Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **107/108 (1936)**

Heft 24

PDF erstellt am: **03.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: † Hippolyt Saurer zum Gedächtnis — Hippolyt Saurer im Textilmaschinenbau — Projekt-Wettbewerb für eine Strassenbrücke, die «Kräzernbrücke» über die Sitter bei St. Gallen — Mitteilungen: Johann Georg Bodmer. «Queen Mary» und «Normandie». Der jährliche Rostverlust an Stahl in Deutschland. Grastrockner. Neues Verfahren in der experimentellen Statik. Ueber Schallschutz im Hochbau. Rheinhafen Birsfelden ob Basel. Ueber bäuerlichen Hausbau auf der Insel Ibiza. Der Schuh, die Geschichte seiner Herstellung und seines Gebrauches. — Nekrologe: Heinr. Kuhn. Arthur Schwarz. — Wettbewerbe: Bebauungsplan der Gemeinde Uster. Kirchliche Gebäudegruppe in Winterthur. Krematorium auf dem Friedhof St. Martin, Vevey. — Schweiz. Verband für die Materialprüfungen der Technik. — Sitzungs- und Vortrags-Kalender. — An unsere Abonnenten.

Dieser Nummer ist «Weiterbauen» Nr. 6 beigeheftet.

Band 108 Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 24

† HIPPOLYT SAURER ZUM GEDÄCHTNIS

Hippolyt Saurer, von Arbon und Tablat, dessen frühen Tod wir am 31. Oktober bereits gemeldet haben, wurde am 15. August 1878 in Arbon geboren, wo er auch seine ersten Schuljahre verbrachte. Später besuchte er die Kantonsschule in St. Gallen, mit deren Maturitätszeugnis er 1898 die E. T. H. bezog. Hier ergänzte er sein Studium als fröhlicher Singstudent nach der menschlichen Seite, ohne dadurch das fachliche im mindesten zu vernachlässigen; er erwarb 1902 sein Diplom als Maschineningenieur. Längere Aufenthalte in Frankreich und England, während denen er sich in Maschinenfabriken praktisch betätigte, erweiterten seine Kenntnisse und legten den Grund für sein späteres schöpferisches Wirken. Im Jahre 1903 erfolgte sein Eintritt in das väterliche Geschäft, die Maschinenfabrik Adolph Saurer in Arbon. Dieses Datum bildete den Anfang seiner glänzenden Laufbahn als Industrieller und Ingenieur.

HIPPOLYT SAURER
MASCHINENINGENIEUR
15. August 1878 — 25. Oktober 1936

Die Begeisterung Hippolyt Saurers für den Automobilismus, dessen erste Anfänge er in Paris miterlebt hatte, und seine grosse Schaffensfreude bewogen Adolph Saurer im Jahre 1903, dem Drängen des Sohnes nachzugeben und den schon früher begonnenen Bau von Benzinmotoren für Automobile mit neuer Energie aufzunehmen. Schon damals erkannte Hippolyt Saurer die kommende Bedeutung des Lastwagens und er wandte sich dem Bau dieser Fahrzeuge zu. Es geschah dies in der Erkenntnis, dass die Schweiz zu klein sei, um mit Erfolgsaussicht sich auch dem Personenwagen annehmen zu können. Selbst die Entwicklung zur Grosserienfabrikation sah er voraus und erkannte, dass ein schweizerisches Unternehmen nur dank hochgetriebener Qualität und modernster Konstruktion lebensfähig bleiben könne. In dieser Richtung ging in der Folge seine ganze Tätigkeit.

Neben der Konstruktion der ersten Kraftwagen beschäftigte sich Hippolyt Saurer auch intensiv mit dem Bau von Stickmaschinen und später mit dem von Webstühlen und schnellaufenden Bandwebstühlen. Leider fiel seine grösste Erfindung, der Stickautomat, bereits in die Zeit der Aenderung der Mode und damit des Zusammenbruchs der ostschweizerischen Stickereiindustrie, und der geschäftliche Erfolg dieser Erfindung entsprach nicht mehr ihrer Bedeutung. Wir kommen im Anschluss auf dieses hochinteressante, im allgemeinen weniger bekannte, auch durch Formschönheit der Erzeugnisse ausgezeichnete Gebiet seiner Tätigkeit zurück.

Das grösste Interesse brachte aber Hippolyt Saurer immer dem Lastwagenbau entgegen. Unermüdlich arbeitete er an der Verbesserung der verschiedenen Motoren und Chassistypen. Als Vorläufer des elektrischen Anlassers schuf er den Luftanlasser sowie die in der ganzen Welt bekanntgewordene Motorbremse. Seine geniale Idee bestand darin, durch einfache Verdrehung der Nockenwelle den Motor in beliebigem Augenblick zum luftansaugenden Kompressor zu machen und so durch das abwärtsrollende Wagengewicht mechanische Arbeit zu leisten, statt die freiwerdende Energie in den sich erhitzenden und abnützenden Radbremsen roh zu vernichten. Diese Vorrichtung benützte er gleichzeitig für das automatische Anlassen des mit Druckluft geladenen Motors. Eine eingehende Beschreibung seiner eleganten Konstruktion findet sich in Bd. 50, S. 201* (1907) der «SBZ». Bis in die Gegenwart haben bei den internationalen schweren Zuverlässigkeitsprüfungen die Saurer-Wagen, neuestens auch mit Holzgas, lückenlos den 1. Rang behauptet. Den letzten grossen Erfolg erzielte er auf dem Gebiete des schnellaufenden Dieselmotors mit dem Doppelwirbelungsverfahren. Auch diese, seine epochemachende Erfindung, haben wir in ihrer stufenweisen Vervollkommnung beschrieben in Band 95, S. 170* (1930), und erst vor kurzem im leichten Fahrzeug-Saurer-Diesel in Bd. 107, S. 121* (1936), dessen Einzelheiten, wie die Nadeldüse, unter seiner persönlichen massgebenden Mitwirkung entstanden.

Auf Grund des wagenden und doch wägenden Geschäftssinnes von Adolph Saurer und getragen von dem vertrauenden Optimismus der schöpferischen Arbeitskraft und dem geschäftlichen Weitblick seines Sohnes Hippolyt erwuchs in den letzten drei Jahrzehnten aus dem verhältnismässig kleinen Unternehmen das heutige Welthaus der Lastwagenbranche, das in mehr als einer Beziehung dem Lastwagenbau die Bahn wies. In zahllosen Konkurrenzen in allen Erdteilen, die von Hippolyt Saurer immer persönlich geleitet wurden, wies er die Ueberlegenheit seiner Konstruktionen nach und lenkte die Aufmerksamkeit auf das Arboner Werk. Und als sich dann zeigte, dass aus militärischen Gründen verschiedene Länder die Einfuhr schweizerischer Lastwagen verhinderten, ging er mit Wagemut an den Ausbau der Firma auf internationaler Basis. Schon 1906 schuf er in Paris eine eigene Fabrik für Lastwagenbau, und kurz nachher schloss er Lizenzverträge mit Werken in Oesterreich und England ab. Es folgte die Einrichtung eines Werkes in Deutschland und einer grossen Werkstätte in Moskau. Der Krieg machte beiden ein Ende. Später wurden Lizenzen an amerikanische, italienische und polnische Fabriken erteilt. In Madrid wurde eine eigene Verkaufsorganisation geschaffen und ein Netz von Vertretungen über die ganze Welt gespannt. Die Fabrikate aus dem kleinen Städtchen am Bodensee erhielten Weltruf und der Name Saurer wurde überall bekannt und geschätzt. Das Unternehmen wuchs zu einer der Grossfirmen der schweizerischen Maschinenindustrie empor und beschäftigt gegenwärtig im Stammhaus über 2000 Arbeiter und Angestellte. Mit dieser Entwicklung ist der Name von Hippolyt Saurer, der seit zwei Jahrzehnten die oberste Leitung des Konzerns innehatte, aufs engste verknüpft. Der international anerkannte Ruf des Unternehmens, vor allem aber die Führerqualitäten und die Persönlichkeit Hippolyt Saurers haben dem Unternehmen gestattet, schwere Wirtschaftskrisen trotz dem Zusammenbruch der Stickereiabteilung, wenn auch mit grossen Opfern, zu überstehen. Und gerade in den schweren Zeiten zeigte er, wie Energie und Schöpferkraft die Schwierigkeiten zu überwinden vermögen. Neues und Neues hat er geschaffen, zuletzt den schon erwähnten schnellaufenden leichten Dieselmotor, der leider die Krönung seines Lebenswerkes bleiben sollte.

Hippolyt Saurer war aber nicht nur als Ingenieur und Industrieller ein hervorragender Mann, er war auch eine Persönlichkeit von seltenen menschlichen Gaben. Sein Gerechtigkeitssinn schuf ihm überall Achtung, seine Liebenswürdigkeit Freunde. Ein warmes Herz schlug für seine Angestellten und Arbeiter, denen er mehr väterlicher Berater als Vorgesetzter war. Seit vierzehn Jahren kränklich, oft lange ans Bett gefesselt, war er unermüdlich und trotz seiner Leiden mit erstaunlicher Tatkraft für das Wohl seiner Unternehmung und seines Personals tätig. Er war dem Werke, das er gross gemacht, Zeit seines viel zu kurzen Lebens untertan. Mit ihm ist ein selten erfinderischer Kopf und begabter Ingenieur, sowohl für wissenschaftliche Forschung wie konstruktive Verwirklichung und industrielle Verwertung seiner Schöpfungen, allzufrüh ins Grab gesunken.