Zeitschrift: Thurgauer Jahrbuch
Band: 28 (1953)

Artikel: Hundert Jahre Saurer : 1853-1953
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-700175

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

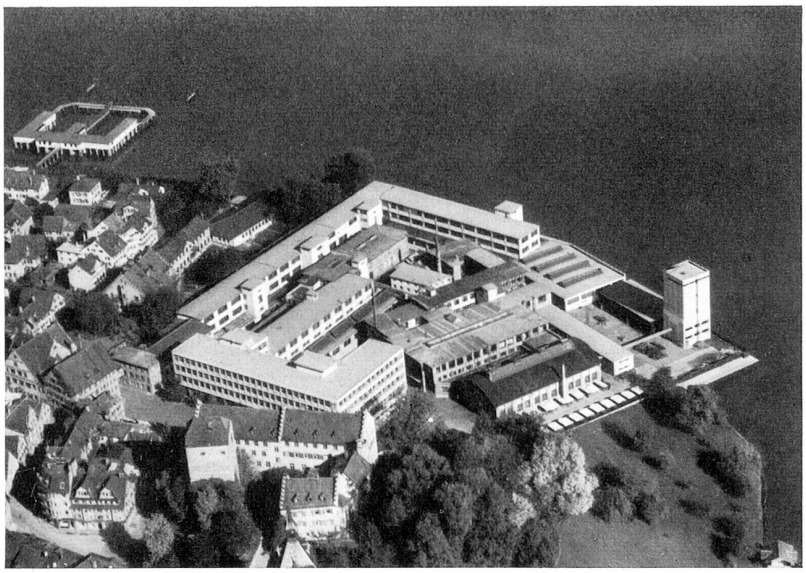
Download PDF: 05.08.2025

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

Hundert Jahre Saurer

1853—1953

Zum Jubiläum der Aktiengesellschaft Adolph Saurer in Arbon

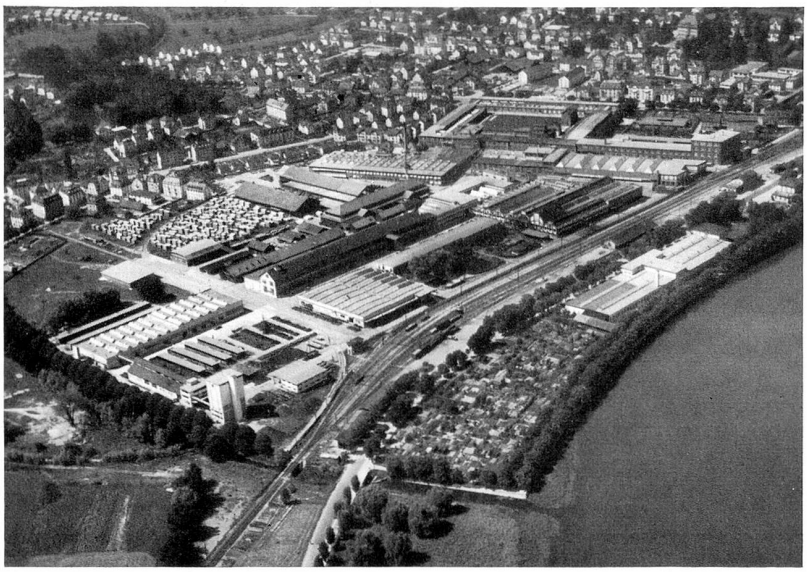


Werk I am See

Als Franz Saurer im Jahre 1853 in St. Georgen-St. Gallen eine Eisengießerei einrichtete, dachte er wohl kaum daran, den Grundstein für ein Großunternehmen zu legen, dessen Name einst in allen Teilen der Welt ehrenvoll bekannt sein würde. Das Geschäft, das er anfänglich als Lohngießerei betrieb, wurde im Jahre 1863, also 10 Jahre nach erfolgter Geschäftsgründung, nach Arbon verlegt. Franz Saurer verfügte über einen regen Unternehmungsgeist und wurde in allen seinen Bestrebungen von seinen Söhnen tatkräftig unterstützt, in erster Linie jedoch durch Adolph Saurer, der später den väterlichen Betrieb übernehmen sollte.

Aus der kleinen Gießerei entwickelte sich, dank der Weitsicht der Unternehmerfamilie, mit der Zeit eine Maschinenfabrik, die sich frühzeitig u. a. auch der Fabrikation von Explosionsmotoren zuwandte. Zuerst unter Adolph Saurer, im Jahre 1888, waren es stationäre Petrolmotoren; doch lag es nahe, die Konsequenzen aus den Erfahrungen von Daimler & Benz zu ziehen und die Verwendbarkeit der Saurer-Petrolmotoren für den Antrieb von Straßenfahrzeugen zu prüfen. Der Versuch gelang; 1896 wurden die ersten Motoren in fremde Fahrzeuge eingebaut. Adolph Saurer's Sohn Hippolyt ist es in erster Linie zu verdanken, daß anschließend auch die Erzeugung von motorisch angetriebenen Straßenfahrzeugen in größerem Umfange aufgenommen wurde. Im Gegensatz zu seinem Vater prophezeite er dieser neuen Traktionsart eine große Zukunft. Die Ansicht des Sohnes siegte und 1902, bei Anbruch des Automobil-Zeitalters, begann er die Fabrikation von Lastwagen, Autobussen und Tourenwagen mit Benzinmotoren.

Mit dem Erreichten war Saurer jedoch noch lange nicht zufrieden. Trotzdem seine Benzinmotoren stets den Vorzug des geringen Brennstoffverbrauchs aufwiesen, suchte man nach einem noch sparsameren Motortyp, der einfacher Bauart sein und ohne Vergaser auskommen sollte. Als Vorbild dienten stationäre Motoren, die mit dem billigeren Gasöl betrieben wurden, jedoch als schwere, langsam laufende Motoren für



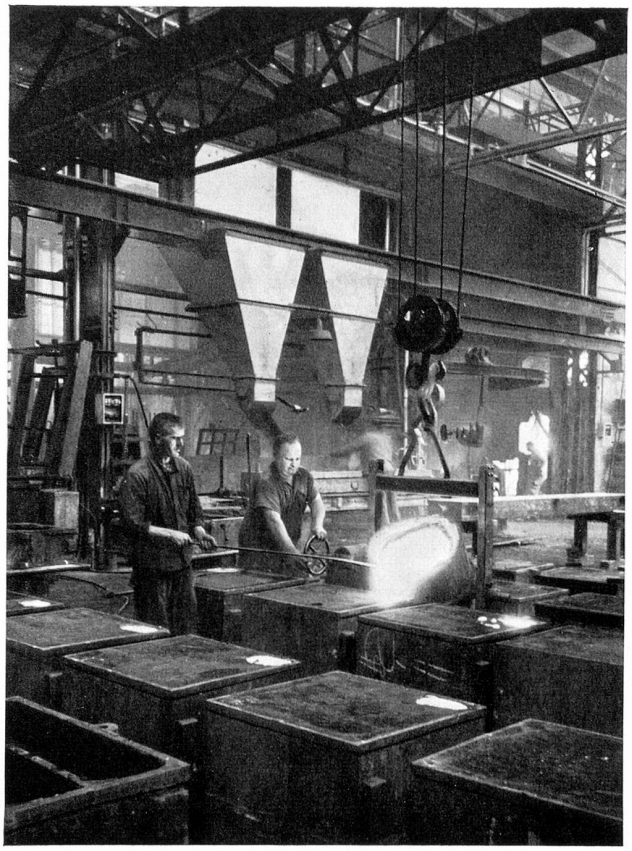
Werk II am Bahnhof

Straßenfahrzeuge nicht in Betracht kommen konnten. Unter persönlicher Mitwirkung des nachmalig berühmten Rudolf Diesel wurde daher aus einem Saurer-Motor der erste schnellaufende Automobil-Dieselmotor entwickelt und 1908 gebaut. Dieser befindet sich heute noch im Deutschen Museum in München.

Der Lastwagenbau wurde in den Jahren 1905–1914 großzügig entwickelt, so daß die Beteiligung an internationalen Wettfahrten Erfolg über Erfolg brachte.

Während der Kriegsjahre 1914–1918 und auch in der Nachkriegszeit wurden als weiterer Zweig Flugmotoren verschiedener Konstruktionen gebaut, wodurch zusätzliche Erfahrung im Bau leistungsfähiger und betriebssicherer Motoren gewonnen wurde.

Die unmittelbaren Bedürfnisse der Kriegswirtschaft hatten aber der Entwicklung von Fahrzeug-Dieselmotoren Halt geboten. Doch im Jahre 1923 wurden die Versuche wieder aufgenommen, erneut angeregt durch den geringen Brennstoffverbrauch, den ausgezeichneten Wirkungsgrad dieser neuen Motorengattung und den niederen Preis des Gasöls. Endlich, im Jahre 1928, konnten Saurer-Lastwagen mit den ersten, wirklich brauchbaren Dieselmotoren an die Kundschaft abgegeben werden. Anfänglich arbeiteten diese Motoren nach dem Acro-Luftspeicher-Verfahren. Durch Forschung und Versuche gelangte man über das Saurer-



Zylinderköpfe werden gegossen

In der Formerei
Hier werden von Hand oder auf modernsten Maschinen die Gußformen kunstvoll erstellt

Kreuzstrom-Verfahren zur direkten Einspritzung des Brennstoffes und der zwangsläufigen Doppelwirbelung der Verbrennungsluft (1934). Dieses Verfahren, das heute noch das modernste und wirtschaftlichste ist, brachte dem Lastwagen-Dieselmotor einen ungeahnten Aufschwung und verdrängte in Europa den Benzinmotor fast ganz aus der schweren Motorfahrzeug-Kategorie. Zum größten Teil ist diese Konstruktion dem genialen Forschergeist Hippolyt Saurer's entsprungen, der leider allzu früh, im Jahre 1936, seiner erfolgreichen Tätigkeit entrissen wurde.

Saurer-Fahrzeuge werden, zum Unterschied von den meisten andern bekannten Marken, nicht in großen Serien als standardisierte Typen hergestellt. Vielmehr sah man sich veranlaßt, auf Grund der in unserem Lande gegebenen Verhältnisse, den Betrieb so zu gestalten, daß den mannigfachen Bedürfnissen der Kundschaft entsprochen werden kann. Die sorgfältigen Fabrikationsmethoden und die bestbewährten Prüfverfahren – zum Beispiel werden Motorgehäuse mittels Röntgenstrahlen auf eventuelle Gußfehler geprüft; jeder fertige Motor kommt auf den Prüfstand, wo Leistung und Verbrauch untersucht werden; jedes Chassis wird eingefahren, usw. – haben es mit sich gebracht, daß Saurer-Lastwagen, -Autobusse usw. eine außerordentlich hohe Lebensdauer aufweisen. So legten schon manche von

«Saurer 6 M»-Geländewagen

ihnen unter den verschiedensten Betriebsbedingungen eine Million Kilometer und mehr zurück.

Der stetige technische Fortschritt und die Ausweitung des Fabrikationsprogramms lassen sich mittels einiger markanter Daten verfolgen. Nach Patentierung der direkten Einspritzung, System Saurer, schritt man 1935 zur Anwendung dieses Prinzips bei kleinen schnellaufenden Dieselmotoren für leichte Lieferungswagen, ja sogar für größere Personenwagen. Als weitere Entwicklung kamen: Der Bau geländegängiger Fahrzeuge für militärische Zwecke, die Herstellung moderner Trolleybusse sowie die Fabrikation von Dieselmotoren für Triebwagen, Notstrom-Generatoren und andere stationäre und fahrbare Anlagen.

Durch den kriegsbedingten Mangel an flüssigen Brennstoffen gezwungen, ging man 1940 auch zur Fabrikation von Holzgas-Lastwagen und Akkumulatoren-Fahrzeugen über.

Saurer-Lastwagen werden heute in Größen von 1½-11 t Nutzlast gebaut, mit Normal- und Frontlenkung. Für ihren Antrieb stehen Saurer-Dieselmotoren mit 4, 6, 8 und 12 Zylindern, mit Leistungen von 45–300 PS zur Verfügung. Neben Stadtomnibussen mit einem Fassungsvermögen von 100 Personen, werden auch Fahrzeuge für große Geschwindigkeiten gebaut, so zum Beispiel neue Reisewagen für bis zu 110 km/Std., wobei einzelne Typen mit Heckmotor ausgerüstet sind.

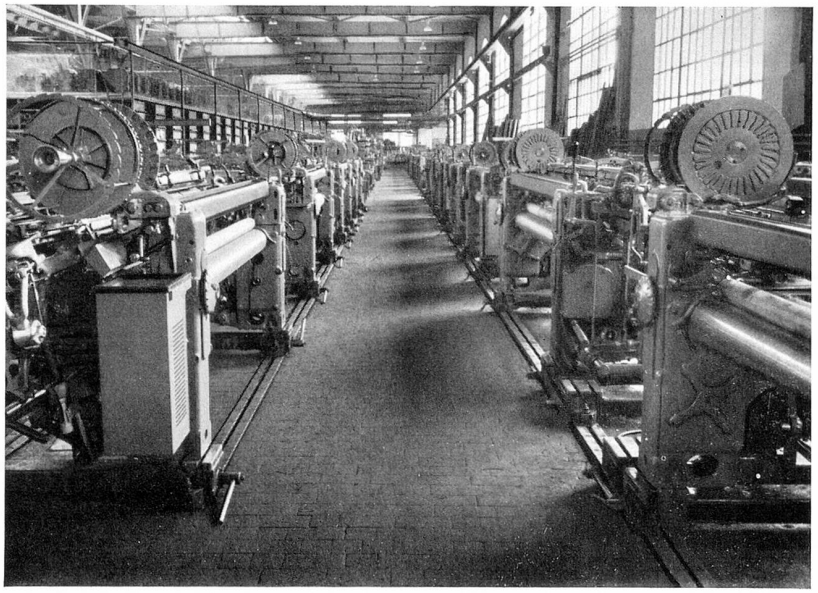
In den Vierziger Jahren folgte außerdem die Weiterentwicklung im Bau von Flugzeugmotoren mit direkter Benzineinspritzung, eigenen Einspritzpumpen und Panzerfahrzeugen. Ferner wurden Vorwählgetriebe mit Flüssigkeitskupplung, Fahrzeuge mit Allradantrieb und Schienenfahrzeuge konstruiert sowie größere Motoren bis 700 PS für Eisenbahnfahrzeuge und Schiffe entwickelt.

Obschon im Lastwagen- und Motorenbau Pionierarbeit geleistet worden war, sind die Ursprünge der Textilmaschinenfabrikation eigentlich viel älteren Datums. Anfänglich wurden in der alten Saurerschen Gießerei auch allerhand Teile für fremde Textilmaschinen hergestellt. Die stark sich entwickelnde Textilindustrie ließ den Wunsch entstehen, solche Maschinen auch in den eigenen Werkstätten selber anzufertigen.

Saurer Autobus mit Heckmotor – Kursfahrt mit Anhänger

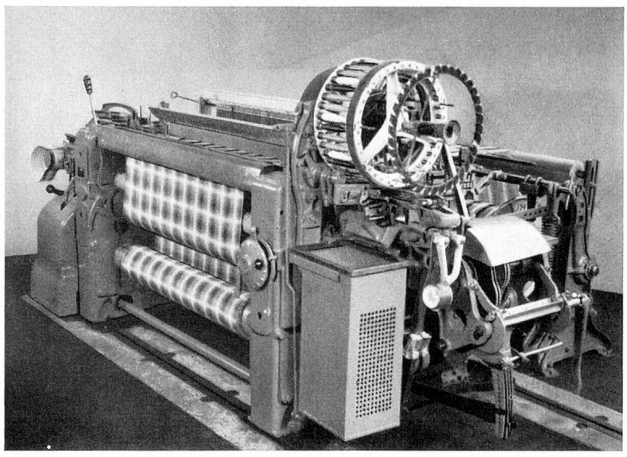
Die damals in der nähern und weitern Umgebung von Arbon stark verbreitete Stickereiindustrie zeigte den Weg, und so entstanden 1869 die erste Saurer-Handstickmaschine und 1878 die erste Saurer-Schifflistickmaschine. Die Herstellung von automatischen Saurer-Schifflistickmaschinen (1912) brachte diesem Gewerbe tiefgreifende Umwälzungen.

Um die Jahrhundertwende wurde von der Textilmaschinenabteilung als neuer Zweig auch die Entwicklung von eingängigen Bandwebstühlen eingeleitet und als kurz darauf der modisch bedingte Zusammenbruch der Stickerei-Industrie eintrat, sollte diesem Gebiet ein neuer Erfolg beschieden sein. Nachdem 1910 der erste eingängige und 1920 der erste mehrgängige Bandwebstuhl von Saurer auf dem Weltmarkt erschien, war der Fortbestand dieses Produktionszweiges gesichert.



Montagehalle für Saurer Breitwebstühle Typ 100 W

Als Ergänzung hiezu wurde anfangs der Zwanziger Jahre der Bau von Breitwebstühlen aufgenommen. Dabei hatte man sich jedoch noch an die alten, bestehenden Bauformen angelehnt. Das erstrebte Ziel war aber der Bau einer vielseitig verwendbaren, technisch überlegenen und im Prinzip neuartigen Konstruktion. 1930 standen hiefür die grundlegenden Zeichnungen zur Verfügung. Nachdem eine Anzahl dieser für leichte und mittelschwere Gewebe bestimmten Webstühle hergestellt und im eigenen Werk auf Herz und Nieren geprüft worden waren, wurde in den Jahren 1935/1936 eine kleine Serie zu Versuchszwecken an einige schweizerische Webereien abgegeben. Erst als sie sich dort ebenfalls bewährt hatten und die letzten Verbesserungen berücksichtigt worden waren, begann man 1939 mit der serienmäßigen Erzeugung und dem Verkauf dieser leistungsfähigen und technisch hochqualifizierten Maschinen.



Die neueste Schöpfung auf dem Gebiete der Webmaschinen: Ein vierschütziger Saurer Spulenwechsel-Automatenwebstuhl für Kunstseide, Seide und Nylon

Ein neuer, vielversprechender und aufstrebender Fabrikationszweig war entstanden. Zum ersten Male gelangte dabei im Webstuhlbau das Baukastensystem zur Anwendung, das heißt sämtliche Webstuhltypen sind auf dem gleichen Grundstuhl aufgebaut; mit Hilfe der entsprechenden Anbauaggregate können praktisch alle Textilfasern verwoben werden. Dank dem zur Verfügung stehenden Präzisionsmaschinen-Park, den geschulten Spezialarbeitern und der reichen Erfahrung in der Metallverarbeitung konnten auch fabrikatorisch neue Wege beschritten werden. Erstmalig wurden hier die im Maschinenbau gültigen Grundsätze auch im Webstuhlbau angewendet und sämtliche Teile nach Toleranzen bearbeitet.

Der Erfolg dieser epochemachenden Konstruktion blieb nicht aus, und so ist der Name Saurer inzwischen auch in den Webereien der ganzen Welt zu einem Begriff geworden. – Schließlich, 1948, wurde das Fabrikationsprogramm durch einen nach den gleichen Prinzipien konstruierten, ebenfalls oberbaulosen Webstuhl Typ 200 W für schwere Gewebe vervollständigt.

Im Laufe der Jahrzehnte hat sich das Unternehmen nach innen und außen beträchtlich ausgedehnt: Das überbaute Fabrikareal umfaßt heute zirka 83 000 m². Die 1920 in eine Aktiengesellschaft umgewandelte Einzelfirma, deren Aktienkapital 1951 auf 20 Millionen Franken erhöht wurde, verfügt zurzeit über einen Mitarbeiterstab von zirka 3000 Personen, wovon ungefähr 400 Angestellte. Ferner werden von der Automobilabteilung eigene Reparaturwerkstätten und Ersatzteillager in Arbon, Basel, Morges und Zürich betrieben.

Währenddem ein großer Prozentsatz der Textilmaschinen exportiert wird, hat es die Automobilabteilung in dieser Beziehung aus zolltechnischen Gründen wesentlich schwerer. Unsichtbar, jedoch in bedeutendem Umfang, wird dort auch eine besondere Art des Exportes getätigt, indem Saurer-Chassis und Dieselmotoren von großen Industrie-Unternehmen in England, Frankreich, Italien und Österreich in Lizenz hergestellt werden.

Die stark ausgebaute Forschungsabteilung mit ihren zahlreichen Versuchslaboratorien und ihrem Stab an Ingenieuren bietet ferner dafür Gewähr, daß die Firma Saurer auch in Zukunft mit der Entwicklung der Technik Schritt halten wird.

Pfingsten

Von Karl Meier

Herr, Deine Flammen brennen wieder
Ob allen Häuptern Deiner Schar,
Und alle Zungen bringen Lieder
Zum Lobe Deines Wunders dar.

Herr, höre! Unsre Herzen flehen:
Erlös' die Welt durch Deinen Geist!
Er ist es, der die Blinden sehen,
Die Lahmen wieder gehen heißt.

Herr, sieh'! Die Völker arg vergessen
Das groß' Gebot aus Deinem Mund,
Und fühlen nicht, daß sie vermessen
Schon tanzen an der Hölle Schlund.

Herr! Liebe gabst Du jedem Wesen
Als Teil von Dir in seine Brust.
In jedem Menschenauge lesen
Wir immer noch des Himmels Lust.

Herr! Gott! Du weißt, auch unser Denken
Gilt nicht nur dieser Erde Glück,
Und will ein Freund sich ganz uns schenken,
So bringt er uns zu Dir zurück.

Herr! Schüre wieder Deine Flammen!
Und wo ein Herz erkalten will,
Durchglüh' es ganz! Von Dir entstammen
Wir alle doch! Du bleibst das Ziel.