

Zeitschrift: Schaffhauser Beiträge zur Geschichte
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Schaffhausen
Band: 60 (1983)

Artikel: Automobile aus der SIG : Schweizerische Industrie-Gesellschaft, Neuhausen am Rheinfall 1918-1955
Autor: Valle, Pio dalla
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-841728>

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: 14.03.2025

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

Automobile aus der SIG

Schweizerische Industrie-Gesellschaft, Neuhausen am Rheinfall

1918–1955

von Pio dalla Valle

Einleitung

Am 17. Januar 1853 gründeten in Neuhausen am Rheinfall die drei wagemutigen Schaffhauser Industriellen Heinrich Moser, Friedrich Peyer im Hof und Conrad Neher die «Schweizerische Waggonfabrik bei Schaffhausen»¹, die später in SIG Schweizerische Industrie-Gesellschaft Neuhausen am Rheinfall umbenannt wurde. Mit einer Anfangsbelegschaft von rund 150 Mann und der Wasserkraft des Rheinfalls gelang es innert kürzester Zeit, die industrielle Fertigung von Eisenbahnwaggons zu bewerkstelligen. Bereits zu Beginn des Jahres 1854 gelangten die ersten zehn Holztransportwagen für die neugegründete Nordostbahn in Zürich zur Ablieferung. Im gleichen Jahr konnten der Schweizerischen Centralbahn in Basel 20 Personen- und 32 Güterwagen verkauft werden.

Sieben Jahre nach der Gründung der Waggonfabrik entstand zusätzlich eine Abteilung für die Fabrikation von Handfeuerwaffen. Mit der Entwicklung des berühmten Vetterligewehres, des damals besten Repeatinggewehrs überhaupt, entstand die Waffenfabrik. Trotz der ausgezeichneten Produkte, welche die SIG lieferte, bildeten sich schon zu damaliger Zeit immer wieder Auftragslücken, die es mit Füllaufträgen oder neuen Produktionsmöglichkeiten zu schliessen galt. Diese Gründe führten in den Jahren 1905/06 zur Entstehung der SIG Verpackungsmaschinenfabrik. Eine kleine Maschine, die Schokolade, Caramels und andere kleine Gegenstände automatisch verpackte, machte den Anfang. Heute umfasst das Fabrikationsprogramm der Verpackungsmaschinenfabrik mehr als 60 Grundtypen, die hauptsächlich für das Abpacken von Lebensmitteln dienen.

Viele andere Produkte, die man im Laufe der 130jährigen Geschichte der SIG entwickelte und mit grossen Hoffnungen zu produzieren begann, haben sich später nicht bewährt und mussten wieder aufgegeben werden. Eines davon war das Auto.

¹ Vgl. *Schweizerische Industrie-Gesellschaft Neuhausen am Rheinfall, 1853–1953*, Neuhausen am Rheinfall 1953.

Die Herstellung von Automobilen in der SIG

Angefangen hat es 1918 in der Hammerschmiede der Waggonabteilung mit der Herstellung von Schmiedeteilen für den Automobilbau, die infolge des Krieges nicht mehr aus dem Ausland erhältlich waren². In der Waffenabteilung versuchte man sich im Lastwagenbau. Unter der Leitung eines Ingenieurs Flury baute die Wf 1918 drei Prototypen, die im eigenen Betrieb Verwendung fanden. Einer davon für 1½ Tonnen, die beiden andern für 3 Tonnen. Die sogenannten «Zürcher Motoren» stammten aus einem Werk in St-Aubin. Mit dem von der SIG patentierten Schneckenantrieb verfügten die Wagen über neun Vorwärtsgänge. Später wurden diese auf vier reduziert. Diese SIG-Lastwagen zeichneten sich gegenüber der Konkurrenz durch ein viel geringeres Eigengewicht aus³.

Das Wohnmobil des Maharadschas (Bild 1)

Wie aus den noch vorhandenen Quellen⁴ hervorgeht, erstellte die Abteilung Waggonbau 1919 ein Chassis für eine Automobilfeuerspritze und ein pompöses Wohnautomobil für einen indischen Fürsten, der mit seinen vier Haremsdamen die Kriegsschauplätze aus dem Ersten Weltkrieg in Frankreich besuchen wollte⁵. Die Kosten für die exklusive Einzelanfertigung übertrafen den offerierten Preis bei weitem. Bei der Abgabe des Wagens an den Fürsten in Schaffhausen soll dieser anlässlich eines für die SIG-Geschäftsleitung veranstalteten Dinners die entstandene Preisdifferenz mit einem grosszügig dotierten Scheck beglichen haben⁶. Da konnte man wirklich noch sagen: «noblesse oblige»!

Das Wohnmobil war mit allen Schikanen ausgerüstet. Der Salon, im Stile Louis XV gehalten (Bild 2), konnte in ein Schlafcoupé mit je zwei übereinanderliegenden Betten umgewandelt werden. Dushraum, Abort und Küche waren selbstverständlich. Elektrisches Licht, Kalt- und Warmwasser standen jederzeit zur Verfügung. Der Dushraum diente auch als Schlafkammer für den Diener des Maharadschas, während der

² Geschäftsbericht des Verwaltungsrates an die Generalversammlung der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft über das 58. Rechnungsjahr, 1917/18 (zitiert: Geschäftsbericht SIG 1917/18), S. 2.

³ C. Michael, *Wie es mit dem Auto anfing*, in: SIG Werk-Mitteilungen, 21. Jahrgang, Nr. 3, September 1963, S. 14.

⁴ Geschäftsbericht SIG 1919/20, S. 2; *Unser Etablissement, seine Entwicklung und seine Erzeugnisse*. SIG Schweizerische Industrie-Gesellschaft, Neuhausen am Rheinflall (Kanton Schaffhausen) o. J., S. 16–18.

⁵ O[skar] Welti, *Die SIG als Automobil-Herstellerin*, in: SIG Werk-Mitteilungen, 33. Jahrgang, Nr. 1, März 1975, S. 12.

⁶ Freundliche Mitteilung von Herrn Adolf Faude, Neuhausen am Rheinflall.

Chauffeur sein Bett bequem in der Führerkabine aufschlagen konnte. Ausserdem konnte der Abort für fotografische Zwecke in eine Dunkelkammer verwandelt werden. Mit Hilfe einer raffinierten Klimaanlage, die mit Äther und Eis arbeitete, gelang es, dieses kleine Paradies zu kühlen. Ebenso konnten im Winter sämtliche Abteile geheizt werden. Der Benzinmotor leistete 45 PS und gestattete dem Automobil eine gemütliche Geschwindigkeit von 22 Kilometern in der Stunde. Das Gefährt wog 5 Tonnen und war auf einem Saurer-Chassis montiert. Es besass eine Länge von 8 Metern, eine Breite von 2,60 Metern und eine äussere Höhe des Wagenkastens von 2,47 Metern.

Der MF-Cycle-Car von Martin Fischer (Bild 3, 4, 5)

Nach dem Ersten Weltkrieg erlitt die SIG-Waffenabteilung eine schwere Beschäftigungseinbusse. Die Armeeaufträge blieben aus. Waffen wurden keine mehr gebraucht. Die dafür verwendeten Produktionsanlagen standen still. So versuchte man die beschäftigungslosen Abteilungen mit artfremden Erzeugnissen auszulasten. Mit der nun rasch zunehmenden Motorisierung in Europa versprach man sich bei der Herstellung von Automobilen gute Beschäftigungs- und Gewinnaussichten. Die von FORD USA im Jahre 1912 mit der Fließbandfertigung eingeleitete Entwicklung für die rationelle Automobilherstellung sollte auch auf dem alten Kontinent Eingang finden. Allerdings war man davon überzeugt, dass bei uns ein leichteres, sparsames und preisgünstigeres Modell bessere Chancen hätte als die T-Modelle von FORD oder anderer Amerikaner. So entwickelte der bekannte Zürcher Automobilkonstrukteur Martin Fischer – berühmt durch seine exklusiven «TURICUM-Automobile» – 1921 einen Wagen, den MF-Car, der diesen europäischen Vorstellungen sehr nahekam. Er verkaufte in der Folge die Herstellungsrechte an die Waffenabteilung der SIG⁷.

Dem Bericht an die Generalversammlung der SIG-Aktionäre 1919/20⁸ entnehmen wir dazu folgende Notiz:

«Neu haben wir versuchsweise und in beschränktem Masse die Fabrikation eines sogenannten Cycle-Cars aufgenommen. Die Versuche sind in der Hauptsache durchgeführt und die ersten Wagen bereits verkauft worden. Es wird sich nun zeigen, ob es unseren Anstrengungen gelingen wird, den Fahrzeugen trotz der scharfen, speciell deutschen und amerikanischen Konkurrenz Eingang zu verschaffen.»

⁷ Ernest Schmid, *Das Schweizer Auto*, Lausanne 1978, S. 70 und 243ff.; Halwart Schrader, *Automobil Faszination. Aus der Chronik des Automobils: Meilensteine der Motorisierung von 1885 bis heute*, München 1982, S. 116 ff.

⁸ Geschäftsbericht SIG 1919/20, S. 3.

Der aus einem zeitgenössischen Prospekt⁹ zusammengefasste Typenbeschrieb des MF-Cycle-Cars gibt einen guten Überblick über den Stand der damaligen Automobiltechnik: Der MF-Car ist ein kleiner Zweisitzer, bei dem die Sitze hintereinander liegen. Die Länge des Wagens beträgt 3,40 Meter und die Spurweite 1,14 Meter. Die Carosserie besteht aus einem mit Aluminiumblech überzogenen Holzgerippe. Der Fahrersitz ist durch eine Windschutzscheibe geschützt. Zum Schutz gegen den Regen kann ein wasserdichtes Verdeck aufgeklappt werden. Der verwendete luftgekühlte MAG-2-Zylinder V-Motor stammt von der MOTOSACCOCHE SA in Genf. Mit einem Zylinderinhalt von 1000 ccm leistet der Motor bei 2000 Touren/min. 9 PS. Das Friktionsgetriebe besitzt acht Vorwärts- und einen Rückwärtsgang. Der MF Cycle Car erreicht auf ebener Strasse eine Geschwindigkeit von 60 km/h. Der Benzinverbrauch beträgt sieben Liter auf hundert Kilometer. Der Benzinbehälter fasst zwanzig Liter. Für die Beleuchtung der Scheinwerfer verwendet man das übliche Dissous-Gas. Das Gewicht des Wagens beträgt 400 kg.

SIG-Direktor Oscar Freys Probefahrten

Der damalige SIG-Gewaltige, Direktor Oscar Frey, hat zusammen mit seinem Chauffeur Otto Sommer viele Probefahrten in der ganzen Schweiz unternommen. Im nachfolgenden Bericht erzählt Herr Sommer auf humorvolle Art einige Erlebnisse, die er mit seinem strengen Chef und dem SIG-Fischer-Automobil erleben durfte¹⁰. Diese Schilderung ist ein zeitgenössisches Dokument aus der Frühzeit des Automobils in Schaffhausen.

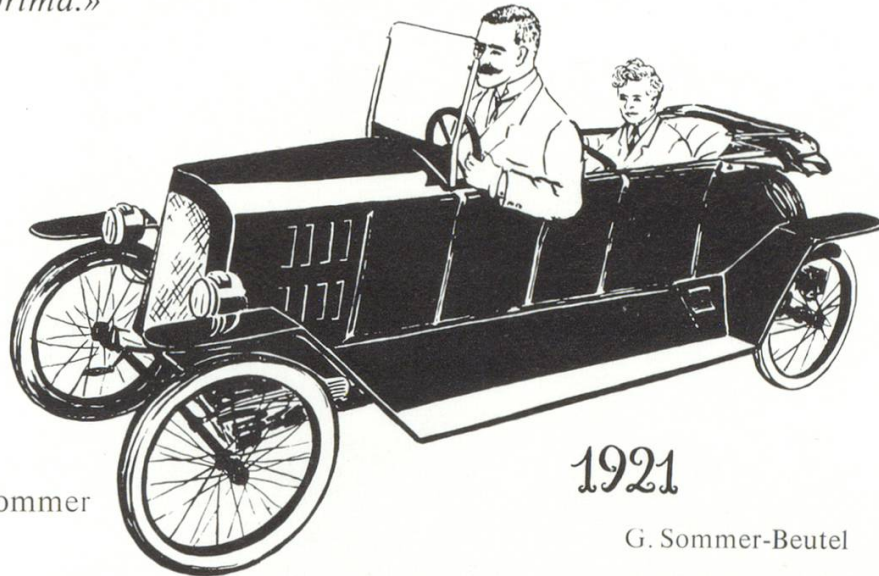
«Im Jahre 1921 haben wir in der Wf Kleinautos gebaut, Zweisitzer, bei denen die Plätze hintereinander lagen. Herr Oscar Frey hat damit manche Probefahrt gemacht, aber der Sommer musste meistens dabei sein für den Fall, dass irgendetwas nicht funktionierte. Es war sicher amüsant zu sehen, wie der grosse Oscar Frey vorne und der kleine Otto Sommer hinten im Wägelchen sassen und durch die Gegend fuhren.

Einmal hatte Herr Frey so einen kleinen Wagen heimgefahren und dort lief er nicht mehr. Da ging er ans Telefon, sagte mir über den Draht „alle Schand“ und verlangte, dass ich sofort heraufkäme. Ich kam in aller Ruhe, schaute das Vehikel nur liebevoll an, worauf es sofort seinen Meister erkannte und wieder fuhr ...

⁹ *Der MF-Car*. Prospekt mit Typenbeschreibung und technischem Datenblatt, total 6 Seiten, ca. 1920, Verfasser unbekannt.

¹⁰ Otto Sommer, *Oscar Frey und das Auto*, in: Oscar Frey zu seinem 40jährigen Dienstjubiläum, 1. November 1949, gewidmet von seinen Mitarbeitern und Freunden, S. 55 ff.

Ich habe Herrn Frey selbst und seinen drei Söhnen das Autofahren beigebracht . . . Herrn Freys Spruch war immer: „Der Sommer lernt überhaupt nie autofahren. Da gab ich ihm denn einmal zur Antwort: „Die Hauptsache ist ja, dass meine Schüler es lernen.“ Obwohl er gerade mit Kollegen zusammen war, als ich ihm das sagte, meinte er anerkennend: „Sommer, die Antwort ist prima.“»



Herr Oscar Frey zeigt Chauffeur Sommer «wo's dure goht».

G. Sommer-Beutel

Er hat mir manches gesagt und anvertraut, was er sonst vielleicht überhaupt niemandem gesagt hat . . . Das Autofahren verbindet die Menschen miteinander und da Herr Frey gerade beim Lernen weitgehend auf mich angewiesen war, kam auch das Menschliche in unserer Beziehung zu seinem Recht.

Es ist bekannt, dass Herr Frey einen ziemlich autoritären Charakter hat und gern selbst bestimmt, was zu geschehen hat. Immerhin kam es beim Autofahren ab und zu vor, dass ich ihm, wenn er sagte: „Sommer, dodure goht's“, antworten musste: „Herr Diräkter, bim Autofahre säg ich, wodure's goht.“ Da konnte er dann schmunzelnd entgegnen: „Sie händ recht, Sommer – aber nur bim Autofahre!“»

Das vorzeitige Ende des MF-Cars

Im Bericht an die Generalversammlung der Aktionäre 1920/21¹¹ finden wir ein Jahr später den folgenden Nekrolog:

«Die Fabrikation von Cycle-Cars haben wir in Anbetracht der Krisis auf dem Automobilmarkt, verursacht durch Überproduktion und die leidigen Valutaverhältnisse, so rechtzeitig eingestellt, dass wir von grösseren Verlusten verschont blieben.»

¹¹ Geschäftsbericht SIG 1920/21, S. 4.

Von den hundert hergestellten Kleinstwagen konnten jedoch nur gerade vier Stück abgesetzt werden¹² – drei gingen an leitende Herren der SIG und bloss einer an einen richtigen Kunden, während die restlichen 96 Vehikel als wertvolle Ersatzteilspender dienten.

Ein ähnliches Schicksal erlitt 1922 das Mauser-Einspurauto¹³, ein Kuriosum, das in der SIG über eine Probeausführung nicht hinauskam (Bild 6).

Nach diesem gescheiterten Versuch, im Automobilbau festen Fuss zu fassen, war in der SIG nicht mehr viel über dieses Verkehrsmittel zu hören.

Das Automobil als Konkurrenz zur Eisenbahn

1927, als das Automobil den Eisenbahnen als Konkurrenz erstmals zu schaffen machten, befasste sich die SIG eingehend mit dieser neuen Situation. Der Bericht an die Generalversammlung der SIG-Aktionäre von 1927¹⁴ nimmt dazu folgendermassen Stellung:

«Wir haben schon im letztjährigen Bericht von der scharfen Konkurrenz gesprochen, die das Automobil unseren Bahnen in immer verschärfterem Masse macht und die sich indirekt auch auf unseren Beschäftigungsgrad auswirken muss. Der Fakturabetrag der zurzeit für die Abteilung Wagenbau vorliegenden Aufträge ist denn auch um über Frs. 700,000. – niedriger als im Vorjahre. – Wir sind zur Überzeugung gekommen, dass wir uns in irgend einer Form an der Evolution, die das Automobil genommen hat, beteiligen müssen.

Es ist unseren Bemühungen gelungen, von der Oberpostdirektion, trotz der scharfen Konkurrenz der zahlreichen Karosseriekonstruktoren, Aufträge auf Allwetterkarosserien für Cars-Alpins zu erhalten. Für eine Zürcher Firma haben wir eine grössere Karosserie für einen Six-Wheel-Car, unter weitgehendster Verwendung einer neuen Aluminiumlegierung, die annähernd die gleichen Festigkeitsziffern wie Eisen aufweist, gebaut. Die elegante und gediegene Ausführung des Fahrzeuges hat im Genfer Automobilsalon, wo es ausgestellt war, allseitige Anerkennung gefunden. Wir werden den einmal eingeschlagenen Weg weiter verfolgen und hoffen, Ihnen bereits im nächsten Jahr günstiges berichten zu können.»

Zusammenarbeit mit Martini in St-Blaise

Einen weiteren Ausbau in der Automobilproduktion unternahm die SIG im Jahre 1928. Mit der berühmten schweizerischen Automobilher-

¹² Vgl. *SIG Werk-Mitteilungen*, 31. Jahrgang, Nr. 4, Dezember 1973, S. 25f.

¹³ O[skar] Welti, *Die SIG als Automobil-Herstellerin*, in: *SIG Werk-Mitteilungen*, 33. Jahrgang, Nr. 1, März 1975, S. 12.

¹⁴ Geschäftsbericht SIG 1927, S. 3.

stellerin, der «Nouvelle Société Anonyme des Automobiles Martini» in St-Blaise am Neuenburgersee¹⁵, konnte ein Zusammenarbeitsvertrag abgeschlossen werden, der es der SIG – allerdings nur in kleinerem Umfange – gestattete, auf die von Martini gelieferten Chassis die entsprechenden Karosserien aufzubauen¹⁶. Auch die Lastwagenhersteller FBW in Wetzikon und Saurer in Arbon kamen als Chassis- und Motorenlieferanten zum Zuge. Vor allem wurden Caralpins, Lastwagen, Postautomobile, Feuerwehrautos und elegante Tourenwagen gebaut¹⁷, so u. a. verschiedene Varianten des legendären Martini Six (Bild 7, 8, 9, 10). Leider entwickelte sich der Markt nicht so wie erwartet. Der Verkauf der diversen SIG-Automobile war unbefriedigend und schleppend. Zeitweise häuften sich die Bestellungen, dann war das Gegenteil der Fall.

Ein neuer Anlauf?

1932 befasste sich die Geschäftsleitung erneut mit der Fabrikation von Personenautos. Im Geschäftsbericht der Generalversammlung an die Aktionäre¹⁸ ist darüber folgendes zu lesen:

«Es ist von unserer Geschäftsleitung wiederholt mit aller Sorgfalt die Frage geprüft worden, ob unsere Wagonsabteilung nicht die Fabrikation von Personen-Autos aufnehmen könnte. Es hätte sich Gelegenheit geboten, eine solche Fabrikation in Anlehnung an eine bedeutende ausländische Automobilfabrik aufzunehmen und wir hätten daher den grossen Vorteil gehabt, dass wir nicht zuerst lange Erfahrungen hätten sammeln müssen; Kinderkrankheiten und Überraschungen wären nicht zu befürchten gewesen. Trotzdem hat das Studium der Angelegenheit ergeben, dass die Idee praktisch nicht verwirklicht werden kann, indem die Preise der ausländischen Automobilfabriken zu niedrig sind trotz des bestehenden Zollschutzes. Die Preisdifferenz ist in diesem Falle, abgesehen von dem Stand der Lebenshaltung, hauptsächlich auf den Umfang der Serien, welche in Fabrikation verlegt werden könnten, zurückzuführen, die bei dem relativ beschränkten Inlandsmarkt zu klein wären, um auf Gestehungskosten zu kommen, welche uns erlauben würden, gegen die grossen ausländischen Marken aufzukommen.»

Es blieb bei dieser Feststellung! In den folgenden Jahren wurden praktisch keine Autos mehr hergestellt.

¹⁵ Ernest Schmid, *Das Schweizer Auto*, Lausanne 1978, S. 109 ff.

¹⁶ Geschäftsbericht SIG 1928, S. 2.

¹⁷ Geschäftsbericht SIG 1927, S. 3, und 1928, S. 2.

¹⁸ Geschäftsbericht SIG 1932, S. 3f.

Ausklang und Fazit

1954/55 entstand in der SIG Waggonfabrik der letzte Autobus¹⁹. Er befindet sich heute noch bei den Schaffhauser Verkehrsbetrieben im Einsatz (Bild 11)!

Einen späten Anlauf, in der Automobilproduktion mitzureden, versuchte der damalige Waffenfabrik-Direktor Rudolf Amsler in den fünfziger und sechziger Jahren. Er entwickelte ein stufenloses mechanisches Getriebe für Autos und Traktoren²⁰. Mit dieser Konstruktion beabsichtigte er einen besseren Wirkungsgrad zu erreichen, als dies bei den hydraulischen Getrieben möglich war. Doch die rasche Einführung der vollautomatischen Getriebe bei den grossen Automobilherstellern im Ausland verhinderte auch bei uns eine nutzbringende Weiterentwicklung.

Die vielen Anläufe und Versuche, mit der Automobilfabrikation neue gewinnbringende Produkte nach Neuhausen zu bringen, haben nicht zum erhofften Erfolg geführt. Unrealistische Einschätzungen, falsche oder fehlende Planung, unregelmässig eingegangene Kundenbestellungen, Wirtschaftskrisen und die im Ausland mächtig aufstrebende Konkurrenz mit ihrer Fließbandfertigung dürften dafür verantwortlich gewesen sein, dass die unrentabel gebliebene Automobilfabrikation nie recht zum Zuge kam und eingestellt werden musste.

Diese interessante Automobilerpisode zeigt deutlich, dass in einem Industrieunternehmen wie der SIG laufend nach neuen Märkten und Produkten gesucht werden muss, um das Gedeihen und den Fortbestand der Firma zu sichern. Dass nicht alle aufgenommenen Produkte zum Tragen kommen, beweist die Automobilgeschichte der SIG. Sie macht aber auch deutlich, dass unternehmerisches Denken und Handeln Risiken und Fehler einschliessen, die manchmal nicht zu vermeiden sind. Das galt damals so gut wie heute!

¹⁹ *Schaffhauser Nachrichten* 1955, Nr. 34.

²⁰ Freundliche Mitteilung von Herrn Edi Brodbeck, Chefkonstrukteur Waffenfabrik.

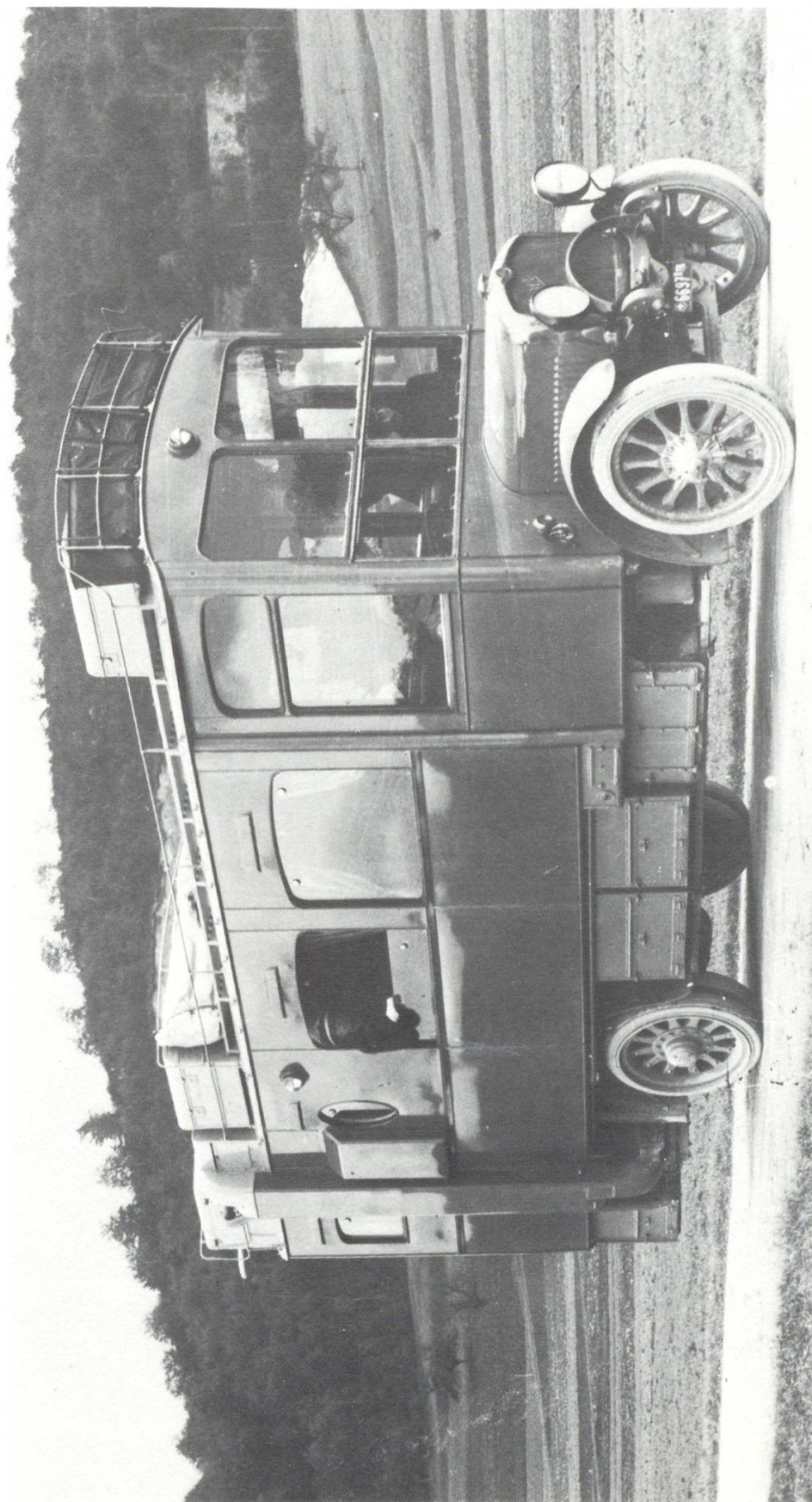


Bild 1 SIG-Wohnautomobil von 1919 für einen indischen Maharadscha. Dieser Wagen war mit allen Schikanen ausgerüstet und umfasste einen Salon und Schlafcoupé, eine Küche, einen Dushraum und einen Abort, der auch als Foto-Dunkelkammer verwendet werden konnte. Klimaanlage, kaltes und warmes Wasser und elektrisches Licht vervollständigten dieses perfekte «Wohnparadies»
(Alle Aufnahmen: Fotoarchiv SIG)

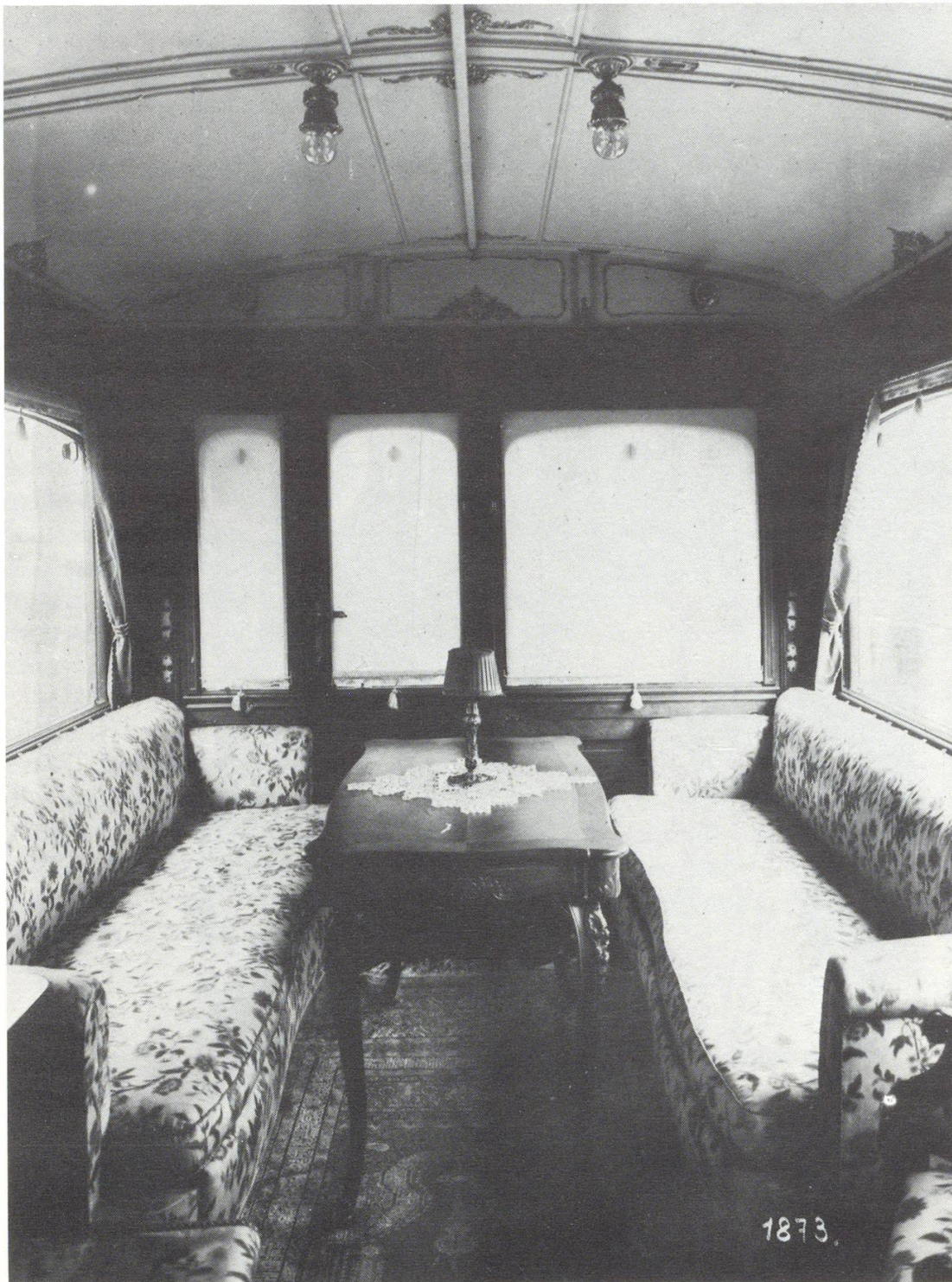


Bild 2 Innenansicht des SIG-Wohnautomobils von 1919. Das Salonabteil, im Stil Louis XV, liess sich schnell in ein Schlafcoupé mit 4 Betten verwandeln

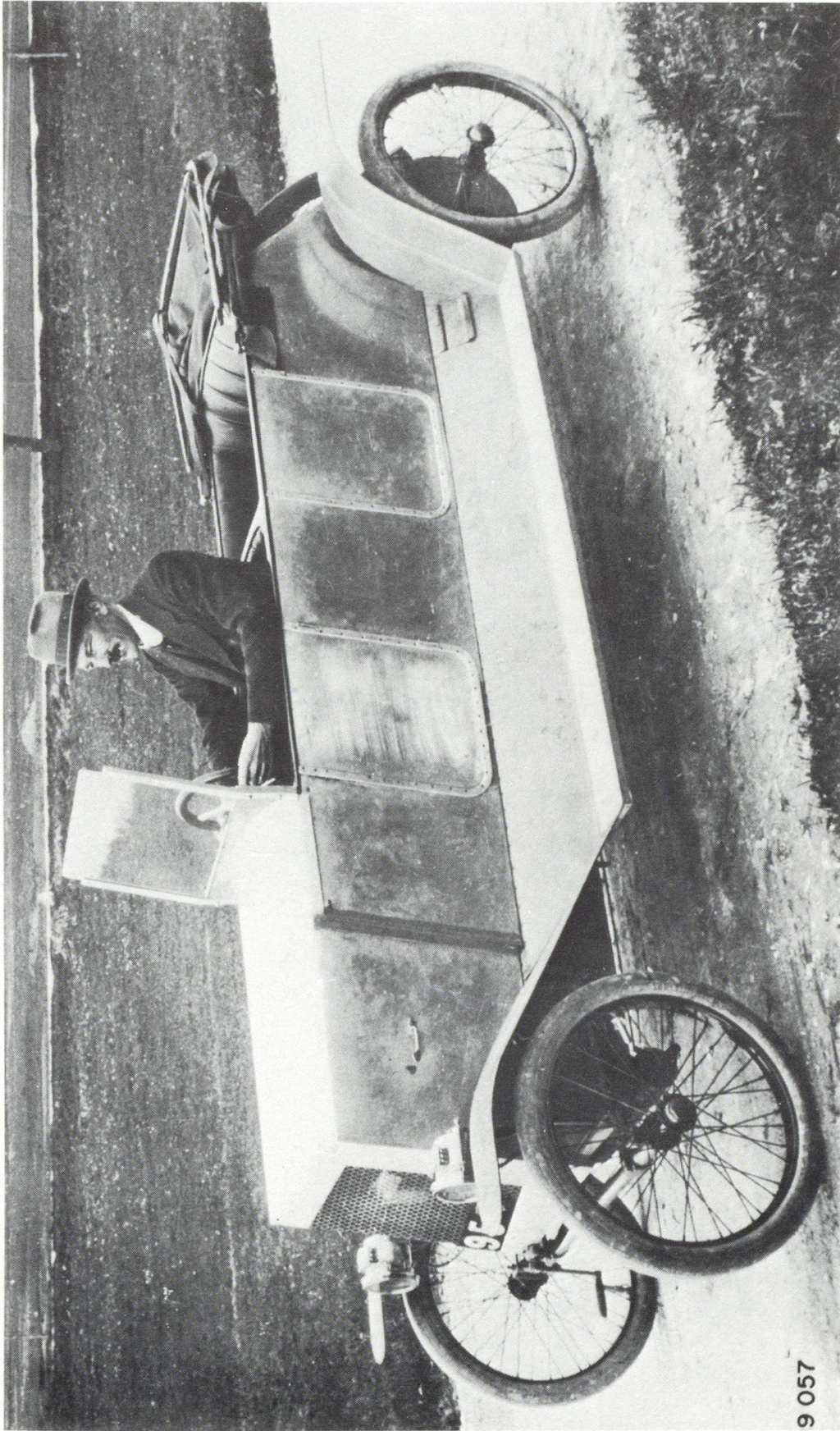


Bild 3 Ein seltsames SIG-Produkt. Direktor A. Schläpfer von der Verpackungsmaschinenfabrik auf Probefahrt im Beringer Feld mit dem 1921 von Martin Fischer entwickelten MF-Cycle-Car, von dem die Waffenfabrik hundert Stück produzierte, aber nur vier Stück verkaufen konnte

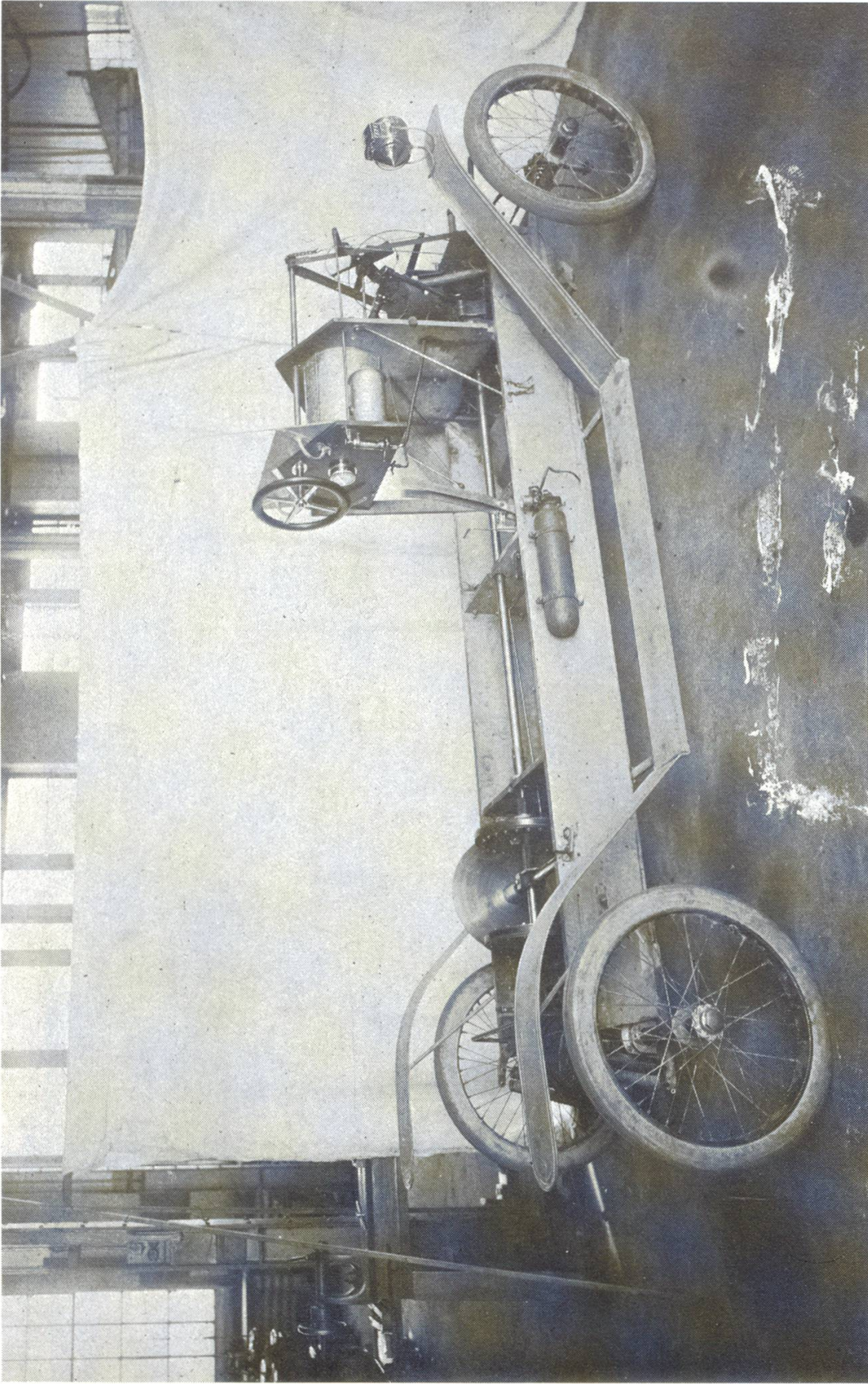


Bild 4 Der von Martin Fischer, Zürich, entwickelte MF-Cycle-Car in der Endmontage der SIG-Waffenfabrik. Hinterradfederung, Reibraddifferential, Kardanwelle, Starter-Pressluftflasche, Steuerrad und Bedienungselemente, Motoreinbau mit Treibstofftank und ein elegant gefederter Karbidscheinwerfer aus Messing sind deutlich sichtbar

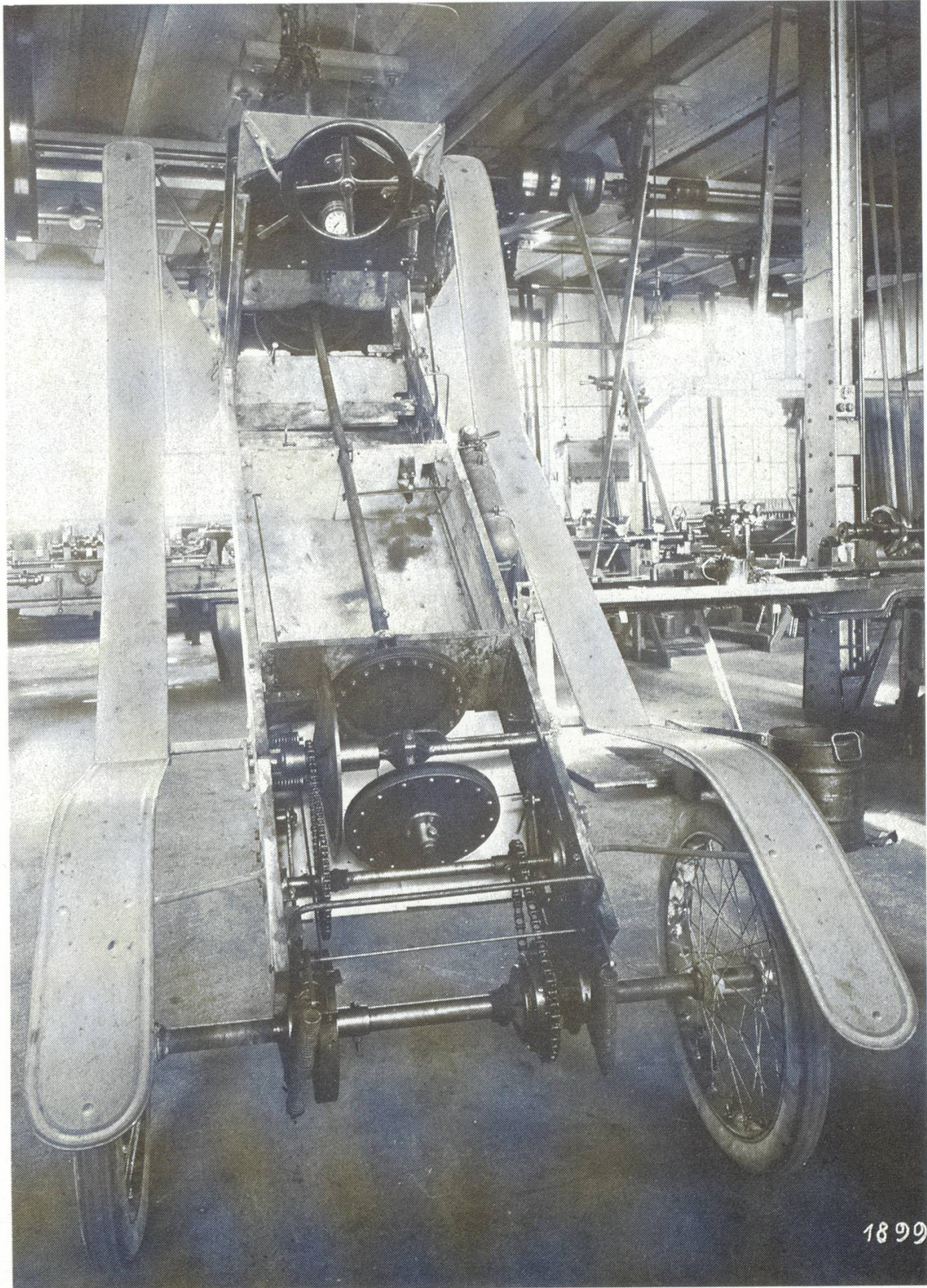


Bild 5 Blick in den Antriebsteil des MF-Cycle-Cars. Kardanwelle, Friktionsdifferential und Kettenantrieb auf die Hinterachse sind auf dem Bild gut sichtbar. Im Hintergrund die damalige Waffenfabrik-Dreherei mit Transmissionsantrieb

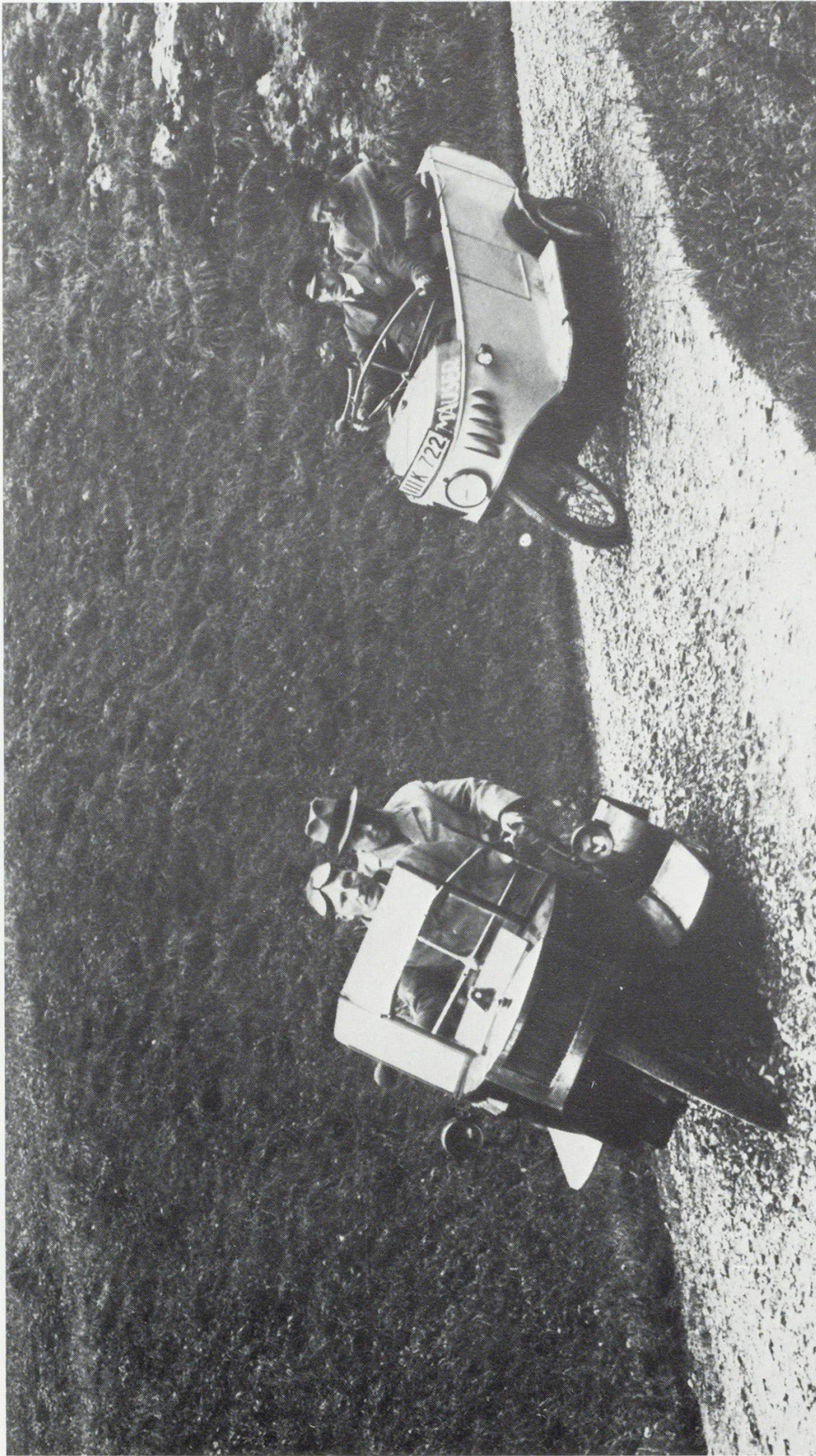


Bild 6 SIG-Direktoren auf rasanter Probefahrt! Im Vordergrund ein von der SIG Anno 1922 weiterentwickeltes MAUSER-Ein-spurauto, das über eine Probeausführung nicht hinauskam. Im Hintergrund ein original MAUSER-Mobil. Gut sichtbar sind die riesigen Steuerräder und die seitlich angebrachten kleinen Stützrädchen

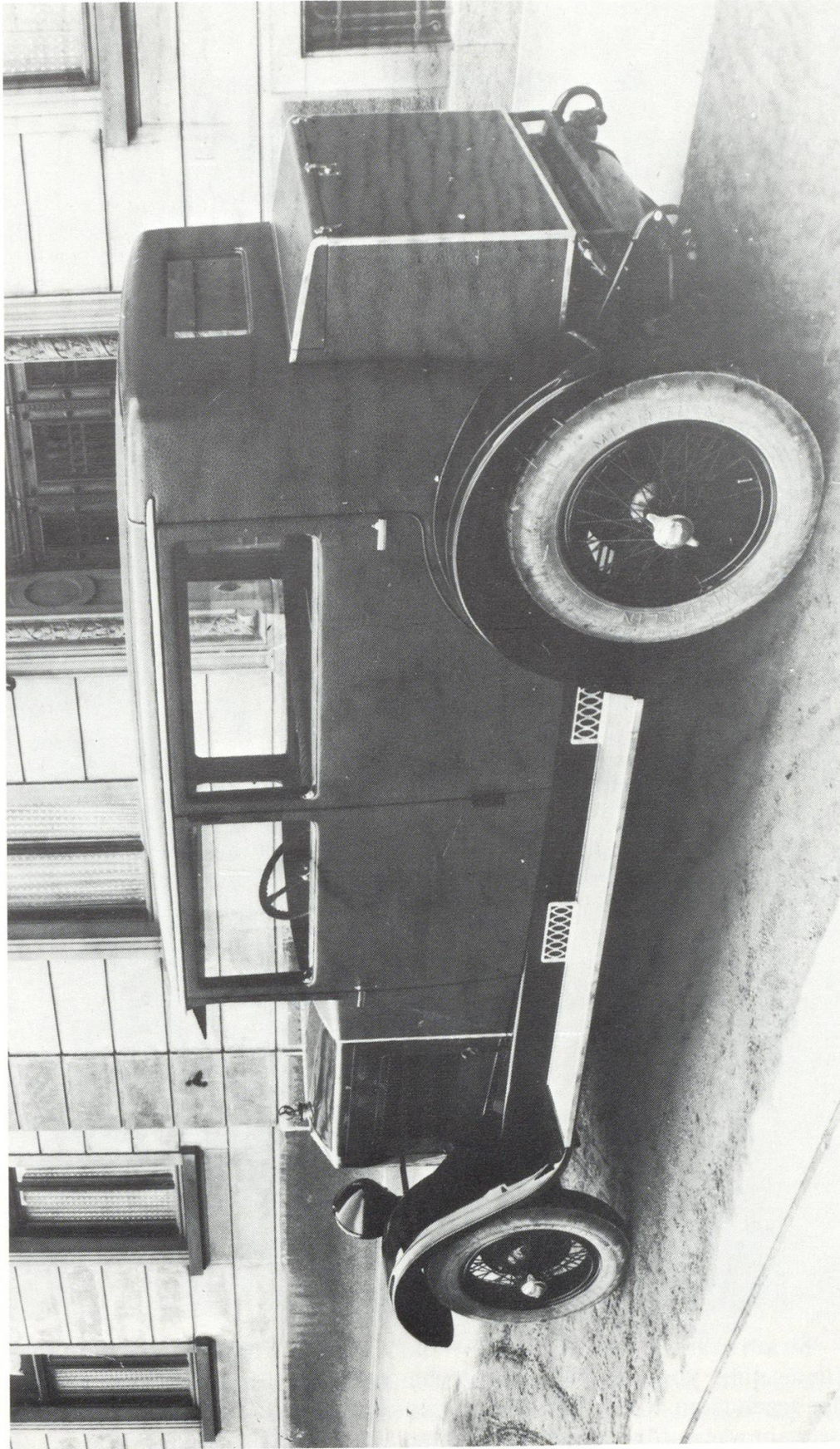


Bild 7 Einer der legendären SIG-MARTINI-SIX-Direktionswagen mit feinem Lederbezug vor dem alten, stilvollen Portal des SIG-Verwaltungsgebäudes I im Jahre 1929



Bild 8 So sah es am 11. Juni 1929 in der Halle 3 der SIG-Waggonfabrik aus. Links eine Montagelinie von SIG-Postautomobilen mit FBW-Motoren. Vorne rechts einer der legendären MARTINI-SIX-Direktionswagen. Rechts Fertigmontage von Eisenbahnwagen für die SBB. Eine echte Diversifikation «à la carte»

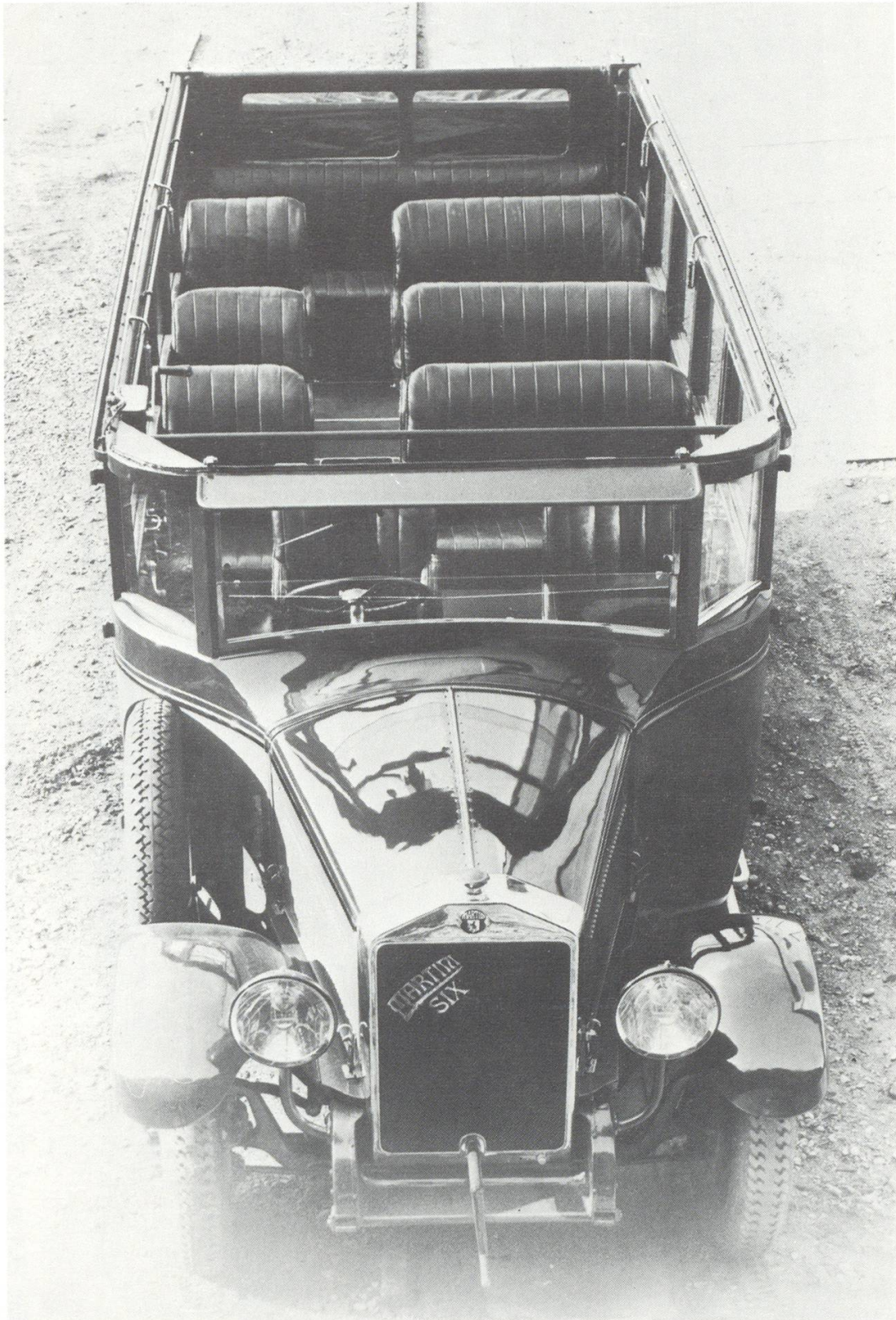


Bild 9 1930. Vierzehnplätziger SIG-Caralpin mit MARTINI-Chassis und MARTINI-SIX-Motor kurz vor der ersten Probefahrt. Die elegante SIG-Karosserie zeugt vom fachmännischen Können der Neuhauser Leute

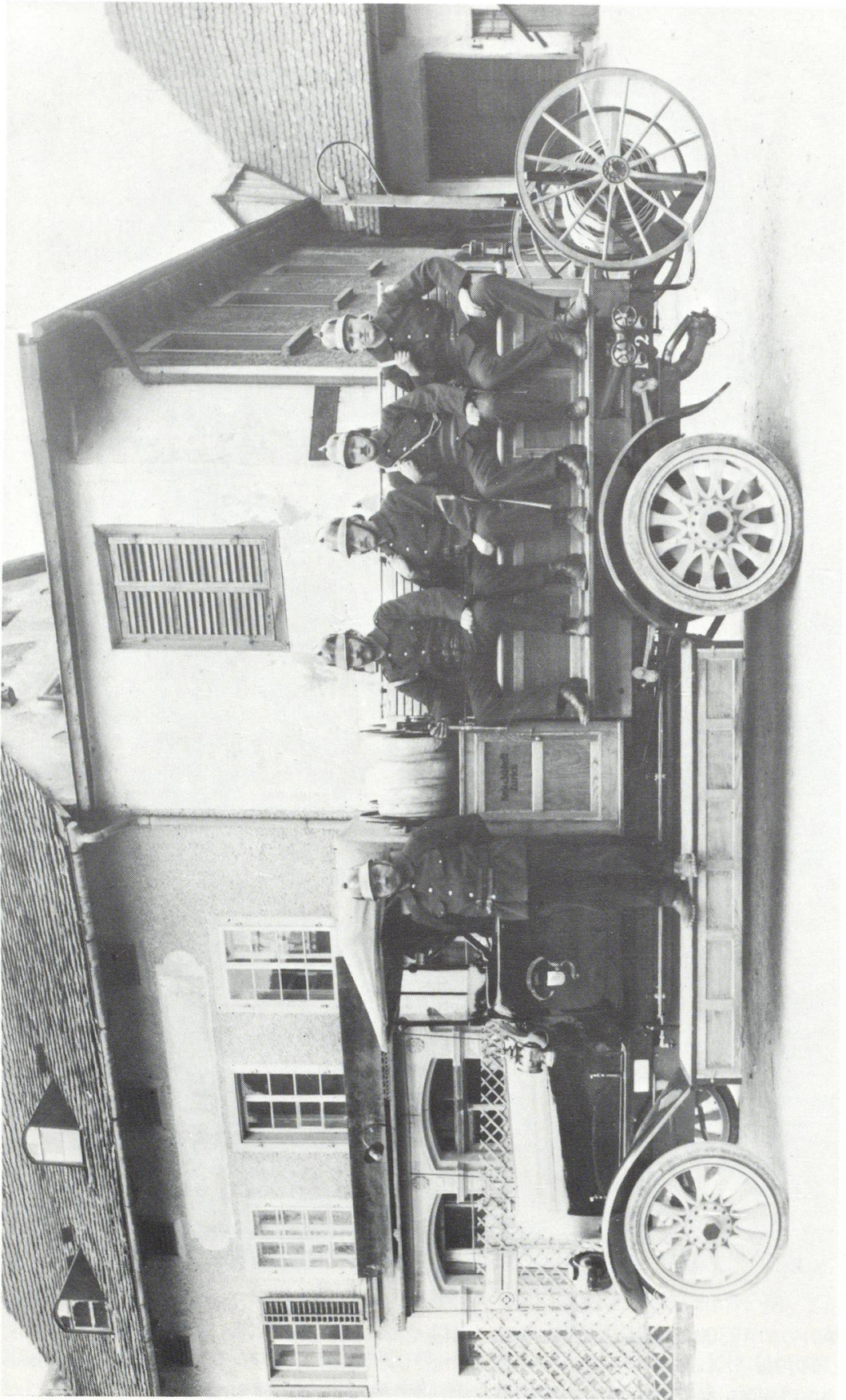


Bild 10 Ein 1921 in der SIG gebautes Feuerwehrautomobil beim ersten Probeinsatz auf dem Neuhauser Industriepplatz



Bild 11 1955. Der letzte in der SIG hergestellte Autobus mit FBW-Chassis für den Autobus-Betrieb Schaffhausen. Der elegante Bus ist heute noch im Einsatz. Das SIG-Zeichen ist an der Frontseite gut erkennbar