, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096260>

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 2 von 3)

Text: Hans Hopf

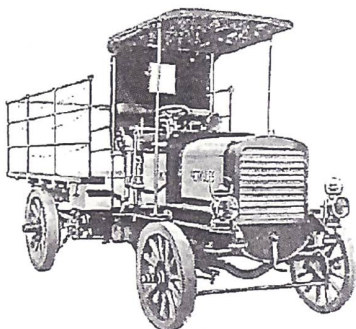
Bilder: Quellen im Text

In der letzten Gazette brachten wir den ersten Teil dieser Trilogie, mit spannenden Abrissen über die generelle Entwicklung des Nutzfahrzeugs und die Kurzportraits der Hersteller von A wie Arbenz bis D wie Dufour-Ballebey. Jetzt fahren wir weiter mit H wie Hercules!

Hercules 1900–1913

Carl Weber-Landolt begann nach seinem Ingenieurstudium in Paris im väterlichen Färbereibetrieb in Menziken mit dem Bau von Lastwagen mit 2- und 4-Zylindermotoren mit Kettenantrieb bis zu 7,5 t.

1907 erhielt Weber an der dritten nationalen Automobilausstellung eine Spezialauszeichnung für seine Fahrzeuge. Nach den Absatzschwierigkeiten wurde die Produktion schrittweise eingestellt und auf chemische Mittel umgestellt.



Wahrlich ein "Hercules"

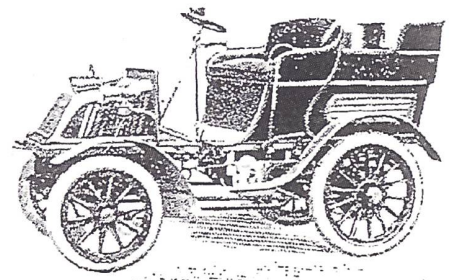
Kaufmann-Millot Tägerwilen 1896

Eugen Kaufmann lernte nach seiner Lehre in der bekannten Nähmaschinenfabrik Gegauf (heutige Bernina) in Steckborn per Zufall Carl Benz kennen. Nach dem Ing.-Studium in Winterthur arbeitete er eine Weile bei Benz in Mannheim. 1896 kehrte er in die Schweiz zurück und begann in Tägerwilen mit einem befreundeten Ing. in der elterlichen Schmiede mit dem Bau von Elektrofahrzeugen, Bussen und 2–5 Töner. Die Tägerwiler Firma konstruiert ihre ersten 20-Plätzer-Omnibusse, von denen zwei auf der Linie Konstanz–Radolfzell und drei zwischen Konstanz und Reichenau verkehrten. Der eigentlich unbekannten Schweizer Firma gebührt somit die Ehre, in Deutschland nach der Linie Deuz-Netphen eine der ersten Buslinien mit ihren Fahrzeugen betrieben zu haben.



Kaufmann-Omnibus mit 20 Plätzen von 1904. Die ganze Familie des Konstrukteurs hat darin Platz genommen, ganz hinten am Fenster sein Vater.

Die etwa 20 Mitarbeiter beschäftigende Firma muss trotz grosser Anerkennung 1919 wieder schliessen. Folgefirma: die AG Millot in Zürich.



Es waren Vierplätzer dieses Typs, mit 12-PS-Motor, die Eugen Kaufmann von 1900–1905 in seinen Werkstätten in Tägerwilen baute.

Freiherr Franz von Martini

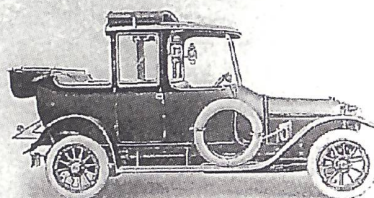
1860 liess sich der am Polytechnikum Karlsruhe promovierte Maschineningenieur in Frauenfeld nieder. In der mechanischen Werkstätte wurden vorerst Buchbinderei-Maschinen und die legendären Martini Stutzer hergestellt. Später gesellten sich Stickmaschinen und Wassermotoren dazu. Im Hause Martini verfolgte man den aufstrebenden Motorenbau sehr aufmerksam, so dass bereits ab 1860 die ersten Gasmotoren geliefert werden konnten.

Die Anfänge des erfolgreichen Automobilbaues ab 1897 gehen vermutlich auf Kontakte mit Carl Benz zurück. Unter seinem Sohn entstand – ein Jahr nach dem Doppelphaeton von Saurer – der erste Martini Wagen mit bereits vorn eingebautem Motor. Der Erfolg stieg rasant an mit dem Bau von Personenwagen mit 10–16-pferdigen Vierzylindern.

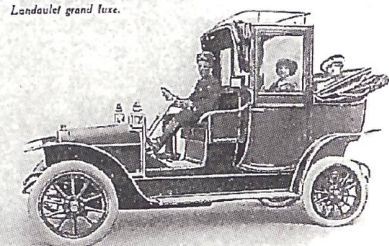
Bis 1908 wurden im Werk Frauenfeld auch Lastwagen und Busse hergestellt.



Voiture d'hôtel.



Landaulet grand luxe.



Taxi.



Oben: Voiture d'hôtel
Mitte: Landaulet grand luxe
Unten: Taxis

1905

A.-G. vorm. F. MARTINI & Co.

SCHWEIZ — FRAUENFELD — SCHWEIZ
Abgabewerkstätten: Basel, Bern, Frauenfeld

Motor-Lastwagen, Lieferungswagen

für alle Zwecke

für Betrieb mit Benzin-Explosionsmotoren.



Inserat von 1905: «Lastwagen Type M7a L3 für 2000kg maximale Last, Gummibereifung, 20km grösste Geschwindigkeit. Einfache Konstruktion – sofort betriebsbereit – geringer Benzinkonsum»

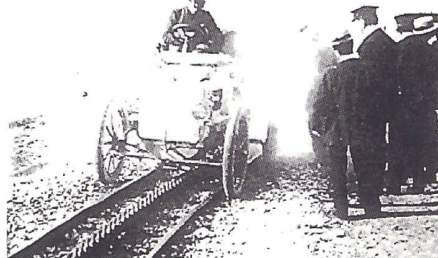
Um die Produktion steigern zu können, investierte Martini einen grossen Teil seines Gewinnes in ein grosses Werk in St. Blaise am Neuenburger See, um dort in Lizenz Fahrgestelle der Lyoner Fabrik Rochet-Schneider herzustellen. Der Motorenbau blieb in Frauenfeld.

In der Frühzeit der Postautomobile waren auch 31 Martinis bei der PTT im Einsatz.

1934 wurde die Firma aus Geldmangel geschlossen trotz der Qualität der etwa 3'500 gelieferten Automobile.



Mit der «Cité Martini, Marin» bei St. Blaise, einer Siedlung für seine Arbeiter hatte sich Martini ein Denkmal gesetzt mit einer Reihe von 30 gruppenweise zusammengebauten Einfamilienhäuser aus dem dortigen gelben Jurastein. Die Überbauung steht heute unter Denkmalschutz.



Ein Meilenstein der Martini Personenwagen war 1903 die zweimalige «Erstürmung» des 2045m hohen Rochers-de-Naye mit einem 14/20 HP-Martini auf dem Trasse der Zahnradbahn durch Captain Deasy.

Orion Zürich 1900–1910

Nachdem Alfred Zürcher bei Martini seine Kenntnisse erworben hatte, gründete er mit seinem Freund Huber in Zürich-Hottingen 1898 eine mechanische Werkstätte.

1900 entstand an der Überbauung Hardturm Str. 131 die Zürcher & Huber, Automobilfabrik Orion.

Der erste Lastwagen mit einem Mittelunterflur 1-Zyl-Motor begeisterte an Militärmanövern in Lenzburg auch viele

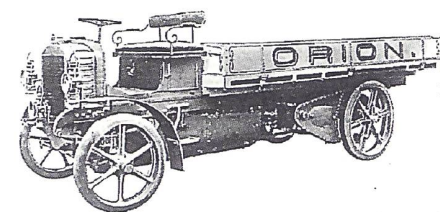
Privatunternehmer. Es folgten weitere Modelle mit unkonventionellen Boxermotoren. Es folgten Exporte nach England, Deutschland, Russland, Frankreich und Südamerika. Filialen in Marseille und Bologna wurden errichtet. An einer Wettbewerbsfahrt des französischen Automobilclubs für Lastwagen soll ein Orion 20'000 km störungsfrei zurückgelegt haben.



Vorführung eines Orions an den Manövern der Versorgungstruppe



Winterliche Ankunft des Orion Nr. 4 in Menziken



Orion, Modell unbekannt

Die Zugerland Verkehrsbetriebe eröffneten 1904 ihre erste Buslinie. Als Fahrzeuge wurden Fahrzeuge von Orion eingesetzt. Der Wagen Nr. 5 wurde von ZVB mustergültig restauriert.

Trotz anerkannter Qualität musste die Fahrzeugproduktion auf Grund zunehmender Konkurrenz 1910 gestoppt werden. Bis 1976 erfolgte der Bau von Rädern, Kühlern und Wagenheizungen.

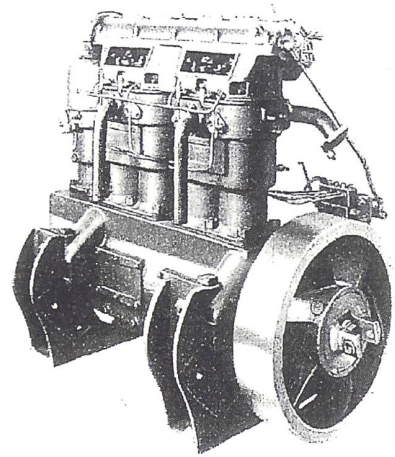
Safir 1906–1908

Kurz nach der Gründung der Schweizerischen Automobilfabrik, Rheineck, durch die Industriellen Dufour und Schmidheiny wurde das junge Unternehmen nach Zürich verlegt. Unter Saurer-Lizenz wurden Lastwagen und Busse hergestellt.

Einen besonderen Namen machte sich Safir 1908 mit dem Bau des ersten schnelllaufenden Dieselmotors für Strassenfahrzeuge unter Mithilfe von Rudolf Diesel, den Ing. Dechamp und

Seguin. Die Leistung betrug 25 PS bei 800 t/min. Für einen Fahrzeugeinbau war dieser Motor mit seiner Lufteinblasung des Brennstoffes jedoch noch nicht geeignet. Irrtümlicherweise wurde diese Konstruktion lange Saurer zugeordnet. Dieser Vierzylinder steht heute im Technischen Museum in München. Kurz darauf musste Safir 1908 schliessen.

Fortsetzung (dritter Teil) in der nächsten Nummer



Der Safir-Dieselmotor

Unfallmeldung zum Zweiten

Text: Ruedi Baer

Fotos: Historischer Polizeiposten, Sepp Eberhard und Walter Erne



In der letzten Gazette (Nr. 126) schrieben wir zum Unfallbericht: «Wo und wann sich der Unfall ereignete, ist unbekannt. Aufgrund des Firmenlogos «HJH» auf dem abgebildeten Unfallwagen dürfte das Fahrzeug zum Unfallzeitpunkt noch beim Erstbesitzer gewesen sein, und der Unfallort vielleicht Flawil? Sicher ist, dass der BLD mit rechter Wucht in das Garten-

mäuerchen gefahren sein muss. Das muss gerumpelt haben!». In der Zwischenzeit sind unsere Leser nicht untätig geblieben, es wurde recherchiert und uns erreichten mehrere Zuschriften. Anton Heer, ein profunder Kenner meinte, Flawil könne ausgeschlossen werden. Dann kam des Rätsels Lösung in Form eines Bildes: Man vergleiche die Bilder... es ist tatsächlich

das gleiche Eck, und das Gebäude mit den Bogenfenstern rechts ist das Kapelleli an der alten Bildstrasse in St.Gallen. Im Hintergrund des farbigen Bilds erkennt man das neu gebaute Hotel «one66», das man auch von der Hauptstrasse aus («IKEA-Kreuzung») erkennen kann. Danke für die Auflösung, lieber Walter Erne aus Gossau, OCS-Mitglied.