

Zeitschrift: Thurgauer Jahrbuch

Band: 7 (1931)

Artikel: Kurzer Ausschnitt aus der Geschichte der Aktiengesellschaft Adolf Saurer Arbon

Autor: Muggli, Hans

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-700688>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

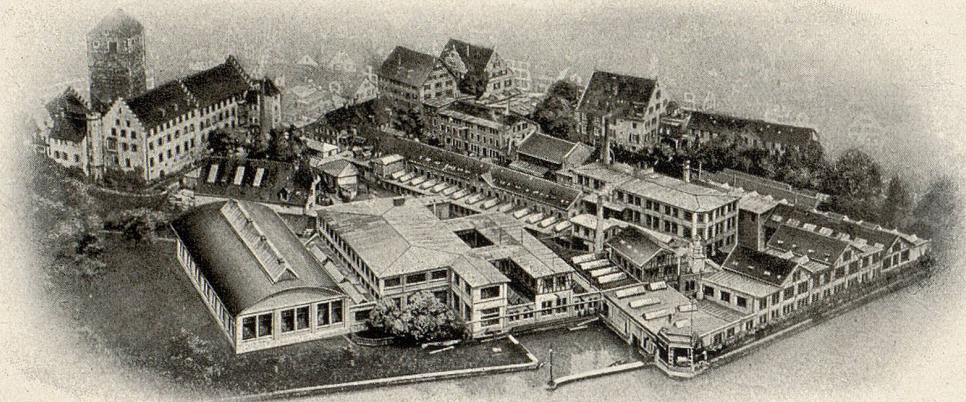
Download PDF: 26.04.2025

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

Kurzer Ausschnitt aus der Geschichte der Aktiengesellschaft Adolph Saurer Arbon

Schlenderst du in beschaulichem Sinnieren, das Herz voll Freude ob der imposanten Ausmasse, durch die prächtigen Parkanlagen, die Arbons Weitblick und Regsamkeit selbst in schweren Krisenzeiten schuf, so hältst du auf einmal inne vor einem bescheidenen, knorrigen Stein aus Berggranit, als zwänge dir der einfache Denkstein von selber eine innere Ehrfurcht ab, die in Bewunderung und Hochachtung übergeht, wenn du darauf das Bild des Mannes eigener Kraft, das Bild *Adolph Saurers*, triffst, jenes Mannes, ohne den das thurgauische Industrie-

dessen weitsichtiger Leitung — assistiert von seinen initiativen Söhnen Anton, Emil und Adolph — entwickelte sie sich dann zur eigentlichen Maschinenfabrik und wuchs dank nieversagendem Selbstvertrauen aus sehr bescheidenen Anfängen zur heutigen Bedeutung als Weltfirma empor. Als 1882 der Firmagründer Franz Saurer starb, ging die Fabrik in den Besitz der Brüder Adolph und Emil Saurer über, die sie unter der Firma «F. Saurers Söhne» bis 1896 gemeinsam betrieben, von welchem Jahre weg bis 1919 Adolph Saurer alleiniger Inhaber des Geschäftes



Hauptgeschäft der Firma Saurer am See

städtchen Arbon nicht denkbar wäre. Saurer-Arbon; Arbon-Saurer! Wenn sich hier nun ein Laie erdreistet, auf dem Aufsteigpfade, der die Firma zum aussichtsreichen Gipfel führte, bescheidenlich nachzuhelfen, so veranlasst ihn dazu weder Selbstüberhebung noch besondere technische Veranlagung; es mag ihm dies lediglich im Rahmen einer kurzen, summarischen Registrierung gestattet sein, in der gestärkten Ueberzeugung, dass nur Wille und Geist, zielbewusste Kraft und unermüdliches Ringen, selbst durch Widerwärtigkeiten hindurch, die Fundamente allen menschlichen Gelingens legen.

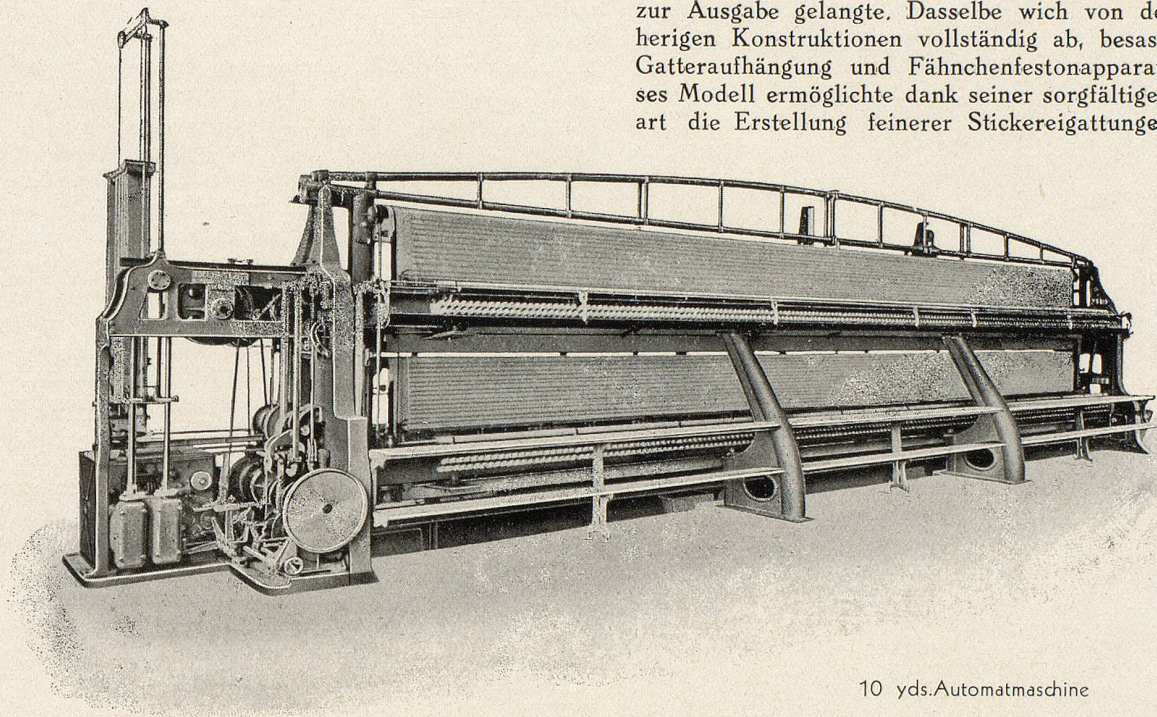
Die Firma Saurer wurde im Jahre 1853 durch den 1806 zu Sigmaringen geborenen Franz Saurer, der als Schmied und Bauschlosser seine Lehre an verschiedenen Orten der Schweiz absolviert hatte, in St. Georgen bei St. Gallen als Giesserei gegründet und zehn Jahre später nach Arbon verlegt. Unter

wurde, das seither als A.-G. unter der Firma Aktiengesellschaft Adolph Saurer weiter betrieben wird. Seine dominierende Stellung innerhalb der gesamten schweizerischen Industrie erwarb sich das Unternehmen früh schon durch die Herstellung von *Textilmaschinen*, die sich namentlich der damals in der Ostschweiz blühenden Stickereiindustrie in den Dienst stellten. Schon Ende der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts gingen die ersten *Handstickmaschinen* aus den Saurerschen Werkstätten hervor. Diese Maschine erlangte zufolge ihrer praktischen Ausführung und ihrer Spezialapparate rasch grosse Beliebtheit. Von ursprünglich 4,20 m Sticklänge kam man in beständiger Entwicklung bis zu 6,20 m nutzbarer Länge und bis zu dreistöckigem Aufbau. Die Konstruktion der Handstickmaschine wurde in den neunziger Jahren und zu Beginn dieses Jahrhunderts in bedeutendem Masse modernisiert und den Ansprü-

chen angepasst. Die Firma Saurer hat im Laufe verschiedener Jahrzehnte über 10,000 Handstickmaschinen der praktischen Verwendung zugeführt. Eine willkommene Erleichterung für den Betrieb der Handstickmaschine stellte sich mit der Erfindung der Fädelmaschine ein, von denen über 7000 Stück System Saurer geliefert wurden.

Von dem Gedanken ausgehend, die Handstickmaschine durch Motorbetrieb vorteilhafter zu gestalten, beschäftigte sich die Firma Saurer während man-

merksamkeit in allen Fachkreisen und erfreute sich eines namhaften Absatzes in der Schweiz, Frankreich und England. Nach mehreren Zwischenkonstruktionen erfolgte im Jahre 1894 der Bau der 5-Yards-Schiffchenstickmaschine, die als Neuheit mit einem Festonapparat ausgerüstet war. 1896 erschien eine 6-Yards-Maschine, 90—100 Stiche in der Minute leistend. Einen Wendepunkt in der Entwicklungsgeschichte der Schiffchenstickmaschine brachte das Jahr 1898, als das 6¾-Yards-Modell, System Saurer, zur Ausgabe gelangte. Dasselbe wich von den bisherigen Konstruktionen vollständig ab, besass neue Gatteraufhängung und Fähnchenfestonapparat. Dieses Modell ermöglichte dank seiner sorgfältigen Bauart die Erstellung feinerer Stickereigattungen und

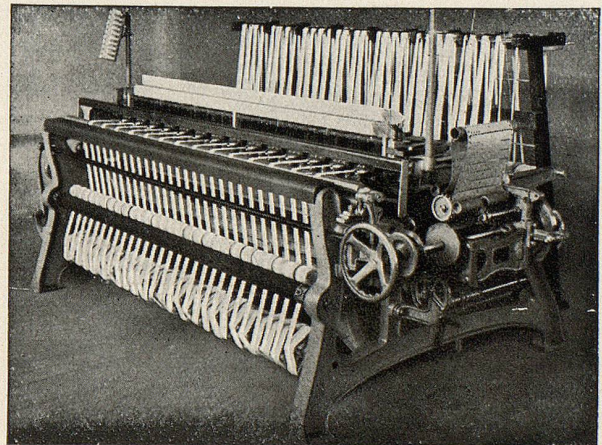


10 yds. Automatmaschine

chen Jahren mit der Lösung dieses Problems. Ende der achtziger Jahre gelang ihr die Konstruktion einer *Motor-Stickmaschine*, die in den darauf folgenden Jahren auch als Doppelmachine auf dem Markte erschien. Eine Maschine dieses Modells wurde neben Schiffchenstickmaschinen im Jahre 1900 an der Weltausstellung in Paris ausgestellt und die Firma Saurer wurde damals mit dem Grand Prix bedacht. Auch die Motor-Stickmaschine fand in grösserer Anzahl Absatz, wurde dann aber nach und nach durch die leistungsfähigere *Schiffchenstickmaschine* konkurrenziert und in den Hintergrund gedrängt.

Die Entwicklung der Saurerschen Schiffchenstickmaschine geht auf die siebziger Jahre zurück. Im Jahre 1878 gelangten die ersten Schiffchenstickmaschinen von 4,20 m Sticklänge zur Lieferung, sog. «Pendelmaschinen». Nach Durchführung verschiedener Verbesserungen wurde im Jahre 1883 eine solche Maschine an der Schweizerischen Landesausstellung in Zürich vorgeführt. 1884 erfuhr die Schiffchenstickmaschine eine namhafte Umgestaltung durch den Bau der sog. «*Wangenmaschine*», welche gestattete, die frühere Stickzahl von 30—35 per Minute auf 70 zu erhöhen. Dieses Modell erregte die Auf-

verhalf der Schiffchenstickerei zu einem bedeutenden Aufschwung. Die Maschine fand überall rasch Eingang und grossen Absatz.



Bandwebstuhl Typ 2 B

Einen neuen Markstein in der Vervollkommnung der Schiffchenstickmaschinen bildete im Jahre 1905 die Ausgabe der 10-Yards-Maschine, System Saurer,

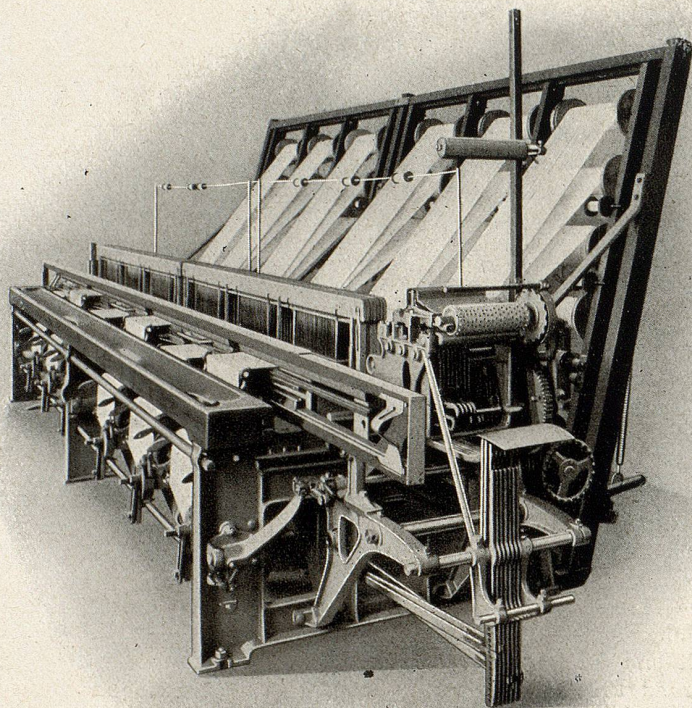
welche sich durch mannigfache Neuheiten kennzeichnete, wie neuartige Gatteraufhängung, vermehrte Spannhöhe und Seitenbewegung des Gatters. Die Einführung dieser Maschine in den Markt gab der Stickereiindustrie einen weiteren, starken Impuls; denn sie ermöglichte die Erzeugung auch feinsten Stickereien, die bisher nur die Handstickmaschine auszuführen vermochte. Die 10-Yards-Maschine hatte daher einen enormen Erfolg zu verzeichnen und fand in manchen Tausenden von Exemplaren Absatz.

Das Jahr 1913 brachte die ersten *15-Yards-Maschinen* und als neueste Errungenschaft den von hervorragender Technik zeugenden Stickautomaten, der sowohl für 10-Yards- als auch für 15-Yards-Maschinen Anwendung fand. Den höchsten Grad der Entwicklung erreichte der Stickmaschinenbau der Firma Saurer in den Jahren 1917 und 1918 mit der

obert; die überragende Leistungsfähigkeit und die Vorzüge derselben geben der Stickerei-Industrie das Mittel an die Hand, sich auch in Zukunft durch Qualitätsware einen Platz an der Sonne zu sichern und den Absatz zu festigen.

Als weitere Fabrikationszweige in Textilmaschinen hat die Firma Saurer seit längerer Zeit die Erstellung von *Bandwebstühlen* verschiedener Gattungen für leichte und schwere Bänder, Gummibänder, Gurten etc. aufgenommen. Diese Stühle befinden sich in vielen Ländern, auch in überseeischen Gebieten, im Betriebe und haben volle Anerkennung zu verzeichnen. Ausserdem ist in den letzten Jahren der Bau von *Stoffwebstühlen* angegliedert worden, die in zahlreichen Weberei-Unternehmungen vorteilhaft Eingang gefunden haben.

Die periodisch wiederkehrenden Krisen in der Stickerei-Industrie, die grosse Schwankungen im Arbeitsbetrieb zur Folge hatten, liessen natürlicherweise die Wünschbarkeit der Angliederung neuer Fabrikationszweige an den bestehenden Betrieb aufkommen. Darum begann man als erste Ersteller in der Schweiz schon im Jahre 1888 mit dem Bau von *Petrol - Explosions - Motoren*, welche Erzeugnisse nach damaligen Verhältnissen ausserordentlich günstige Leistungen aufwiesen. Als dann das Petrol teurer und das Benzin billiger wurde, ging die Firma Ende der neunziger Jahre zu den ersten Versuchen mit *Benzinmotoren* über. Nun öffneten sich auf einmal neue Perspektiven, die neue Wege beschreiten liessen. Schon im Jahre 1896 wurden die ersten kleinen Benzinmotoren für die Automobilfabrik Koch in Paris geliefert. Ihre mit diesen Saurer-Motoren ausgerüsteten Fahrzeuge errangen sich bereits an der Pariser



Bandwebstuhl Typ 2 Bc mit Schaftmaschine

Konstruktion der Stickmaschine Modell IS, bei der die Erfahrungen vieler Jahrzehnte in reichem Masse verwendet wurden. Dieses Modell nimmt auch heute noch eine dominierende Stellung ein und erfreut sich der Bevorzugung seitens der Industriellen. Damit hat die Schiffchenstickmaschine eine hohe Stufe der Vervollkommenung erreicht und vermag den wachsenden Bedürfnissen des Stickereimarktes in weitgehendem Masse zu genügen. Bei hoher Tourenzahl und zuverlässigem Gang lassen sich die verschiedenartigsten Stickereien bis zu den feinsten Genres erstellen. Die Maschine Modell IS hat sich weithin den Markt er-

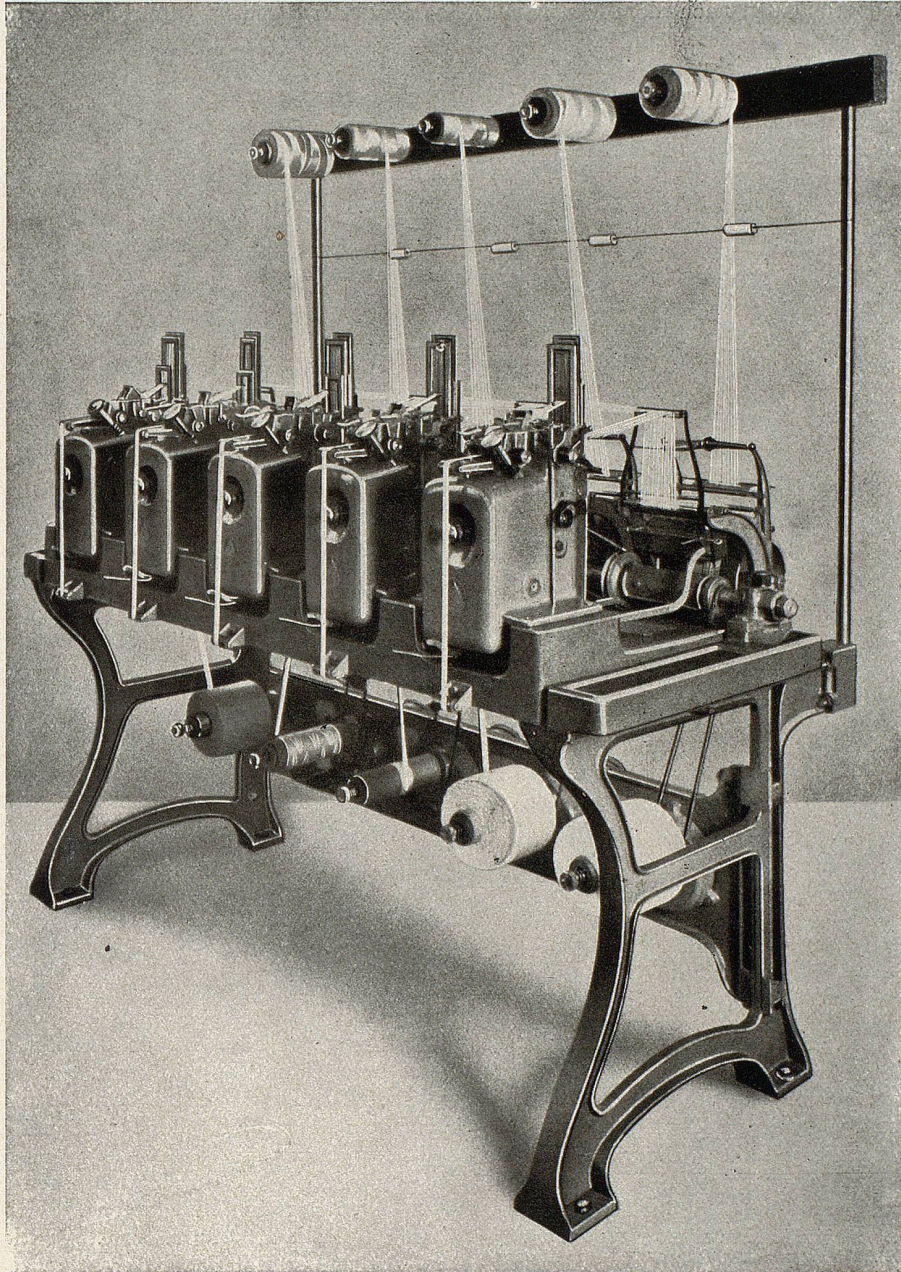
Weltausstellung im Jahre 1900 die silberne Medaille. Die Saurer Benzinmotoren behaupteten dann in der Folge allgemein die Priorität in der Oekonomie und Wirtschaftlichkeit an allen beschickten Ausstellungen.

Damit war der Anfang eines ungewöhnlichen Aufstieges in der *Automobilabteilung* gemacht und die umsichtigen Leiter der Firma erkannten gar bald die Voraussetzungen, die für die künftige Entwicklung desselben ausschlaggebend werden mussten. Sie nahmen als kluge Pfadfinder den Stundenschlag wahr, der eine neue Zeit ankündigte und sie klar werden liess, dass die Zukunft ihres Unternehmens im Last-

wagenbau liege, dem zum voraus eine bedeutsame industrielle Entwicklung zukam.

Eingehende, tiefgründige Studien und beharrliche Versuche ermöglichten es sodann schon im Jahre 1904 die ersten Probefahrten mit einem *5-Tonnen-Lastwagen* mit 4-Cylinder-Motor durchzuführen, und

die erste Etappe einer neuen, bahnbrechenden industriellen Entwicklung eingeleitet. Was hier aber mit dürren Worten kurz umrissen wurde, verdeckt eine fast ungeheuerliche Arbeit, ein zähes Wirken, von unbeugsamer Energie diktiert, ein erfolgreiches Neugestalten, das aufs innigste verknüpft war mit dem



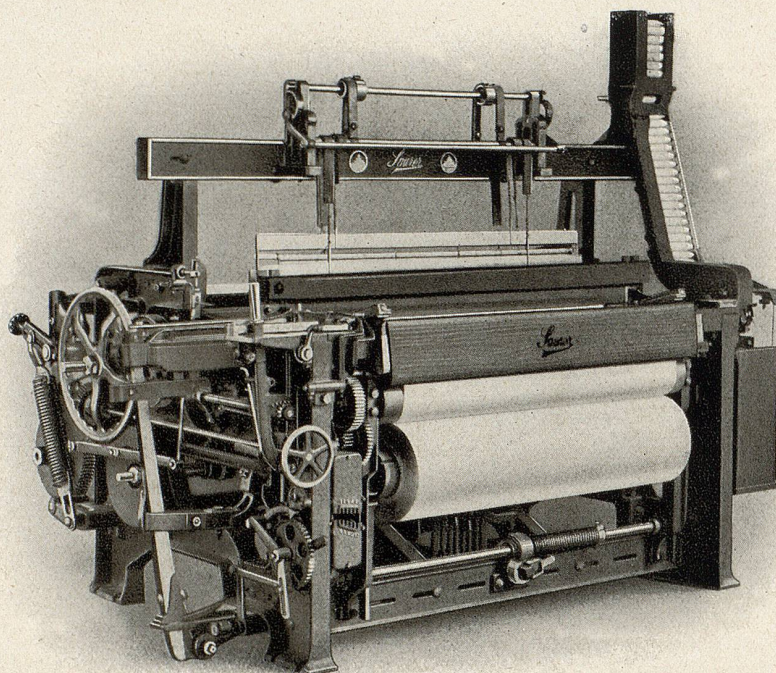
Bandwebstuhl Typ 24 B

ihre Ergebnisse ermutigten dazu, den nun beschrittenen Weg nicht mehr zu verlassen. Noch im Herbst gleichen Jahres wurde die Ausstellung in Paris mit einem $2\frac{1}{2}$ -Tonnen-Lastwagen beschickt, und in den folgenden Jahren wurden 2-, 3-, 4- und 5-Tonnen-Automobile mit Ketten- und Cardanantrieb sowohl für Last- als Personentransport erstellt. Damit war

Werden und Wachsen des ganzen Automobilbaues, der in seinen Anfängen ein steter Kampf war mit dem für denselben nicht geeigneten Rohmaterial. Nun war auch die Zeit für die Metallurgen gekommen, für die es galt, Neues zu schaffen und Nickel-, Chrom- und andere Stahlarten auf den Markt zu bringen, und es war wiederum die Firma Adolph

Saurer, die zur Festigung ihres Ansehens und zur Erhaltung der internationalen Achtung vor ihren Produkten die denkbar grösste Sorgfalt auf die gewissenhafteste Auswahl dieser Rohmaterialien verlegte, was die Saurerwagen zu Mustererzeugnissen schweizerischer Präzisionsarbeit stempelt. Der Materialprüfung im Laboratorium misst die Firma eine grundlegende Bedeutung zu nach dem Grundsatz, dass im Bau von Verkehrsfahrzeugen die Qualität das Primäre, der Preis das Sekundäre darstelle. So musste es kommen, dass die Saurer-Wagen den Fabrikaten aller andern Unternehmungen bezüglich des Brennstoffverbrauches, der allgemeinen Zuverlässig-

Rheineck-Heiden folgte. Als nach dem Kriege die schweizerische Postverwaltung die Einrichtung von Automobillinien in den Alpen vorbereitete und mit zahlreichen Fahrzeugtypen Versuchsfahrten unternahm, da war es wiederum die Firma Saurer, die als einzige einen Wagen liefern konnte, der allen hochgestellten Anforderungen an die Motorstärke, Wirksamkeit der Bremsen, Betriebssicherheit und gelenker Wendemöglichkeit in den engen Kehren entsprach. Die im Jahre 1921 in Dienst gestellten Wagen bildeten damals hinsichtlich Leistung und Eleganz eine Neuerscheinung, die allgemein Bewunderung erregte. Inzwischen ist dieser Wagentyp derart



Stoffwebstuhl Typ 4W

keit und Betriebssicherheit den Erfolg streitig machen und heute noch gehören sie zu den führenden Weltmarken.

Rastlosen Technikern gelang es, den *Dieselmotor* für die Lastwagen dienstbar zu machen und zur Hebung der Betriebsbilligkeits das billigere Rohöl zur Speisung der Verbrennungsmotoren zu verwenden, wodurch ein gewaltiger Aufschwung in der Fahrzeugtechnik angebahnt wurde und woran die Firma Saurer in hervorragendem Masse beteiligt ist. Der Saurer-Dieselmotor ist als Luftspeichermaschine gebaut.

Aus den Chancen der Lastwagenfabrikation wuchs sich bei den leitenden Organen das ernsthafte Streben aus, als Parallele dazu das Automobil auch dem Fremdenverkehr dienstbar zu machen, und schon im Jahre 1905 konnte ein *Personenombusbetrieb* auf der Strecke Rorschach-Tal-Rheineck mit Saurer-Wagen eröffnet werden, dem im Jahre 1906 ein gleicher Kurs auf der strapaziösen Bergstrecke

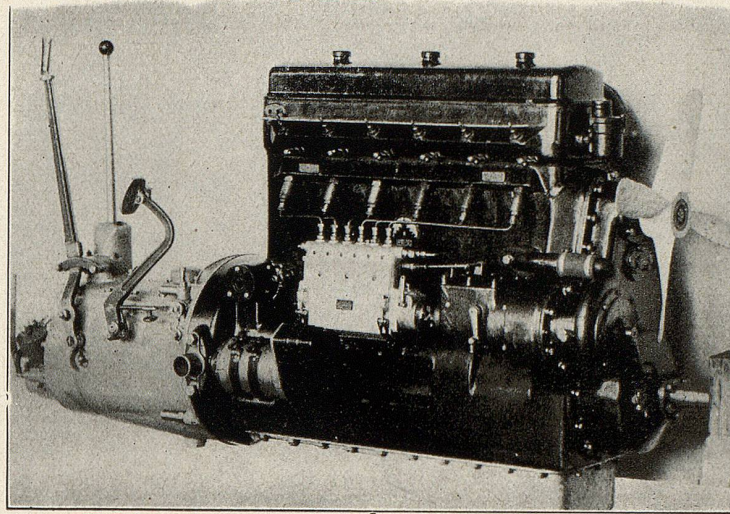
verbessert worden, dass ihm die Postverwaltung bis heute treu geblieben ist, da er selbst im schwierigsten Passgelände alle in ihn gesetzten Erwartungen weit übertroffen hat. Eine neue Zeit ist damit angebrochen. Mit verblüffender Leichtigkeit, fast spielend, klettern die gewaltigen gelben Wagen der Postverwaltung über die höchsten Alpenstrassen und führen die Reisenden aus den gesegneten Gefilden des fruchtbaren Mittellandes durch ernste, stille Hochwälder, am glühenden Rot gedehnter Alpenrosenfelder vorbei in die Steinwüsten des Hochgebirges und an den Rand der ewigen Gletscher. War es da bei solch tadellosen Erfahrungen verwunderlich, dass Stadtverwaltungen der Firma Saurer Aufträge zur Konstruktion von Personen-Omnibussen für ihren Kraftwagenbetrieb übermittelten, nachdem an der letzten Olympiaschau in London ein neues 6-Zylinder-Chassis Typ 4 BL für grosse Stadtomnibusse von 50 Personen Aufsehen erregte und von der englischen

Presse als das schönste Omnibusfahrgestell der Welt bezeichnet worden ist?

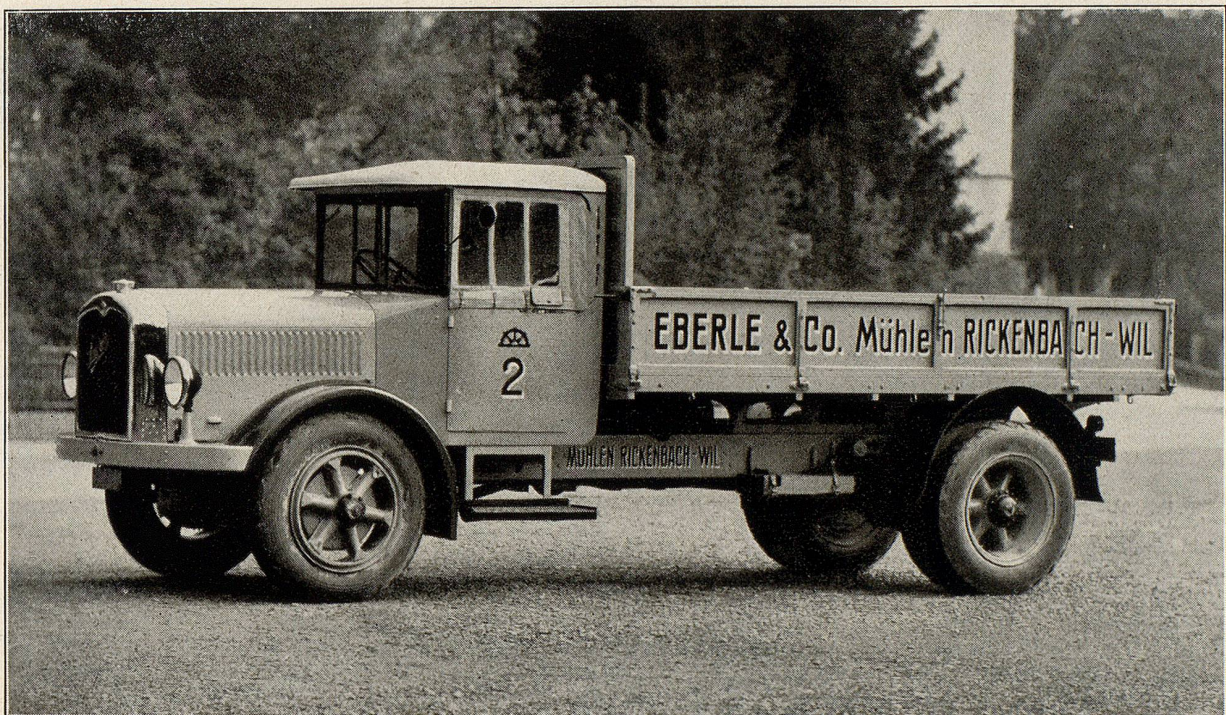
All diese Ergebnisse konnten nur von einer Fabrik erreicht werden, in der der ganze Betrieb auf höchste

Material und auf eine mustergültige Bearbeitung aller Teile.

Selbstverständlich musste mit der bewunderungswürdigen technischen Entwicklung des Unternehmens



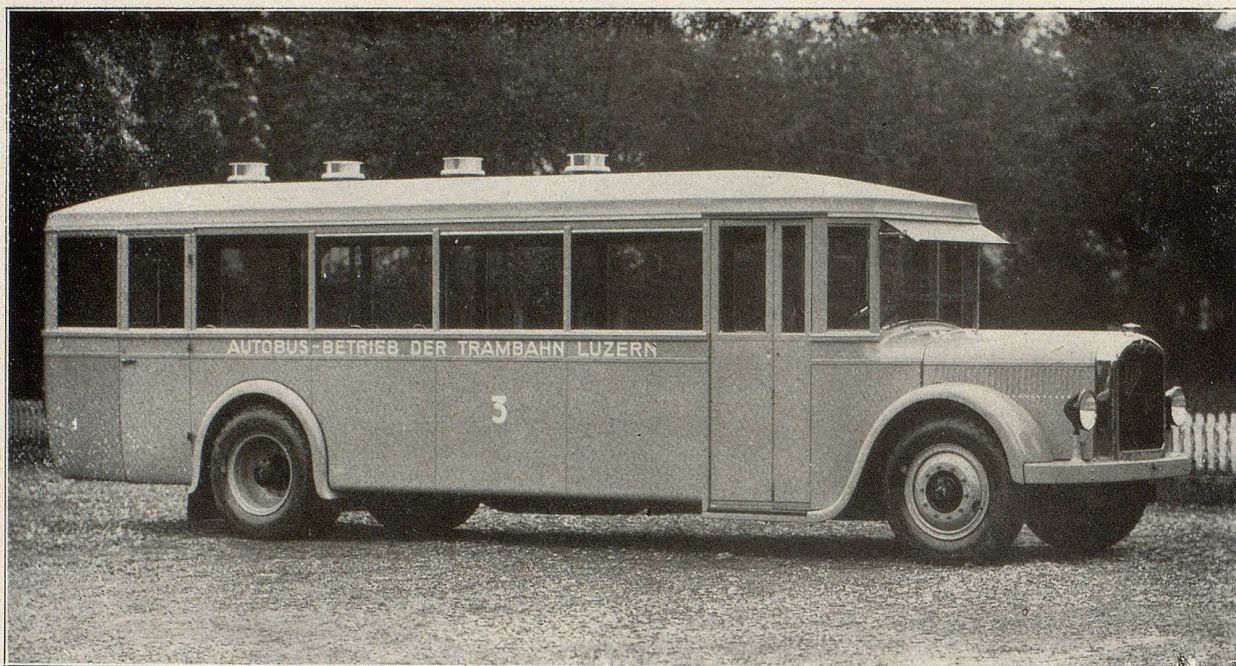
6 Cyl. Dieselmotor, 80 PS, Typ BLD



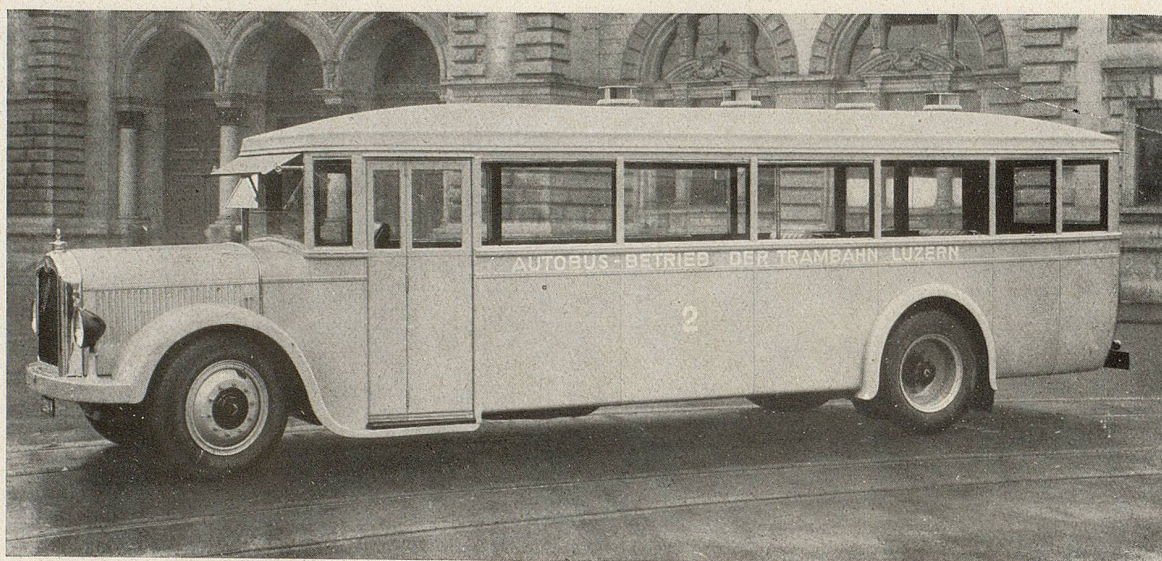
Saurer-Lastwagen Typ 5 BLD mit Dieselmotor für 5 T. Nutzlast

Qualität eingestellt ist. Darin ist Saurer wirklich auch unerreicht; denn er legt nicht nur Wert auf moderne Bauarten, auf Spitzenleistungen hinsichtlich Motorstärke, Betriebswirtschaftlichkeit und Betriebssicherheit, auf Eleganz in der Linienführung und auf absolute Wechselbarkeit und Zugänglichkeit aller Teile, sondern auch auf die Verwendung von erstklassigem

auch die kommerzielle Schritt halten. Wenn auch die schwierigen Krisenjahre nach dem Kriege nicht ohne Einfluss bleiben konnten, so hat es die Aktiengesellschaft Adolph Saurer doch verstanden, ihre Vorrangstellung zu beherrschen, und immer stärker und intensiver ist sie darauf bedacht, neben den Inlandgeschäft auch den Export wesentlich zu heben, wobei es



Saurer-Omnibus Type 4 BLPO für 28 Sitz und ca. 12 Stehplätze im Dienst der Trambahn Luzern



Gleiche Wagen zirkulieren auch in den Städten Basel, Genf, Lausanne, Zürich

ihr eine grosszügige Organisation ermöglicht, die Entwicklung nicht nur auf die Schweiz zu beschränken, sondern sich auch im Ausland einen ebenso achtunggebietenden Aufstieg zu sichern. Die Gründung des Herrn Hippolyt Saurer in Suresnes s. Seine hat sich zu einem grossartigen Unternehmen aufgeschwungen, dem sich eine zweite Anlage in Lyon zugesellt. Nach andern Ländern wurden Fabrikationslizenzen abgegeben, so nach Oesterreich, Amerika, Deutschland, Italien und Polen. Ausserdem befinden sich in London und Madrid Verkaufsfilialen und in allen Staaten, die als Absatzgebiete in Betracht kommen, Ver-

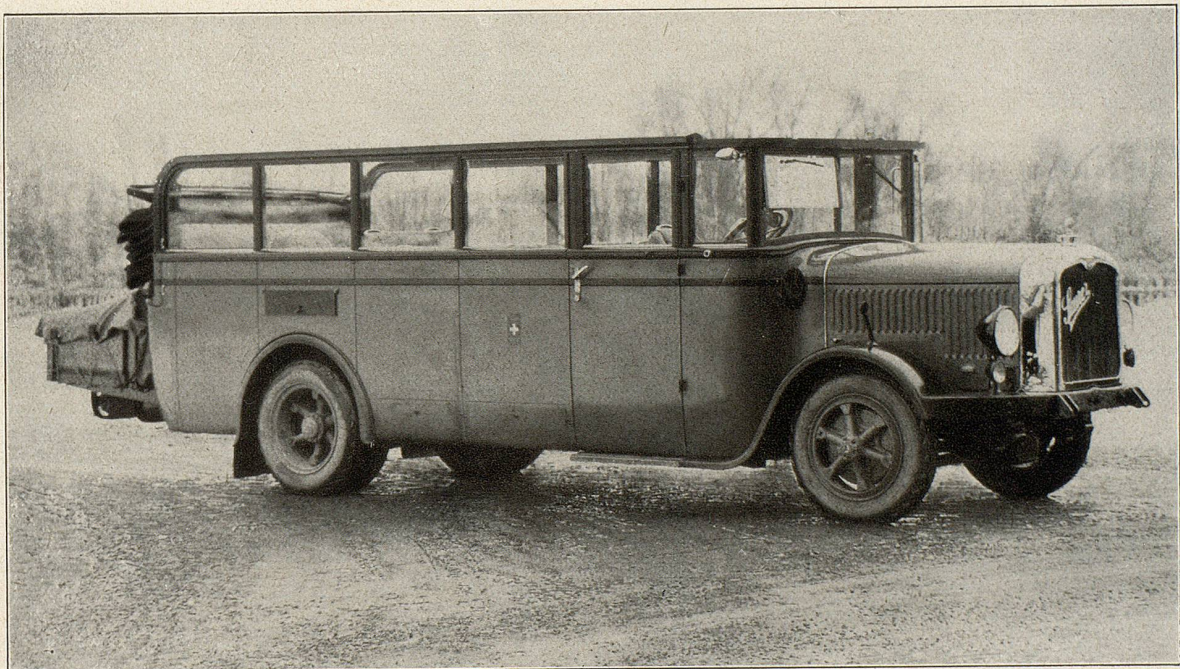
treter der Saurer-Marke.

So ist die Firma Adolph Saurer zur *Weltfirma* emporgestiegen, die zur Zeit der grössten Entwicklung, im April 1920, in Arbon allein über 3000 Personen beschäftigte, von denen gegen tausend ihren Wohnsitz ausserhalb der Arbeitsstätte haben. Nur so war es denkbar, dass sich der Platz Arbon zu einem Stadtgebilde von über 12,000 Einwohnern zu entwickeln vermochte.

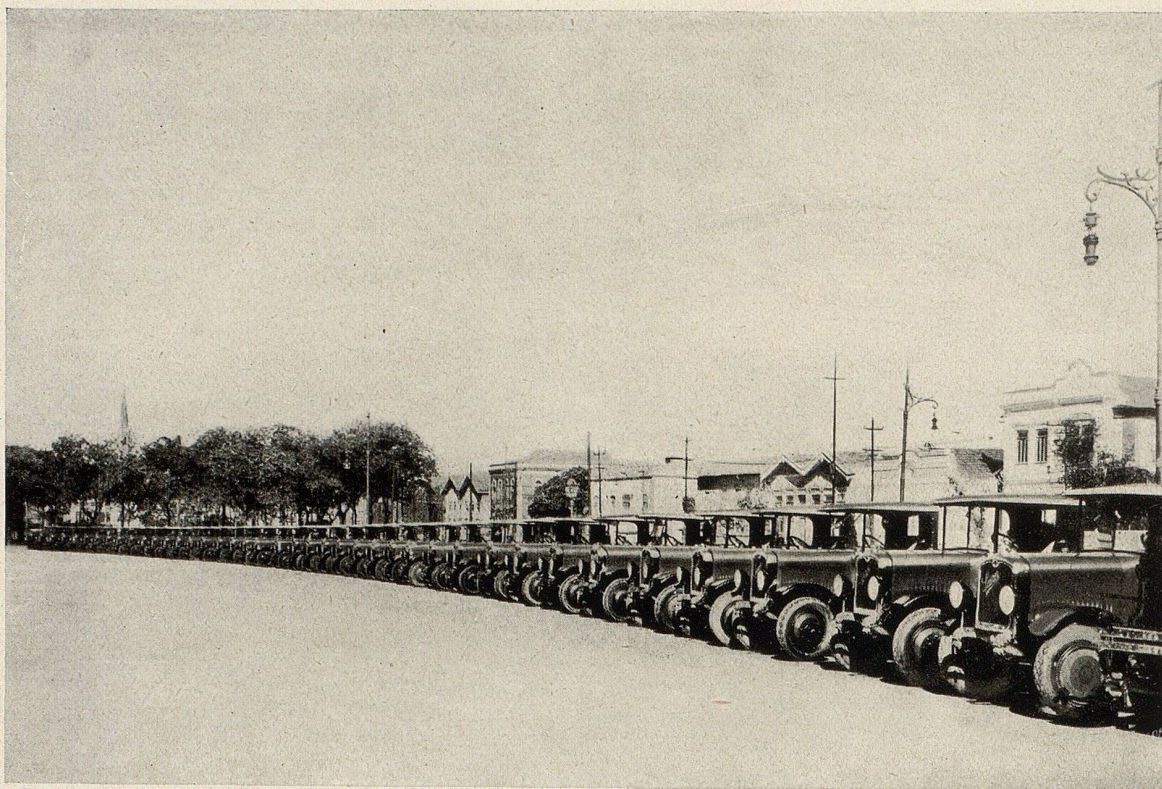
Damit haben wir einen kurzen Ausschnitt aus der Entwicklung einer der grössten und wichtigsten Indu-



Saurer-Car alpin im Dienst der Schweiz. Oberpostdirektion auf einer Fahrt durch Holland



Saurer-Alpenwagen Typ 2 BNP für 14 Sitzplätze im Dienst der Schweiz. Oberpostdirektion



Saurer-Wagen im Dienst der Stadt Rio de Janeiro



Saurer-Wagen im Dienst des Verbandes Schweiz. Konsumvereine Basel

strien unseres Landes herausgegriffen. Er erhebt nur den Anspruch auf skizzenhaften Umriss, vermag aber doch wohl auch so schon den von ihm verlangten Zweck zu erreichen, die reiche Fruchtfülle vorzu-

setzen, die aufrechtes, unentwegt zielbewusstes Streben durch Licht und Schatten im Selbstvertrauen auf die eigene Kraft zur Reife brachten.

Hans Muggli.