

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75/76 (1920)
Heft: 11

Nachruf: Saurer, Adolph

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: 15.03.2025

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

öffentlichung seiner Kritik bewegen. Das Tiefbauamt (bezw. Herr Hippenmeier) teilte dem Kritiker und uns mit, dass es den veröffentlichten Plan in den meisten der kritisierten Teile schon wieder ganz umgearbeitet habe, und dass er noch weiter umgearbeitet werde, weshalb die Kritik gegenstandslos sei. Wesentlich an dem Plane sei eigentlich nur die Abdringung des Aufnahmegebäudes von der Bahnrichtung in die Axe der trockengelegten Sihl, bezw. des breiten Sihlhölzli-Grünzuges.

Diese Desavouierung des Planes durch seinen Urheber selbst kam uns völlig überraschend, einmal wegen der doch ausgesprochen architektonisch formulierten Darstellung, sodann weil die textliche Erläuterung des Tiefbauamtes, mit der wir die Veröffentlichung begleiteten, von einem „Bebauungsplan-Projekt“ spricht und die darin zum Ausdruck gebrachte „gute Verkehr-Trennung“ noch ausdrücklich betont. Weder wir noch unsere Leser konnten daraus entnehmen, dass es sich nur um eine unmassgebliche Skizze, sozusagen um ein städtebauliches Selbstgespräch handle. Wir hätten den Plan natürlich nicht veröffentlicht, wenn wir gewusst hätten, dass er von seinem Urheber selbst nicht mehr ernst genommen wird. Aus diesem Grunde halten wir uns, wie Herrn Hippenmeier mitgeteilt, mit Rücksicht auf unsre Leser und auf das Ansehen unserer Zeitschrift, zu dieser Mitteilung verpflichtet. Die Titelbezeichnung „Studie“ genügt nicht, um sich der fachmännischen Kritik zu entziehen, nachdem man doch mit seiner Arbeit in der Arena der Fachwelt sich präsentiert hat.

Die Redaktion.

Technische Kommission des Verbandes Schweiz. Brückenbau- und Eisenhochbau-Fabriken.

(Schluss von Seite 118.)

Die *Versuche in Brig*, an der Rhonebrücke der Eisenbahn Brig-Furka-Disentis, im Herbst 1917 durchgeführt, weisen 6000 Beobachtungen auf und verfolgten den Zweck, Aufschluss über die Grösse der Nebenspannungen aus steifer Knotenverbindung der Stäbe der Fachwerk-Hauptträger zu erhalten. Die Bearbeitung dieses Problems ist soweit fortgeschritten, dass das Ergebnis im Laufe des Jahres 1920 veröffentlicht werden kann. Die aus den Versuchen gezogenen Schlussfolgerungen über die Grösse dieser Nebenspannungen bei gegliederten Tragwerken sollen noch durch die in Mülönen-Aeschi vorgenommenen Versuche überprüft und durch die Messungen an den Brücken über die Aare bei Birrenlauf, über die Vanex-Schlucht der Bahn Aigle-Sépey-Diablerets, der Rheinbrücke der Albula-Bahn bei Thusis und der Brücke der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn über die Aare bei Interlaken ergänzt werden.

In der Zeit vom 9. bis 29. September 1918 wurden die *Versuche in Mülönen-Aeschi* an der Suldbachbrücke der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn mit einer eigens zu diesem Zwecke von der Generaldirektion der S. B. B. gebauten „Einzellast“ von 25 t Gewicht ausgeführt; dabei wurden 45 000 Spannungs-, Durchbiegungs- und Neigungsmessungen aufgenommen, die Aufschluss über die Probleme der Gruppen I und II und Beiträge zu den Versuchen in Brig geben sollten. Sämtliche Versuchsergebnisse sind aufgetragen und der ganze Stoff ist durch die Gruppen I, II und V in Verarbeitung. Die Einzellast von 25 t Gewicht, die demnächst auf 35 t Achsdruck erhöht werden wird, besitzt die unschätzbaren Vorteile der einwandfreien Einzelbelastung, des genauen Achsgewichtes, und ermöglicht die direkte Aufnahme von Einflusslinien.

Die *Fallversuche in Zurzach*, ausgeführt im Jahre 1918 mit einem 0,5 t schweren Wagen der Seilbahn der Schweizerischen Sodafabrik an der Strassenschutzbrücke Mellikon-Rekingen, sollen im Frühling 1920 wiederholt werden. Die bereits ausgeführten Versuche verfolgten den Zweck, das Verhältnis zwischen der dynamischen Wirkung der fallenden Last und der ruhenden Wirkung der gleichen Last festzustellen. Bei den in Aussicht genommenen Versuchen sollen ausser der Grösse der Durchbiegungen auch die Durchbiegungszeiten der einzelnen Konstruktionsteile gemessen und die Geschwindigkeiten der Stossfortpflanzung ermittelt werden.

Von den *Laboratoriumsversuchen* sind an der Eidg. Materialprüfungsanstalt in Zürich die Versuche über die Knicksicherheit des gedrückten Gurtes eines auf Biegung beanspruchten, seitlich nicht gestützten Trägers mit verschiedener Belastungsart und verschiedenen Gurtausbildungen im Gange.

Die Versuche über die Deformation und die Spannungsverteilung von Rollenlagern sind in der Prüfungsanstalt der Ecole des Ingénieurs à l'Université de Lausanne in Vorbereitung.

Als von Bedeutung für die Bestrebungen der Techn. Kommission sind noch die Fahrversuche mit Dampf- und elektrischen Lokomotiven zu erwähnen, die die Generaldirektion der S. B. B. an den Brücken der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn im Jahre 1918 ausgeführt hat, mit dem Zwecke, Aufschlüsse über den Unterschied in der dynamischen Wirkung der bewegten Massen dieser beiden Lokomotivarten und über die kritische Geschwindigkeit zu erhalten. Des Fernern gehören hierher die von den S. B. B. in der Eidgen. Materialprüfungsanstalt in Zürich ausgeführten Versuche betreffend die Festigkeit von Längsträger-Anschlüssen verschiedener Typen.

Baden, Januar 1920.

M. Ros, Ing.

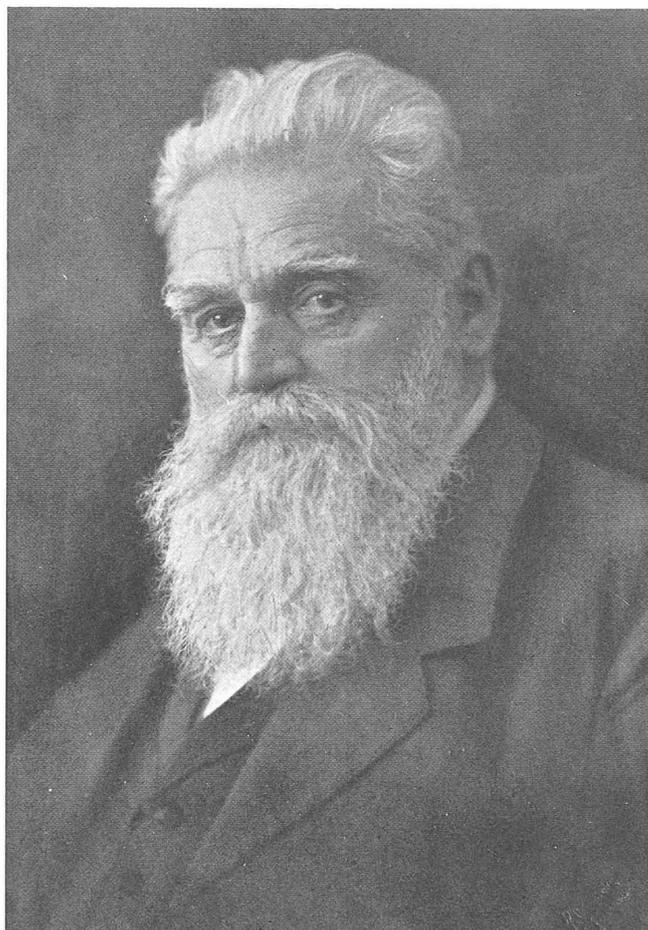
† Adolph Saurer.

(Mit Tafel 10.)

Mitten aus der ihm so lieb gewesenen Arbeit, der er sich noch ungeachtet der vorgerückten Jahre unermüdet hingab, ist der Senior des weltbekannten Hauses Adolph Saurer am 24. Februar d. J. in seinem 80. Lebensjahre nach kurzem Unwohlsein abberufen worden. In angestrengter Arbeit ist er aus eigener Kraft zum eigentlichen Schöpfer und Träger der grossen Arboner Maschinenbauanstalt geworden.

Am 7. Februar 1841 als zweiter Sohn des aus Sigmaringen stammenden Giessers Franz Saurer geboren, der im Jahre 1853 zu St. Georgen bei St. Gallen eine kleine Giesserei in sehr bescheidenem Umfange gegründet hatte, wurde Adolph Saurer wie seine Brüder schon im schulpflichtigen Alter von seinem Vater zur Mitarbeit herangezogen. Familienverhältnisse veranlassten 1863 die Uebersiedelung der Giesserei nach Arbon und deren Verbindung mit einem dort bestehenden Geschäfte zur Firma F. Saurer-Stoffel, die Giesserei-Artikel erzeugte und sich zugleich mit Herstellung von verschiedenen Gerätschaften für Landwirtschaft befasste. Um diese Zeit ging Adolph Saurer während zweier Jahre auf Reisen; es gelang ihm, in verschiedenen grossen Werkstätten Frankreichs und Englands als Giesser und Schlosser zu arbeiten und offenen Blickes reiche Erfahrungen zu sammeln. Als er wieder heimkam und sein älterer Bruder Anton die Stelle als Direktor der Maschinenfabrik St. Georgen aufgab, um gleichfalls in das väterliche Gewerbe einzutreten, wurde dieses 1867 in die Maschinenfabrik F. Saurer & Söhne umgewandelt und nahm zusehends einen erfreulichen Aufschwung. Der Erfolg eines von Adolph Saurer erfundenen „Festonapparates“ für Handstickerei gab den strebsamen Brüdern den Gedanken zur eigenen Fabrikation von Stickmaschinen und schon 1869 konnte die erste Handstickmaschine geliefert werden. Der Krieg von 1870/71 nahm beide Brüder bei der Grenzbesetzung in Anspruch. Die darauf folgende andauernde Krisis brachte schwere Zeiten und der 1872 erfolgte Tod des Bruders Anton steigerte die auf den Schultern Adolphs liegende Last beinahe ins Unermessliche; dennoch gelang es seiner Umsicht und Arbeitskraft, das Geschäft über Wasser zu halten und es ergab sich so von selbst, dass, auch nachdem sein jüngerer Bruder Emil, der am Technikum Mittweida und auf der Eidgen. Techn. Hochschule sich zu seinem Berufe vorgebildet hatte, in das Geschäft eingetreten, die eigentliche Führung in Adolphs Händen verblieb. Nach des Vaters im Jahre 1882 erfolgtem Tode führten die Brüder unter dem Namen F. Saurers Söhne die Fabrik weiter, bis auch der jüngere Bruder 1896 durch einen Schlaganfall hinweggerafft wurde und Adolph Saurer diese auf seinen Namen übernahm und sie auf die Höhe brachte, auf der sie heute steht. Vor mehreren Jahren hat er in seinem Sohne Hippolyt, der an der E. T. H. das Maschineningenieur-Diplom erworben, neben dem tüchtigen Stab von Ingenieuren, die im Stammehause wie in den Filialen in Frankreich und Deutschland tätig sind, einen Mitarbeiter gewonnen.

Ueber die Gebiete einlässlich zu berichten, in denen die Saurerwerke tätig sind, und auf die Entwicklung ihrer verschiedenen Spezialitäten einzutreten, erlaubt uns der Raum nicht. Zunächst wären die Stickmaschinen samt Fädelmaschinen u. dergl. zu nennen, deren Fortschritte, soweit sie nicht selbst veranlasst waren, stets nahe verfolgt wurden, sodass für schweizerischen und auch für ausländischen Bedarf die Konkurrenz mit den deutschen Fabriken erfolgreich bestanden werden konnte. Dabei bewies Saurer ein bewundernswürdiges Anpassungsvermögen an die jeweilige Geschäftslage der schweizerischen Stickerei-Industrie, deren Umsatzmöglichkeiten bekanntlich in hohem Masse schwankend sind, sodass dieser schweizerische Industriezweig ihm viel zu verdanken hat.



ADOLPH SAURER
SENIOR DER MASCHINENFABRIK
ADOLPH SAURER IN ARBON a/B.

Geb. 7. Februar 1841

Gest. 24. Februar 1920

Photogr. Aufnahme Schmidt, St. Gallen

Kunstdruck von A.-G. Jean Frey, Zürich

Seite / page

126 (3)

leer / vide /
blank

Ein zweites Gebiet, auf dem sich die Firma ausgezeichnet hat, ist das der Verbrennungsmotoren. Als die Gas-, Benzin- und Petrol-Motoren aufkamen, griff Saurer diesen Zweig mit Energie und Ausdauer auf. Wie sich daraus seine Betätigung im Motorschiffbau und zuletzt im Bau von Kraftwagen entwickelte, ist allgemein bekannt. Die zahlreichen Preise, die bei Wettfahrten mit ihren Booten, wie namentlich mit ihren Lastwagen, von der Firma errungen wurden, sind in aller Erinnerung und ebenso der hervorragend grosse Anteil, der an der Lieferung von Kraftwagen in den letzten Kriegsjahren der Firma zugefallen ist.

Ungeachtet dieser wohlverdienten inneren, sowie der materiellen Erfolge, die er seiner Arbeit verdankte, ist Adolph Saurer ein Mann des Volkes im schönsten Sinne geblieben. Am höchsten galt bei ihm die Arbeit des Mitmenschen. Selbstüberhebung und Protz waren ihm fremd und Jedermann wusste, dass der alte Herr der erste Arbeiter im Geschäft war. Dabei tat er viel Gutes, und die Stadt Arbon, die dem mächtigen Aufblühen der Saurer-Werke zum guten Teil ihre eigene Blüte verdankt, hatte in seiner Freigebigkeit eine nie versiegende Stütze. Auch zu seiner eigentlichen Vaterstadt St. Gallen unterhielt er erge Beziehungen. Dort, wie im ganzen Schweizerlande herum, wird Jedermann der patriarchalischen Persönlichkeit Adolph Saurers ein warmes Andenken bewahren.

Miscellanea.

Seife aus Braunkohlenteer. In der Sitzung vom 3. Februar 1920 des Vereins zur Förderung des Gewerbelleisses berichtete Prof. Dr. *Harries* über die im Jahre 1915 auf Anregung des Kriegsausschusses für Fette und Öle in Deutschland begonnenen Arbeiten zur Veredelung von Braunkohlenteerölen durch Ozonisierung. Wie wir darüber der „Z. d. V. D. I.“ entnehmen, ist es gelungen, eine einwandfreie, geruchlose Gebrauchseife herzustellen, wobei gleichzeitig ein hochwertiges, für die elektrische Industrie geeignetes Raffinatöl gewonnen wird. Die Ausbeute aus 100 t Braunkohlen beträgt 0,2 t Rohfettsäure zur Herstellung von Natronseife und annähernd die gleiche Menge Raffinatöl. Die Veredelungsanlage erfordert rund 20% der aus den Braunkohlen erzeugten Gasmenge. Neben dem Verfahren der Ozonisierung scheint auch jenes der Autoxydation (Verwendung von Luftsauerstoff) wirtschaftliche Bedeutung zu gewinnen. Prof. *Harries* kam zum Schluss, dass die günstigste Verwertung der Braunkohlen beim gegenwärtigen Stande der technischen Entwicklung in der Tieftemperatur-Vergasung, der Verfeuerung des Gases in Dampfturbinen-Kraftwerken und in der Veredelung des Braunkohlenteers zu erblicken sei.

Neue Erdgasquelle in Neuengamme bei Hamburg. Die im Jahre 1910 bei Bohrungen für die Wasserversorgung Hamburg zufällig erschlossene Erdgasquelle ist, wie unsere Leser aus einer Mitteilung in Band LXXII wissen (Seite 26, 20. Juli 1918) vollständig versiegt. Rücksichten auf die Kohlenknappheit gaben den Anlass zu neuen Sondierbohrungen, die von Erfolg gekrönt waren. In etwa 10 m Entfernung der alten Quelle wurde in 280 m Tiefe (gegenüber 250 m bei der alten Quelle) die gasführende Schicht erreicht. Nach der „Z. d. V. D. I.“ beträgt der Gasdruck, bei abgestellter Quelle, 8,6 at. Bei fließender Quelle betrug er anfänglich 7,4 at, ist aber inzwischen auf 6,4 at gesunken und dürfte mit der Zeit noch weiter abnehmen. Das Gas enthält 97% Methan. Zurzeit werden täglich etwa 100 000 m³ Gas entnommen, die von der Sonde unmittelbar in Rohrleitungen nach den drei Hamburger Gaswerken geleitet werden.

Ingenieur Theodor Bell, der Gründer und Leiter der bekannten Maschinenfabrik in Kriens, feierte am 8. dies in voller geistiger und körperlicher Rüstigkeit seinen 80. Geburtstag. Wir bringen auch unsererseits dem Jubilar unsere aufrichtigen Glückwünsche dar.

Nekrologie.

† A. Trautweiler. In der Morgenfrühe des 11. März ist unser lieber Kollege und Freund Ingenieur *Alexis Trautweiler* durch einen sanften Tod von langen Leiden schmerzlos erlöst worden. Wir werden ihm, dem verdienten Sekretär des S. I. A., in nächster Nummer einen Nachruf widmen.

Konkurrenzen.

Neue Brücke über den Limfjord zwischen Aalborg und Nørresundby (Dänemark). Der Aalborger Stadtrat, bezw. der von ihm gewählte Brücken-Ausschuss, eröffnet einen internationalen Wettbewerb für den Entwurf einer neuen Brückenverbindung über den Limfjord zwischen Aalborg und Nørresundby als Ersatz für die „König Christian IX. Ponton-Brücke“. Es handelt sich um eine rund 550 m lange Brücke mit 8,5 m breiter Fahrbahn und zwei 3,0 m breiten Trottoirs, und mit einem Schiffsdurchlass von 30,0 m lichter Weite und mindestens 42 m Höhe über dem Mittelwasserstand. Die Bewerber können, je nach dem, was sie als zweckmässiger erachten, eine feste Brücke, eine Pontonbrücke oder auch einen Tunnel wählen. Die Entwürfe müssen spätestens am 30. September 1920 der Post übergeben und spätestens am 7. Oktober 1920 am Bestimmungsort eingetroffen sein, um in Berücksichtigung gezogen zu werden. Das Preisgericht besteht aus Dr. *K. Christensen*, Dipl. Ingenieur in Aalborg; Zivilingenieur *C. Froenell*, ehem. Brückenbauingenieur der Schwedischen Staatsbahnen, in Stockholm; Oberstleutnant des Geniekorps *T. Grut* in Kopenhagen; a. Hafendirektor *C. V. Moller*, Techn. Bürgermeister in Kopenhagen; Direktor *A. F. Olsen*, Vorsitzender des Brücken-Ausschusses in Aalborg, und Professor *A. Ostenfeld* an der Techn. Hochschule in Kopenhagen. Es werden drei Preise von 10 000, 6 000 und 4 000 dän. Kr. zur Verteilung gelangen; weitere Entwürfe können zu 2 000 Kr. angekauft werden.

Anfragen bezüglich des Wettbewerbs sind an Herrn *J. Tybjerg* Hafeningenieur, Nyhavnsgade 12 in Aalborg, zu richten. Im übrigen können Kollegen, die sich für diesen Wettbewerb interessieren, das Programm (in deutscher Sprache) und sämtliche zeichnerischen und photographischen Beilagen auf unserer Redaktion einsehen (8 bis 12 Uhr vorm., 1 bis 5 Uhr nachm., Samstag nur bis 12 Uhr).

Schulhaus Oberburg. Es wird uns nachträglich über einen am 31. Januar 1920 abgelaufenen engern Ideen-Wettbewerb für ein Schulhaus mit Turnhalle in Oberburg berichtet, in dessen dreigliedriges Preisgericht die Berner Architekten *Daxelhoffer* und *Indermühle* berufen waren. Aus den zur Prämierung bereitgestellten 6 000 Fr. wurde jedem der sechs zur Beteiligung am Wettbewerb eingeladenen Architekten 500 Fr. ausgerichtet. Den Rest verwendete das Preisgericht zur Erteilung von drei Preisen wie folgt:

- I. Preis (1 500 Fr.), Entwurf des Arch. *Alfred Lanzrein* in Thun.
- II. Preis (1 000 Fr.), Entwurf der Arch. *Rybi & Salchli* in Bern.
- III. Preis (500 Fr.), Entwurf der Arch. *von Gunten & Kuentz*, Bern.

Neubau der Schweizerischen Volksbank in Zürich (Band LXXIV, Seite 205). Mit Rücksicht auf die Grippe-Epidemie ist der Termin für Ablieferung der Entwürfe um einen Monat, d. h. auf den 30. April 1920, verschoben worden.

Zur Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich (vergl. Seite 125). Kurz vor Redaktionsschluss erhalten wir ein Schreiben des Tiefbauamtes (Stadting.-Adjunkt *E. Bosshard*), das im Wesentlichen die telephonische Mitteilung des Herrn Adjunkt *Hippenmeier* bestätigt: „... In dem jetzigen Stande der Entwicklung des Bebauungsplan-Entwurfes halten wir daher eine öffentliche kritische Diskussion für verfrüht; es liegt noch kein eigentliches Projekt vor, sondern nur aufgezeichnete Ideen, bei denen die Plätze noch nicht den für die Unterlage einer erspriesslichen Kritik notwendigen Grad der Durcharbeitung aufweisen. Die Platzbildungen erfordern noch gründliche Detailstudien bezüglich Aufriss und Grundriss und namentlich auch bezüglich ihrer Verkehrsverhältnisse, bevor sie endgültig festgelegt werden dürfen.“ — Zum Schluss werden wir „um Verschiebung der Einleitung kritischer Betrachtungen“ ersucht.

Wir sind, wie dies schon aus unserer Erklärung auf Seite 126 hervorgeht, ganz der Meinung des Kollegen *Bosshard* und können nur nochmals sehr bedauern, dass — ohne unser Zutun, lediglich durch unser Entgegenkommen gegenüber dem Publikations-Bedürfnis des Herrn Planverfassers *Hippenmeier* — die „Einleitung kritischer Betrachtungen“ nun doch eingetreten ist und nicht mehr zu vermeiden war. *Die Red.*

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der IX. Sitzung im Vereinsjahr 1919/20.

Mittwoch den 3. März 1920, abends 8 Uhr, auf der „Schmiedstube“.

Vorsitzender: Prof. *A. Rohn*, Präsident. Anwesend sind 175 Mitglieder und Gäste.

1. Das Protokoll der VIII. Sitzung wird genehmigt.
2. Der Vorsitzende begrüsst die Mitglieder anderer Sektionen und Gäste und hofft, dass das Interesse, das sie durch ihre Anwesenheit den Veranstaltungen unserer Sektion entgegenbringen, auch in Zukunft andauern möge.