

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 12 (1936)
Heft: 11

Artikel: Das Herz im Kolben
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-756806>

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: 13.01.2026

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

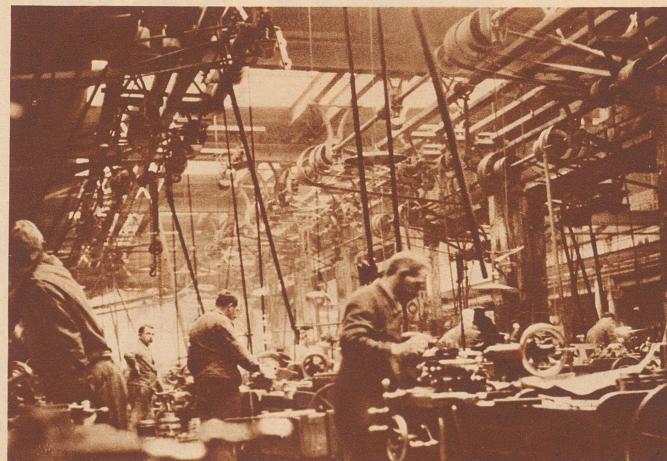


Kontrolle — die große Bürgschaft. Der gute Koch prüft in seiner Küche das Fleisch, die Hausfrau prüft auf dem Markt den Salatkopf, der gewissenhafte Käufer prüft im Kleiderladen das Gewebe des neuen Anzugs, der Schullehrer hat uns seinerzeit schwer geprüft, und das Leben prüft uns alle immer wieder. Immer wieder prüfen heißt's auch im Automobilbau. Zwar ist jedes Stück, genau gezeichnet, sind auf jeder Zeichnung die Maße aufs genaueste angegeben, jeder Dreher muß genau die Stücke, die er bearbeitet, und nirgends im ganzen Betrieb gibt's das berühmte laufende Band, auf dem die Stücke von einem Arbeiter zum andern wandern, ob sie nun in allem einwandfrei seien oder nicht. Nirgends steht die Eile zuvorderst, sondern überall die Exaktheit, und doch, trotz alledem kommen alle wesentlichen Einzelteile zu der besonderen Kontrollstelle des Hauses, ehe sie zusammengefügt werden. Die Kontrollverfahren sind eine Wissenschaft für sich. Mit besonderen Apparaten. Da geht's manchmal um den Tausendstel eines Millimeters! Wer kann sich so wenig überhaupt noch vorstellen! Da geht man mit durchtriebenen Maß- und Vergleichsinstrumenten, mit Vergrößerungs- und Fehlervervielfachungsgeräten den Zahnrädern zu Leibe, ebenso den Düsen, den Kolben, Ventilen und vielem anderem. Bild: Ein kritisches Frauenauge misst den Durchmesser einer Nockenwelle, deren Durchmesser auf $10/1000$ Millimeter genau bearbeitet sein muß.

Alles dreht sich. Die Räder der Dreherei drehen sich, und das Rad der Zeit dreht sich auch. Dieser Raum gehört zu den ältesten Stellen der ganzen ausgedehnten Fabrikanlagen. Hier, in der Dreherei, haben die Arbeiter vor zwanzig und dreißig Jahren andere Stücke gedreht als heute: Bestandteile für Stickmaschinen, die damals den großen Verkaufsgegenstand der Saurer-Werke darstellten. Stickmaschinen für St. Gallisch und Stickmaschinen für Ausland. Die Stickmaschinen stehen still. Die Autos aber fahren um so schneller. Um die Jahrhundertwende ging man unter der Anführung des heutigen Chefs der Firma und tüchtiger Fachingenieure daran, sich im Autobau zu versuchen. Viele ältere Leute waren mißtrauisch und waren dagegen, so wie's in der Welt eben ist und sein muß. Heute baut die Firma mehrere hundert Wagen und Motoren bei gutem Geschäftsgang, Wagen für die Schweiz, für Südamerika, für den nahen Orient, für Polen, Japan usw., Wagen für Länder, wo große Anforderungen an die Dauerhaftigkeit gestellt werden.

Die Meister vor der Zeichnung. Die Saurer Werkstätten und Büros beschäftigen zur Zeit etwa 1800 Leute. Bei voller Beschäftigung waren es in den Jahren 1919/20 weit über 2000. Alte und junge, erfahrene und Lehrlinge, einfache und unruhige Leute, brave und ruhige, die ihre Arbeit Jahr um Jahr wie eine Uhr tun. Viele von ihnen haben ein gutes Stück Welt und viele Betriebe gesehen, andere haben fast ihr Leben im Dienste der einen Saurer-Firma zugebracht. Es braucht aller Gattig Lütt da drin, für jeden Platz sind die Anforderungen verschieden. Menschenkenntnis und die Kunst, aus jedem sein Bestes herauszuholen und ihn dahin zu stellen, wo er das Seine am besten leisten kann, sind Umstände, die man nicht in Zahlen und Rechnungstabellen so leicht einstellen kann, und die doch in einem Betrieb von der Art der Saurer-Werke ihre große Rolle spielen.

Das Herz im ..



Was uns bei einem Gang durch die Saurer-Werke im Gedächtnis blieb

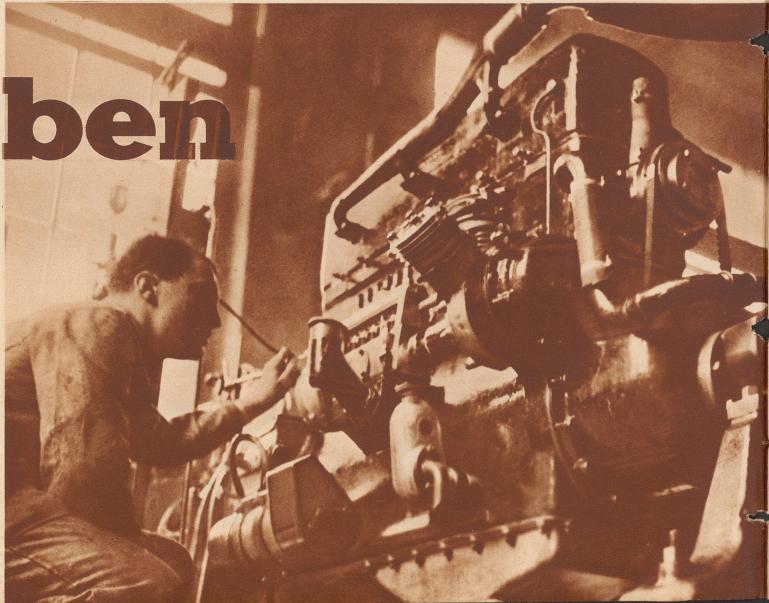
Wir wollen keinen erschöpfenden Bericht von unserem Rundgang durch die Saurer-Werke in Arbon geben, dazu reicht weder unser Platz noch unser Verständnis. Einen Tag lang haben wir vom Morgen bis zum Abend geschaut, gefragt, gehört, erfaßt und gestaunt. Und das Ergebnis: eine ehrfürchtige Bewunderung von der Fülle der Dinge, den Aufgaben, Schwierigkeiten, vor der Arbeit, der Denkkraft und Ingenieur-Kunst, die da am Werke sind. Warum wir das veröffentlichen? Die Werke sind ein Stück Schweizer Volkswirtschaft, ein Ausschnitt aus der Kampffront des Exportes, wo die Entscheidungen über die Schicksale tausender schweizerischer Arbeiter und Angestellten fallen. Und die Wagen? Es sind gute Bekannte, wir kennen die Umrisse der gro-



Die neue Konstruktion, jede Aenderung, jede Verbesserung eines Wagens, erinnert eines Teils zu zunächst ein Gedanke. Eine flüchtige Bleistiftskizze, eine paar Striche irgendwo am Rand eines Blattes und sind sofort der Auffall. Aus diesen paar Strichen erstellt dann, wenn der Weg fruchtbar erscheint, ein ganzes Heer von Zeichnungen, immer vollständiger, bis zuletzt jedes einzelne Teilstück seine endgültige Gestalt hat und ist sofort der Auffall. Diese Zeichnungen sind, sie ist der Anfang, und dem jetzt arbeiten an den ersten Händen in der Fabrik. Wer so einen Motor oder Wagen sich bestellte, beruft sich auf die Zeichnung, die er auf dem Antrag bis zu diesem Zeitpunkt von einer Zeichnungsanstalt, die mit dem Betrieb geschäftig waren, jederzeit überprüft werden kann. Die Zeichnungen allein, die ja im Betrieb genutzt werden, jederzeit verändert, es sind etwa 7000 verschiedene Wagen entstanden, die besser sind diese ausgenutzt. Es zeigt sich auch hier die Schwierigkeit unseres eignen Binnenmarktes. Große ausländische Autoren stellen nach den fertigen Konstruktionszeichnungen herstellen kann, umso weniger belastend ist dann die Wagen einzufinden, und jedes wird seine besondere Wurzel haben. Das verlangt allemal neue Zeichnungen und bringt neue Kosten.

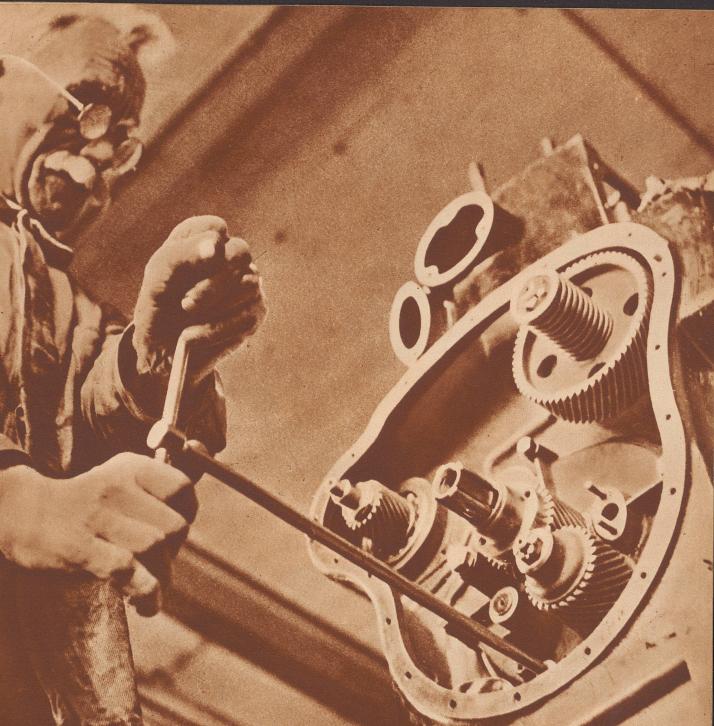
..Kolben

Die Prüfung. Großer Sechszylinder-Lastwagen - Dieselmotor auf dem Prüfstand. Der zusammengefügte Motor macht hier sein Examen durch, ehe er hinauskommt ins Leben, ehe er gegen gewöhnliche, leicht zu handhabende Eile angreifen wird, ehe er dem Staub der Landstraßen, der Hitze der Sommergärten, der Kälte der Winternächte preisgegeben ist, sei's bei und auf den überseeischen Routen, sei's in den Petrolgebieten Venezuelas. Er wird da gerupft, bevor er endgültig in die Hand eines wohlwollenden, verständigen Chaufeurs oder der Fuchsl eines dummen Draufkommens fällt. Dieser Prüfung kann Lärm und Armut nicht widerstehen; damit auf diesem Standort zuletzt ununterbrochenen während 10 Stunden seine Touren. Wie die Aeronauten jenen denkenden Mechanikern, Leben und Tod im Hals halten alles fest, Temperatur, Oelverbrauch, Brennstoffverbrauch, Tourenzähler, und so weiter. Auf den Prüfständen laufen denn den eigentlichen Handels-Kandidaten, Einzylinder, Vierzylinder, sechs- oder achtzylinder, vielleicht auch das Leben auf der Straße kennenzulernen werden, Versuchsgebilde, zu kurzem Leben nur berufen, Neu-Konstruktionen, welche die Anfänge großer Umwälzungen darstellen können.

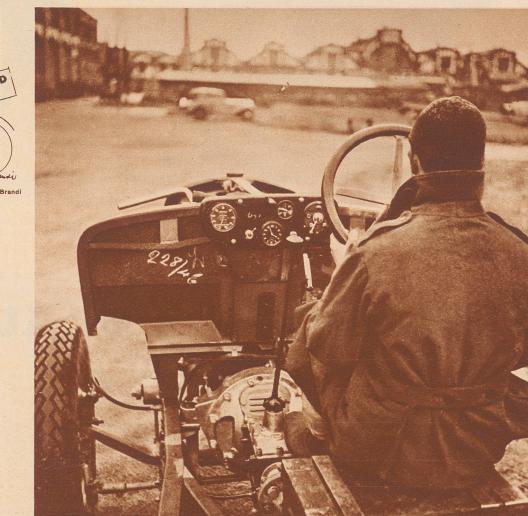


Zwei Wagen

ßen Ungetüme aus manchen Begegnungen auf der Landstraße, auf Bau- und Arbeitsplätzen oder auf den großen Alpenstrassen. Wir sind die Heimaten einer hochentwickelten, in der Welt bekannten Lastwagen-Fabrikation, unser eigenes Land kann als alleiniger Abnehmer das Werk nicht beschaffen, es kann das Land und für sich seines kleinen Marktes wegen nicht tun, dazu aber kommen eine mangelnde Disziplin des Schweizer Käufers. Er erhält für einen etwas höhern Preis ein Schweizerzeugnis, das ihm im Laufe der Betriebszeit durch seine Leistungsfähigkeit für die Menschen wendungsfähig bleibt, dennoch sind die Gedanken auch bei uns oft kurz, und die vaterländische Disziplin läuft zu wehren übrig. Nicht mit Züllen und Verboten allein sollen wir unsere Industrie schützen. Wir leben in einer Demokratie, was die Demokratie tun muß, möbliert er gern aus Einsicht tun. Unsere Bilder sind so gemeint: die Einsicht den Fragen der Schweizer Autobaus möchten sie ein wenig fördern.



Montage der Motoren. Was für ein gewaltiger, vielfältiger und verzweikter Organismus ist so eine Automobilfabrik! An ihrem Auge steht die Untersuchungslust, stehne Pläne und Rechnungen. Dann heißt es einkaufen und gut einkaufen. Stahl, Eisen, Aluminium, Kupfer und so weiter. Dann heißt's: das Einkaufsprüfen. Hierher sollen die Rohstoffe in Form kommen. In den Gießerei schmieden und fließen die Metalle, kochend dringen sie in die Formen, und an den Schmelzöfen wird geschmolzen. Dann kommt die Montage. Einzelne Teile der Maschinen sich an die gewünschte Endgestalt aller Teile des späteren Motors heran. Werkzeuge von ungeheurer Kraft und Feinheit zugleich reißen die Zahnräderrollen aus Stahl- und Gußstücken auf Maschinen, die selber nach vielen Erfahrungen und vielen Überlegungen von den Sauer-Werkstätten gebaut wurden. Schließlich, nach dem Zusammenfügen der Teile, kommt die Prüfung. Ganz besondere Prüfungen sind von höchster Bedeutung — gewiß, die Zeit ist kostbar, rasche Arbeit ist nötig, aber das Beste ist doch die Thise im Kleinsten — sie kommt dem Ganzen zugute.



Probefahrt. Nun sind sie endlich beisammen, alle die Teile, die es braucht, dann überhaupt fahren kann: Motor, Getriebe und Räder, zusammen das Chassis ge- nannt. Der Chassis setzt sich hinauf und ganz macht seine ersten, das Ganze auf dem Boden auf. Ein Hand eines kundigen Führers, wie die kleinen Kinder, die geführt von der Mutter, gehen maligen Messing, Verzierung, Beobachtungen und Horden. Sind in allen die vorgeschiedenen Teile und Zahlen erreicht, dann kommt auf Chassis Christus kommt, dem den Unverständigen die Handreiche bedient; die Karosserie, die auf dem Wagens Aussenseite bestimmt. Die alten Chassis-Brüder werden ungleich Wunsch-Brüder: Liniwagen, Carrion, Kastenwagen, Liegewagen, Brücke- wagen, Kastenwagen, die nach Wunsch. Und die Wünsche sind unzählige. Besonders der eigentliche, der geforderte, gewünschte Wagen. Ein Wagen will allemal seinen besondern Dreh oder Knief sich haben.