

Als Saurer-Arbon in Lindau Lastwagen produzieren ließ

1909 erfuhr die Lindauer Öffentlichkeit erstmals, dass Saurer auch in Lindau Lastkraftwagen produzieren lassen will.

Die 1853 gegründete Firma Saurer mit Eisengießerei und Textilmaschinenherstellung in Arbon trat in der zweiten Generation unter Adolph Saurer im Jahre 1888 mit ihrem ersten stationären Petroleummotor für Werkstätten und Boote an die Öffentlichkeit. 1896 wurde der erste eigene PKW mit 5 PS Leistung hergestellt, dem 1904 der erste Saurer-LKW mit 2,5 Tonnen Nutzlast, mit der ersten patentierten Motorenbremse und einem Druckluftanlasser von Hippolyt Sauer, dem Firmenchef in dritter Generation, folgte. 1907 startete die Saurer-Lizenzproduktion in Wien, 1909 erfolgte der Bau des



Idealtypische Darstellung des Saurer-Werkes in Lindau-Reutin im Jahre 1911. Links erkennbar einer der dort montierten Lastkraftwagen. Bild: Sammlung Schweizer

Saurer-Werkes in Suresnes bei Paris, später ein Renault-Werk, und die Eröffnung von Filialen mit Reparaturwerkstätte in Mailand und in St. Petersburg (1910). Mit Hilfe Rudolf Diesels wurde bereits 1908 ein Saurer-Benzin-Motor erstmals auf Dieselantrieb umgebaut.

Saurers Fahrzeuge wurden u.a. wegen ihrer Zuverlässigkeit geschätzt. So war der erste von der Aktienbrauerei Simmerberg 1906 gekaufte Lastwagen ein Saurer. Ebenso benützten die Brauereien Leibinger in Ravensburg und das Bürgerliche Brauhaus in Memmingen diese Fünftonner mit Vierzylinder-Benzinmotor. Der erste motorisierte Krankentransporter des Roten Kreuzes in Lindau stammte ebenso von der Arboner Firma, wie später der „neue 36-pferdige Saurer-Motor-Spreng- und Lastwagen“ der Stadt Lindau. Die Preise der Lastwagen und Omnibusse lagen beispielsweise 1913 zwischen 15 700 und 20 000 Schweizer Franken.

Das 1910 eröffnete Reutiner Werk an der Stelle der heutigen Firma Cofely in der Kemptener Straße ermöglichte Saurer ein preisgünstiges Auftreten im Zollgebiet des Fahrzeugmarktes im deutschen Kaiserreich. 1912 wurden aus der Arboner Zentrale 65 Motoren und Getriebekästen zur Montage nach Reutin geliefert. Die Stückzahlen der noch ohne jegliche Automatisierung hergestellten Fahrzeuge waren zunächst bescheiden. Weltweit waren bis Ende 1910 632 Saurer-LKW verkauft worden. In ganz Deutschland umfasste die LKW-Fertigung aller Firmen und Marken des Jahres 1913 gerade einmal 2239 Fahrzeuge.

Im Reutiner Werk, dem nördlichsten Gebäudeteil der heutigen Firma Cofely, arbeiteten anfänglich 17 Arbeiter und Angestellte. Bereits 1911 wurde in der Metallarbeiter-Zeitung des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes, dem Vorläufer der heutigen Industriegewerkschaft Metall, heftige Klage über die Reutiner

Nummer 40 Stuttgart, 7. Oktober 1911 29. Jahrgang

Metallarbeiter-Zeitung

Organ für die Interessen der Metallarbeiter

Publikationsorgan des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes u. d. Allg. Kranken- u. Sterbekasse der Metallarbeiter

Ersteinstufige am Samstag. Abonnementspreis pro Quartal 1 Mark. Eingetragen in die Reichspost-Zeitungsliste.	Verantwortlich für die Redaktion: Joh. Scherm. Redaktion und Expedition: Stuttgart, Hülfsstraße 10a, part. Telephonnr.: Nr. 8000.	Insertionsgebühren pro Zeile pro Monat: 1 Mark. Privatanzeigen 2 Mark. Geschäftsverträge finden keine Aufnahme.
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

520000 EXEMPLAREN

Wirtschaftliche Rundschau.

Wenige Tage nach der Wählung von dem erfolglosen Versuch der Verhandlungen des Wiener Robelländerverbandes mit den österreichischen Gewerkschaften über den Stundenlohnvertrag wurde durch die neue Veranlassung eine Verhandlung eingeleitet. Jetzt ist die gesamte deutsche Robellproduktion in die Hände der Robellproduzenten übergegangen. Die Verhandlungen des Wiener Robelländerverbandes mit den österreichischen Gewerkschaften über den Stundenlohnvertrag wurde durch die neue Veranlassung eine Verhandlung eingeleitet. Jetzt ist die gesamte deutsche Robellproduktion in die Hände der Robellproduzenten übergegangen.

Hamburg-Amerika-Linie, ein Reichspostdampfer für die Deutsche Ostafrika-Linie und ein großer Kartonschnelldampfer für die nordatlantische Fahrt der Hamburg-Amerika-Linie. Der dreimonatliche Streik der Metallarbeiter, führt die Verwaltung im Geschäftsbericht aus, habe die Gesellschaft schwer geschädigt, um so mehr, als die betrieblichen Verbesserungen langwierige Mühen kosten. Die Reue und Arbeiterlohn hat durchschnittlich 6721 betragen gegen 6470 im Vorjahre. Zum Schluss wird erwähnt, daß auch in diesem Geschäftsjahre der große Arbeiterwechsel sehr lebhaft gewirkt habe. — Von der Afrika-Gesellschaft G. Seebed, Schiffwerft in Westmünde, wurden über ihre Beschäftigung in diesen Tagen folgende Angaben gemacht: Der Robellstreik hat die Arbeiter in Westmünde nicht noch im Oktober im Reutiner Werk und

Lindau i. B. Mit schweren Mißständen haben die Kollegen in der Lindauer Filiale der Weltfirma A. Saurer (Arbon in der Schweiz) zu kämpfen. Längere Zeit schon haben diese Arbeiter um Befestigung dieser Mißstände bei der Firma nachgesucht, es wurde ihnen auch versprochen, aber nicht gehalten. Die Kollegen mußten im Akkord 10 bis 20 Prozent billiger arbeiten als die in Arbon, was nach und nach zu einer großen Erbitterung führte. Auch die Stundenlöhne stehen hinter denen des Hauptgeschäfts zurück. Die Hauptursache der jetzigen Bewegung liegt aber in der Behandlung durch den Werkmeister. Der Herr beliebt, den Arbeitern wegen jeden kleinen Fehlers sofort mit Hinauswerfen und Ohrfeigen zu drohen. Auch kürzlich benahm er sich in der Weise gegenüber einem verheirateten Kollegen, der sofort die Werkstätte verlassen mußte. Der von der Arbeiterschaft gewählte Vertrauensmann wollte sich die Sachlage erklären lassen, wurde aber auch sofort entlassen, was zur Folge hatte, daß sämtliche Kollegen die Arbeit niederlegten. Die Verhandlungen, die darauf folgten, ließen erkennen, daß Herr Saurer nur den Angaben des Werkmeisters Glauben schenkte, die Angaben der beauftragten Kommission aber als unglaubwürdig hinstellte. Da die Verhandlungen gescheitert sind, ist Bezug streng fernzuhalten.

Bericht in der Zeitung der Metallarbeiter-Gewerkschaft vom 7. 10. 1911 über die Unverschämtheiten gegenüber Arbeitern bei Saurer in Lindau-Reutin. Original im Archiv der IG-Metall in Frankfurt/Main. Repro Schweizer.

Arbeitsverhältnisse geführt, welche Streik hervorriefen: „Die Kollegen mussten im Akkord 10 bis 20 Prozent billiger arbeiten wie die in Arbon. Auch die Stundenlöhne

stehen hinter denen des Hauptgeschäftes zurück. Die Hauptursache der jetzigen Bewegung liegt aber in der Behandlung durch den Werkmeister. Der Herr beliebt, den Arbeitern wegen jeden kleinen Fehlers sofort mit Hinauswerfen und Ohrfeigen zu drohen. Der von der Arbeiterschaft gewählte Vertrauensmann wollte sich die Sachlage erklären lassen, wurde aber auch sofort entlassen, was zur Folge hatte, dass sämtliche Kollegen die Arbeit niederlegten.“

Die im Jahr darauf erlassene betriebliche Arbeitsordnung legte die wöchentliche Arbeitszeit noch auf 57 Stunden fest. Den Lohn für vier Arbeitstage behielt die Betriebsleitung grundsätzlich als Kautions ein.

Mit Beginn des 1. Weltkrieges 1914 stiegen Bedarf an und Fertigungszahlen von Lastkraftwagen europaweit enorm. Die Armeen Deutschlands und Österreichs benutzten nun u.a. jene von Saurer ebenso, wie die gegnerischen von Frankreich, Großbritannien und Russland.

Um das Geschäft am Krieg zu optimieren, beantragte die Reutiner Werksleitung in jener Zeit wiederholt erfolgreich beim Bezirksamt, Überstunden sowie an Feiertagen zusätzlich arbeiten lassen zu dürfen, „mit Rücksicht auf die starke Beschäftigung meiner Werkstätten durch militärische Aufträge“.

Generaldirektor Anton von Rieppel der MAN-Werke in Augsburg und Nürnberg bemühte sich seit Ende 1914 persönlich darum, über das Reutiner Saurer-Werk endlich eine eigene profitable LKW-Produktion aufbauen zu können. Vier Mal reisten er und andere Vorstandmitglieder nach Lindau und Arbon zu Verhandlungen. Im Juli

1915 wurde für die Reutiner Fabrik

eine neue Kommanditgesellschaft mit dem Namen MAN-Saurer-Kraftwagenwerke gegründet. Deren Besitz teilten sich vorerst MAN und die Bayerische Diskonto- und Wechselbank AG aus Nürnberg, sowie als Vertretung Adolf Saurers, dessen Schwager, Oberst Hauser in St. Gallen.

Im folgenden Jahr kam die völlige Aufgabe der Lindauer LKW-Produktion. Für Reutin brachte dies u.a. mit sich, dass der bisher auch zu kommunalen Einsätzen zur Verfügung gestellte Spritzenwagen der werkseigenen Feuerwehr nun nach Nürnberg verlegt wurde. Sieben der bisherigen Reutiner Saurer-Arbeiter traten in Nürnberg ihre neuen Arbeitsplätze an, um dort eine LKW-Produktion nach Saurer-Lizenz aufzubauen. Mit dabei waren auch die beiden Söhne des ehemaligen Lindauer Fahrzeugfabrikanten Carl Lauster, dessen Rad- Motorrad- und Autohandlung auf der anderen Straßenseite an der heutigen Kemptener Straße lag, heute Araltankstelle und Auto Buhl.

Die Fabrikräume selbst kamen 1917 in den Besitz des Friedrichshafener Zeppelinkonzerns, um dort unter der Werksleitung von Claude Dornier Jagdflugzeuge herstellen zu lassen. 1921 eröffnete die Firma Escher-Wyss aus Zürich darin ihr Lindauer Zweigwerk.

In dem am 1. Mai 2010 wieder eröffneten Saurer-Museum in Arbon/Bodensee sind zwei der auch in Lindau bis 1917 produzierten Saurer-LKW im Original zu sehen.

© Karl Schweizer

Quellen und Lesetipps:

- Karl Schweizer „Mehr als 100 Jahre Metall-, Textil- und Holzgewerkschaften in Lindau“, hrg. von der Industriegewerkschaft Metall Allgäu in Kempten, Lindau 2004.
- MAN AG München (Hrg.) „Leistung und Weg – Zur Geschichte des MAN Nutzfahrzeugebaus“, Berlin 1991.
- Staatsarchiv Augsburg: Bezirksamt Lindau, Akte Nr. 4233 „Arbeitsordnung“
- Das Saurer-Museum in Arbon (Schweiz), Weitegasse 8, CH-9320 Arbon, www.saureroldtimer.ch .