

Franz Vago AG, Strassen- und Tiefbau Müllheim-Wigoltingen

Autor(en): **Nater, Bruno**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Thurgauer Jahrbuch**

Band (Jahr): **43 (1968)**

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-700156>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

FRANZ VAGO AG, STRASSEN- UND TIEFBAU
MÜLLHEIM-WIGOLTINGEN

«Es ist nun zwanzig Jahre her seit der Gründung der Baufirma. Mit bescheidenen Mitteln, wie es ja bei einer solchen Neugründung nicht anders sein kann, hat der Firmainhaber Anno 1914 die ersten Steine auf eigene Rechnung vermauert und den ersten Spatenstich als selbständiger Unternehmer getan. Aus bescheidenen Anfängen heraus ist im Verlaufe der Jahre ein Betrieb entstanden, der sich in nie geahntem Ausmaß entwickelt hat. Das enorme Wachstum der Firma bedingt eine Reorganisation von Betrieb und Leitung; die Söhne von Franz Vago, Jacques und Reinhard, nehmen die praktische Arbeit im väterlichen Geschäft auf.»

Dieser Eintrag, der Geschäftschronik des Jahres 1934 entnommen, belegt in wenigen Worten das Bestehen einer der zur Zeit größten Straßen- und Tiefbauunternehmungen im Kanton Thurgau.

Vom Pflasterjungen zum Großunternehmer

Bis es allerdings so weit war, daß Vater und Söhne Vago gemeinsam den großen Aufgabenbereich bearbeiten konnten, vergingen für den einstigen Pflasterjungen Franz, der zur Saisonarbeit aus dem italienischen Bergdorf Urio in die Schweiz eingereist war, Jahre der Bewährung.

Franz Vago wurde, nachdem er sich in Müllheim die Tochter des Gemeindeammannes als Lebensgefährtin auserwählt hatte, im Jahre 1914 in der thurgauischen Gemeinde Wigoltingen als selbständiger Hoch- und Tiefbauakkordant ansässig. Mit einem Büroraum von 2 auf 3 Meter und einem Magazinchen von etwa 25 Quadratmetern Fläche war der damalige Betriebsumfang wahrhaft bescheiden. Bereits ein Jahr später, 1915, erwarb sich der junge Unternehmer nebst dem Schweizer Bürgerrecht auch dasjenige seiner neuen Heimatgemeinde Wigoltingen, weshalb er

die Rekrutenschule zu besuchen und weiteren Militärdienst in einem Thurgauer Bataillon zu leisten hatte.

Waren es anfänglich zur Hauptsache Hoch- und Tiefbauarbeiten, Meliorationen, Fluß- und Bachverbauungen, Güterzusammenlegungen, die damals noch ohne große Betriebsunkosten bewältigt wurden, so verzeichnete man anfangs der zwanziger Jahre eine rapide Zunahme der Straßenbautätigkeit und des Straßenbelagbaues im speziellen, was die Aufwendung des ganzen Betriebskapitals für die Anschaffung von Baumaschinen notwendig machte. Interessante Anhaltspunkte über die damaligen Verhältnisse gibt die Chronik des Jahres 1925 wieder:

Inventarbestand: Maschinenpark mit Zubehör 60 000 Franken, Werkzeugeschirr und Eisenwaren 16 000 Franken, Baumaterialien 7000 Franken, Gerüstmaterialien, Bauholz 8000 Franken, Büroinventar 1500 Franken.

Durchschnittliche Stundenlöhne: Maurer 1.35 bis 1.40 Franken, Facharbeiter 1.30 bis 1.50 Franken, Hilfsarbeiter 1 bis 1.10 Franken. In diese Zeit fällt auch die Angliederung eines Sägereibetriebes im «Hasli», sowohl zur Deckung des Eigenbedarfes an Bau- und Gerüstholz als auch zur Belieferung des Zimmerei- und Schreinerereigewerbes in der näheren Umgebung.

Krisenjahre

Der Anfang der dreißiger Jahre stand im Zeichen einer zunehmenden Arbeitslosigkeit, speziell in der Maschinenindustrie. Weniger betroffen von der Krise wurden die Tief- und Straßenbauunternehmungen, welche einerseits von der öffentlichen Hand «Notstandsaufträge» zugesprochen erhielten, andererseits aber Arbeit für die ihnen aus verschiedenen Branchen zugeteilten ungelernten

Hilfskräfte anzunehmen hatten. Ein merklicher Leistungsabfall auf den Bauplätzen wirkte sich, obschon gerade während jener Zeit erstmals seit dem Bestehen der Firma der Jahresumsatz eine Million Franken überschritt, negativ auf den erhofften Unternehmerverdienst aus. Die sich im Thurgau immer stärker bemerkbar machende außerkantonale Konkurrenz und die ständig fortschreitende Entwicklung speziell im Sektor Straßenbelag ließen die junge Unternehmung nicht zur Ruhe kommen. Mit der Gründung von Filialen wurden in den Kantonen Zürich, St. Gallen, Schwyz, Zug, Glarus, Tessin und Graubünden neue Arbeitsgebiete erschlossen und, im Zusammenhang mit der Patenterwerbung für die Herstellung von «Sintex»-Spezialmischgut, im «Hasli» eine eigene Fabrikationsanlage erstellt. Eine weitere, wenn auch bescheidene Erwerbsquelle war der Geleisebau, welcher ebenfalls anfangs der dreißiger Jahre in das umfangreiche Arbeitsprogramm eingegliedert wurde. Gleichzeitig mit dem Erwerb eines 75 000 Quadratmeter umfassenden Kiesgrubenareals in der «Oberen Au» von Weinfelden, dessen Kaufpreis mit 10 000 Franken damals reichlich hoch bemessen schien, wurde 1937 der Bau eines leistungsfähigen Kies- und Schotterwerkes beschlossen und im selben Jahr fertig erstellt. Nach kaum dreimonatiger Betriebsdauer ging die mit einem Kostenaufwand von 140 000 Franken erstellte Anlage in Flammen auf; nach vier Monaten des Wiederaufbaues lief das Werk wiederum auf vollen Touren. Das nach Qualität streng sortierte Kiesmaterial wurde, so wie heutzutage, größtenteils entweder als Handelsware abgesetzt oder fand Verwendung bei der Erstellung von Straßenunterbauten und Schwarzbelägen.

Auf der Suche nach einem vollwertigen Belagsprodukt für stark beanspruchte Fahrbahnen entwickelte die Firma Vago in Zusammenarbeit insbesondere mit der Materialprüfungsanstalt der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich die zu jener Zeit

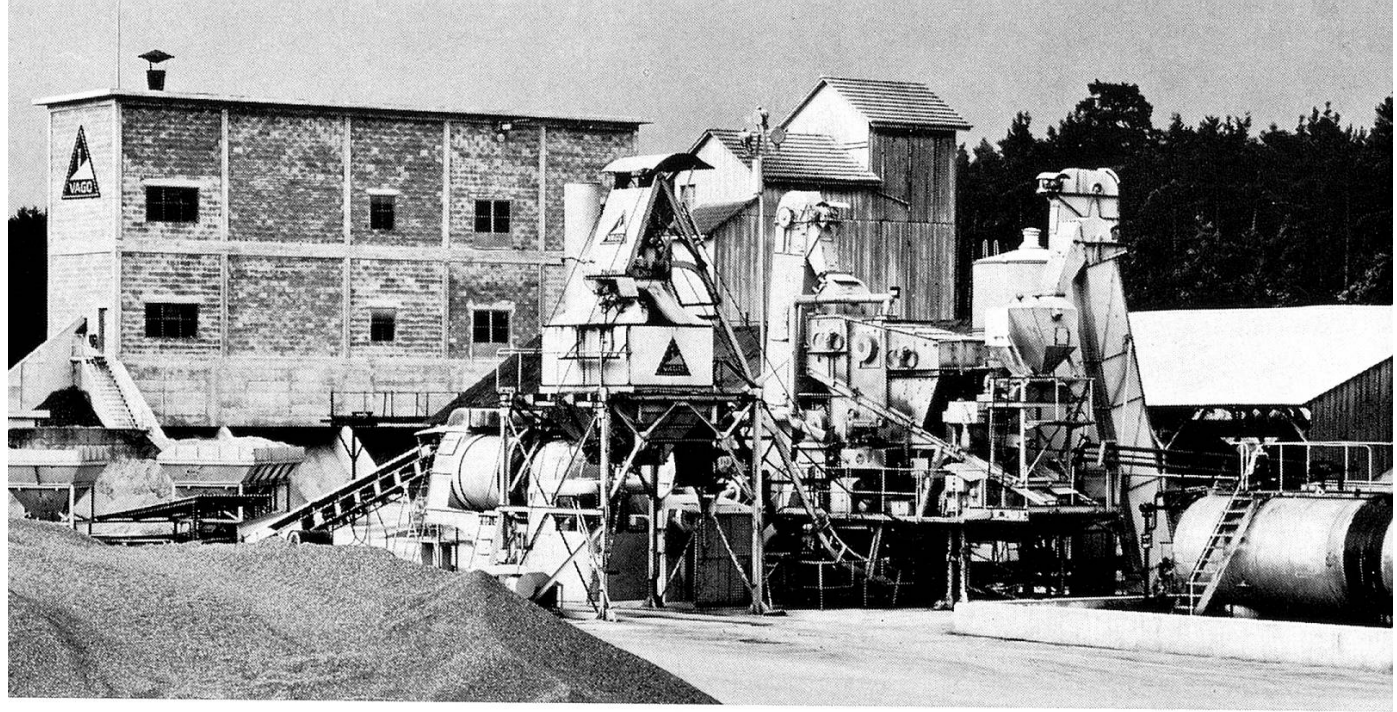
aufkommenden bituminösen Fillerbeläge und deren sogenannte Sandpapierrauhigkeit weiter. Das Ergebnis der damaligen Forschung – das «Vabit» – steht unter Patentschutz; es hat seinen Platz auch unter den neueren Baustoffen weiterhin behauptet.

Die Krise während den Kriegsjahren 1939 bis 1945 machte auch vor dem Baugewerbe nicht halt. Rationierung, Importsperrern und Mangel an Berufsleuten infolge ständiger Militärdienstleistungen führten zu Stockungen in der Bautätigkeit. Um die wenigen Aufträge setzte ein unerbittlicher Konkurrenzkampf ein, und nur gerade die Erstellung militärischer Anlagen für den Bund vermochte die Lächer im Arbeitsbestand in beschränktem Maße zu stopfen. Es bestätigt den Unternehmergeist und das Verantwortungsbewußtsein des Geschäftsinhabers, als er sich zur Beschaffung von Brennstoff und Arbeit auf eigenes Risiko im Simmental an die Förderung von Kohle und in der Gegend von Nußbaumen an die Ausbeutung von Torf heranwagte – Unterfangen, die, obschon bescheiden in der Rendite, mithalfen, Personal und Bauinventar schlecht und recht durch die Krisenjahre zu schleusen.

Aufschwung nach dem Krieg

Der gewaltige Nachholbedarf und die geradezu stürmische Entwicklung im Straßenbau drängten nach dem Krieg zu entscheidenden Schritten und Umdispositionen hinsichtlich der künftigen Geschäftsstruktur. So hat die Firma, unter anderem um eine bessere Koordinierung zwischen Stammhaus und Filialen zu erwirken, den rückgängigen Hochbau- und den Sägereibetrieb aufgegeben, ebenso die wenig rentable Niederlassung jenseits des Gotthards.





Umgekehrt konnte mit der Neueröffnung eines zweiten Kieswerkes, das mit einem Kostenaufwand von rund 65 000 Franken in Häusern erbaut wurde, dem großen Bedarf an Straßenbaustoffen einigermaßen entsprochen werden.

Ein weiteres Problem war schon Ende der vierziger Jahre die Beschaffung von Arbeitskräften. Saisonarbeiter aus Italien ermöglichten es, an der rapiden Zunahme des Bauvolumens teilzuhaben und die beträchtlichen Aufträge zu bewältigen. Aber nicht nur die Umsatzzahlen stiegen; die immensen Investitionen in Maschinen, Transportmitteln und Bauten verschlangen alljährlich enorme Summen. Mit der Umwandlung der Einzelfirma in eine Aktiengesellschaft am 1. Januar 1955 folgte man dem natürlichen Weg in der Entwicklung eines Kleinbetriebes zur Großunternehmung. Heute beschäftigt die Firma rund fünfhunderfünfzig Bauarbeiter und Angestellte, und den Betriebsinstallationen sind inzwischen weitere Einheiten angegliedert worden, so unter anderem: 1958 der Bürogebäude- und Werkstattneubau im «Hasli», 1959 das Straßenbaulaboratorium im «Hasli», 1961 der Neubau des Kieswerkes Häusern, 1963 die Mischgutaufbereitungsanlage in Edlibach, 1965 die Mischgutaufbereitungsanlagen in Weinfelden und Chur sowie der Magazinneubau in Henau, 1966 die Mischgutaufbereitungsanlage in Weiach und der Neubau des Kieswerkes in Weinfelden, 1967 die Mischgutaufbereitungsanlage in Schiers – Aufwendungen als Folge der anhaltenden Geschäftsausdehnung und der stetig größer werdenden Anforderungen des letzten Jahrzehnts an den Straßenbau.

Oben: Kieswerk und Aufbereitungsanlage Weinfelden.
Leistung etwa 60 Tonnen in der Stunde.

Mitte: Belagseinbau auf der Straße Steckborn-Berlingen, 1967.

Unten: Werkhof im Hasli, 1967.

Auch das Ausland machte sich die Dienste der Firma zunutze. So wurde sie beispielsweise für Belagsarbeiten in Italien, Österreich und Süddeutschland beigezogen, wobei die in der Schweiz nach einem Spezialverfahren entwickelten Brückenisolierungen und -beläge Wesentliches zum guten Ansehen der Unternehmung auch jenseits der Landesgrenzen beitrugen. Die Autobahnbrücke Freimann-München, die Europabrücke in Innsbruck, die Rheinbrücken Au-Lustenau und Haag-Bendern, die Straßenbauarbeiten Antegnate-Calcio (Mailand-Brescia), Chianciano Terme, Via Cassia in Rom, in Campione, am Flexenpaß, an der Triester Bundesstraße in Wien, an der Sattledter Bundesstraße, die Bauvorhaben Bregenz-Lauterach, Umfahrung Biberach und Bundesstraße Allenspach sind ein paar Zeugnisse der Baubeteiligung im Ausland.

Im «Hasli», abseits vom großen Verkehrsstrom und in unmittelbarer Nähe von Werkhof und Bürotrakt des Stammhauses, steht die «Wartegg». Dieser Landgasthof ging anfangs der fünfziger Jahre in den Besitz von Franz Vago über, der die Liegenschaft gründlich renovieren ließ; seit mehr als fünfzehn Jahren führt nun Herr Bräker diesen bekannten «kulinarischen Filialbetrieb» als Pächter und Küchenchef.

Franz Vago schied kurz vor dem goldenen Geschäftsjubiläum nach einem Herzschlag im Herbst 1963 in seinem Jagdrevier Bertschikon aus einem arbeitsreichen Leben. Die Söhne Jacques und Reinhard Vago verwalten das väterliche Erbgut in seinem Sinne.