

Samstag, 26. November 2022

Polizei sucht immer noch Zeugen zu Unfall

Verschwendener Lenker Vor einer Woche ist in der Nacht auf Samstag in Oberurnen ein Auto in einen Baustellenzaun gekracht. Der Lenker oder die Lenkerin ist der Polizei nach wie vor unbekannt, wie Mediensprecher Daniel Menzi erklärt. Ebenso weiss die Polizei noch nicht, wer sonst noch im Auto mitgefahren ist. Ein Zeuge habe mutmasslich vier Jugendliche oder junge Erwachsene gesehen, die sich vom verunfallten Auto entfernt hätten, so Menzi. Wer Angaben zu den Insassen des Autos machen kann, wird gebeten, sich unter Telefon 055 645 6666 bei der Kantonspolizei Glarus zu melden.

Das Auto war in der Nacht auf Samstag, 19. November, um etwa 1 Uhr auf der Landstrasse in Oberurnen von der Strasse abgekommen. Am Auto waren keine Kontrollschilder angebracht. Wie Polizeisprecher Menzi erklärt, hat der Halter des im Kanton Glarus eingelösten Wagens ermittelt werden können. Das Fahrzeug sei entwendet worden, die genauen Umstände seien aber noch nicht bekannt. Ebenso ist nicht klar, ob es beim Unfall Verletzte gegeben hat und was die Unfallursache war. (df)

Touristiker läuten die Wintersaison ein

Neue Kampagne Noch sind die Skigebiete im Kanton Glarus in den Vorbereitungen auf die kommende Wintersaison. Die Tourismusorganisation Visit Glarnerland konzentriert sich mit ihrer diesjährigen Kampagne auf die potenziellen Wintersportler in Zürich. Unter dem Claim «Raus aus dem Nebel – rein in die Sonne» sollen Menschen rund um den Zürichsee «ins Wintermärchen im Glarnerland» gelockt werden, wie die Verantwortlichen in einer Mitteilung schreiben. Dabei weisen sie darauf hin, wie schnell die Zürcherinnen und Zürcher vom Flachland mitten ins Hochgebirge gelangen können. Die Kampagne werde digital und analog mit Plakaten ausgespielt.

Visit Glarnerland lanciert ab dem 1. Dezember einen Adventskalender. Täglich öffnet sich auf Facebook- und Instagram ein Türchen, welches die Teilnehmenden auf die Webseite www.glarnerland.ch/adventskalender führt, um dort eine Frage zu beantworten. Mit ein wenig Glück kann man jeden Tag einen Preis gewinnen. (red)

Trümpi in Aufsichtskommission gewählt

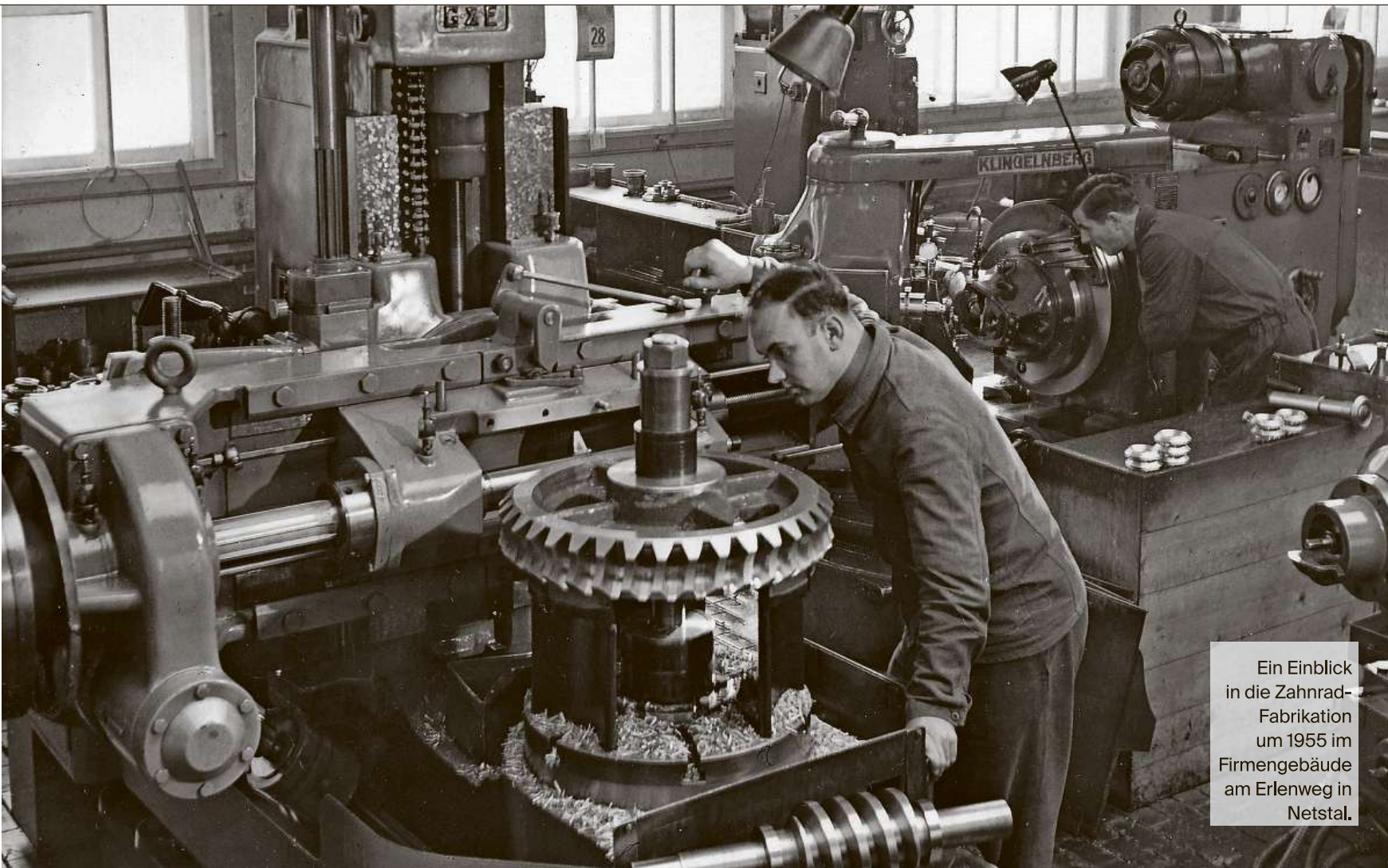
Berufsschule Der Glarner Regierungsrat wählt Simon Trümpi aus Glarus in die Aufsichtskommission der Gewerblich-Industriellen Berufsfachschule Ziegelbrücke. Trümpi leitet das gleichnamige Bauunternehmen in Mülödi und Uznach, ist im Vorstand des Baumeisterverbandes und der Glarner Wirtschaftskammer sowie Mitglied des Schweizerischen Instituts für KMU an der Hochschule St. Gallen. Er ersetzt den zurückgetretenen Patric Vogel. (red)

Bleiben Sie über das Wochenende auf dem Laufenden

Online
suedostschweiz.ch/glarus

Facebook
[Südstschweiz Glarus](https://www.facebook.com/SuedostschweizGlarus)

Instagram
[@suedostschweiz_gj](https://www.instagram.com/suedostschweiz_gj)



Ein Einblick in die Zahnrad-Fabrikation um 1955 im Firmengebäude am Erlenweg in Netstal.

Wie Sauter, Bachmann die Glarner Industriegeschichte mitprägte

Die Zahnrad- und Getriebeherstellerin Sauter, Bachmann AG in Netstal besteht seit 100 Jahren. Wie alles begonnen hat.

Fridolin Rast

Zwei initiative junge Unternehmer sehen eine Chance, die gepackt werden will. Denn die Glarner Textilindustrie braucht – manchmal schwer zu bekommende – Ersatzteile für ihre neuen und weitgehend automatisierten Maschinen. Was ein wenig aussieht wie die Lieferschwierigkeiten von heute, ist hier aber ein Rückblick in die Glarner Industriegeschichte. Die beiden Unternehmer waren Heinrich Sauter und Walter Bachmann und hatten sich bei der Zahnradfabrik Maag in Zürich kennengelernt. 1922 wagten sie mit der Gründung einer Zahnradfabrik in Netstal den Schritt in die Selbstständigkeit,

wie Volkswirtschaftsdirektorin Marianne Lienhard zum am Samstag, 19. November, feierten den 100-Jahrbiläum der Firma schreibt.

Heute wird die Sauter, Bachmann AG von der dritten respektive vierten Generation geführt: von Martin Sauter, der 1991 von der Bieler Mikron AG in die Firma zurückkehrte und Ende Jahr in Pension geht, sowie von Max Bachmann, der seit 2006 im Betrieb arbeitet.

So entstand die Firma

Der 1883 geborene Heinrich Sauter stammte aus Netstal, sein Vater war von Stein am Rhein ins Glarnerland gekommen und hatte eine Schlosserei gegründet. Heinrich Sauter ging nach der Leh-

re auf Wanderschaft, wie es in der Firmenchronik heisst. Er war mehrere Jahre in Paris und London und bildete sich in Abendkursen weiter. Zurück in der Schweiz, arbeitete er bei den Maschinenbauunternehmen Saurer in Arbon, Oerlikon-Bührle und Georg Fischer in Schaffhausen, bevor er zu Maag in Zürich kam. Dort lernte Sauter den 1889 in Zürich-Wiedikon geborenen und am Technikum in Winterthur zum Maschinentechniker ausgebildeten Walter Bachmann kennen. Die beiden wurden Freunde und Geschäftspartner.

Ihre Firma Sauter, Bachmann & Cie. gründeten sie am 1. Juli 1922, Heinrich Sauters Schwiegervater, Konditormeister Tobias Staub-Huessi, beteiligte sich

als Kommanditär finanziell. Staub legte 40 000 Franken als Kapital ein und leistete für Bankkredite eine Bürgschaft von 100 000 Franken, laut der Firmengeschichte «für damalige Verhältnisse sehr hohe Beträge».

Die Produktion begann bei Heinrich Sauters Bruder Jakob im Haus am Lindenweg 7, doch schon 1923 baute die Firma in der benachbarten Sandrüti ein eigenes Fabrikgebäude. Der Standort lag ideal gleich an der Bahn, die damals als hauptsächliches Transportmittel wichtig war. Berichtet wird, dass die Firmengründer 1125 Quadratmeter Boden à 3 Franken von der Gemeinde kauften und schon drei Monate vor der Firmengründung am 3. April 1922 die Verträge

1933 wurde ein Bahnwagen mit einer Ladung Zahnräder beschlagnahmt, der auf dem Weg nach Mailand war.

mit den Baumeistern abschlossen. «Der Zeitplan war eng: Das Gebäude sollte am 1. November bezugsbereit sein.»

Wirtschaftskrimi in den 1930er-Jahren

«Die junge Firma blieb von wirtschaftlichen Einbrüchen nicht verschont», heisst es in der Firmenchronik weiter. Mit der globalen Finanzkrise verschlechterte sich gegen Ende 1929 die globale Wirtschaftslage markant, die Auftragslage wurde schlechter. Berichtet wird aber auch, dass Sauter, Bachmann & Cie. im Jahr 1930 Antriebsräder für sechs Lokomotiven des Typs Be 4/4 der Bodensee-Toggenburg-Bahn herstellten, welche von der Société Anonyme des Ateliers de Sécheron in Genf gebaut wurden. Das damals offenbar sehr moderne Konzept von zwei Drehgestellen mit je zwei einzeln angetriebenen Achsen bewährte sich, und in Netstal wurden die gleichen Antriebe für weitere Loks und für etliche Triebwagen von drei Bahngesellschaften im Schweizer Mittelland hergestellt.

Zur schlechten Wirtschaftslage kam damals auch noch die Drohung der

Firma Maag mit Klagen. Sie verdächtigte Sauter, Bachmann & Cie., sogenannte Verzahnungs-Korrekturen der Firma Maag zu verwenden. Laut der Firmenchronik wurde 1933 ein Bahnwagen mit einer Ladung Zahnräder beschlagnahmt, der auf dem Weg nach Mailand zur Tecnomasio Brown Boveri war, einer Schienenfahrzeugherstellerin der schweizerischen Brown, Boveri & Cie. in Baden.

Der Hintergrund dieser Aktion: Maag verklagte die Sauter, Bachmann & Cie., sie habe für die Herstellung von Zahnradern Berechnungsgrundlagen verwendet, die geistiges Eigentum der Maag seien. Das Zivilgericht Glarus wies mit Urteil vom 3. Juni 1937 die Klage ab. Das Bundesgericht habe zwar 1938 das Urteil der Vorinstanz bestätigt, die Sache aber zur Neuurteilung ans Zivilgericht zurückverwiesen. «Als wichtigste Erwägung galt der Sachverhalt, dass die Maag-Tabelle zwar nicht patentiert war, aber als geheim eingestuft und damit urheberrechtlich geschützt war.» Darauf hätten in Netstal und im Büro von Mitgründer Walter Bachmann in Zürich Hausdurchsuchungen stattgefunden, doch sei kein belastendes Material gefunden worden. Worauf auch in zweiter Instanz die Klage der Firma Maag abgewiesen worden sei. «Doch sollte das Verhältnis zwischen den beiden Firmen bis weit in die 1980er-Jahre angespannt bleiben.»

Später ging aber der Einstieg der Sauter, Bachmann AG als Lieferantin der Europäischen Weltraumorganisation ESA auf die Maag zurück. Wie der heutige Direktor und Mit-Geschäftsführer Martin Sauter im Interview (siehe rechts) berichtet, übernahm seine Firma, als Maag 2006 die Produktion einer für die Zuverlässigkeit der Ariane-5-Raketen essenziellen Treibstoffpumpe einstellte.

Fleissig und treue Mitarbeitende

Acht Jahre nach der Gründung hatte die Firma im Jahr 1930 bereits 20 Mitarbeitende, 1950 waren es praktisch doppelt so viele, und 1970 hatte sich der Bestand nochmals auf 81 verdoppelt. Heute umfasst die Belegschaft rund 130 Vollzeitäquivalente. Entsprechend wurde der Betrieb in etlichen Etappen ausgebaut und 1996 ein Neubau im Grossezaun realisiert. 2011 übernahm Sauter, Bachmann AG ausserdem eine Firma in Norditalien und gründete dort eine Tochtergesellschaft.

In den 1920er-Jahren wurde in Sechstageswoche noch 57,5 Stunden gearbeitet, jeweils von 7 bis 11.45 Uhr und 13 bis 18 Uhr respektive am Samstag nur bis 17 Uhr, wie die Firmenchronik festhält. Ferien gab es erstmals ab 1939, laut Firmengeschichte gab es pro

drei geleistete Arbeitsjahre einen freien Tag. Nach dem Zweiten Weltkrieg kam die 48-Stunden-Woche, und die Arbeiter forderten eine zweite Ferienwoche. Patron Heinrich Sauter-Staub «lehnte diese Forderung vehement ab». Dennoch wurden bald allen Mitarbeitenden zwei Wochen Ferien zugestanden, und 1969 wurde auf drei Wochen erhöht.

Die Wochenarbeitszeit sank Mitte 1980er-Jahre auf 44, dann auf 42 und 1998 schliesslich auf 40 Stunden.

Die Sauter, Bachmann AG hatte zahlreiche treue Mitarbeitende, die lange Jahre oder ihre ganze Berufszeit im Betrieb tätig waren. Zwei Mitarbeitende haben es auf 50 und mehr Jahre im Betrieb gebracht, 25 waren laut Chronik 40 bis 49 Jahre lang im Betrieb tätig und weitere 23 zwischen 35 und 40 Jahre lang. (fra)

«Die Auftragslage und die Aussichten auch auf lange Frist sind gut»

Direktor und Co-Geschäftsführer Martin Sauter spricht über seine mehr als 30 Jahre im Familienbetrieb, den er lange mitgeleitet hat und Ende Jahr verlässt.

Interview: Fridolin Rast

Sie sind seit 1991 im Betrieb und sind seit 1998 Geschäftsführer und Direktor gemeinsam zuerst mit Walter und dann mit Max Bachmann. Was sehen Sie als die markantesten Punkte Ihrer Zeit?

Martin Sauter: Sehr markant sind in diesen paar Jahrzehnten ein paar technische Schlüsselprojekte. Da ist zum Beispiel das Pilatus-Projekt, das 1999 ganz klein begann. Die Flugzeugwerke in Stans hatten ein Problem mit ihrem aus den USA gelieferten Landeklappenantrieb an den damals bereits etwa 200 fliegenden PC-12. Versagte dieser Antrieb, so geriet das landende Flugzeug in eine gefährliche Lage, und es kam leider sogar zu Abstürzen. Die amerikanische Luftfahrtbehörde FAA forderte von Pilatus eine schnelle Lösung des Problems.

Und da kamen Sie ins Spiel?

Wir bekamen über die damalige Pilatus-Mutter Contraves den kleinen Engineering-Auftrag, Lösungen zu studieren, konnten dann auch einen Prototypen herstellen und wurden für eine Serienproduktion ausgewählt. Seither wurden alle neuen PC-12 von uns ausgerüstet, und die schon fliegenden wurden nachgerüstet. Aktuell fliegen über 1800 PC-12, alle mit unserem Sauter-Bachmann-Landeklappenantrieb. Darauf sind wir sehr stolz. Pilatus ist für uns zu einem Schlüssellkunden geworden – aus einem kleinen Engineering-Auftrag. Wichtig ist uns aber auch das General-Electric-Projekt. Wir konnten beim Kauf der F/A-18-Kampfflugzeuge durch die Schweizer Armee als Offset Teile liefern. So begann unsere Zusammenarbeit mit GE. GE suchte neun Jahre später einen zuverlässigen europäischen Lieferanten für das Getriebe des Triebwerks F-414 der F/A-18 Super Hornet. Unsere Firma gewann 2004 den Wettbewerb gegen einen deutschen Mitbewerber. Der folgende sehr langfristige Vertrag führte dann auch zu unserem Einstieg, 2005 am Zaunweg in Netstal neu zu bauen. Auch in Zukunft bleibt GE ein Schlüssellkunde.

Welche wichtigsten Schwierigkeiten hat die Sauter, Bachmann AG in der Zeit meistern müssen?

Das sind persönliche Schicksale wie der frühe Tod von Walter Bachmann 2004. Das war ein schwieriger Moment – wenn auch durch den Verlauf seiner Krankheit nicht unangekündigt. Wir alle mussten uns neu organisieren, Funktionen von Walter Bachmann übernehmen. Ich verlor meinen Partner, der hauptsächlich nach aussen wirkte, währenddem ich den Betrieb mehrheitlich intern geführt hatte. Plötzlich fehlte dann der Aussenkontakt. Indem ich einen grossen Teil seines Partes übernahm, musste ich in eine andere, sehr anforderungsreiche Rolle gehen und rasch nationale und internationale Kontakte aufbauen, die er gehabt hatte.

Heute fliegen Helikopter mit Ihrer Technologie, es fliegen Raketen damit ins All. Was hat es gebraucht, damit ein KMU im Glarnerland so weit kommt, es so weit bringt?

Es gibt immer wieder Gelegenheiten, die man beim Schopf packen muss. Im Fall von Pilatus war es wie gesagt viel Glück und das Präsenstsein mit viel Know-how im richtigen Moment. Bei

«Es gibt immer wieder Gelegenheiten, die man beim Schopf packen muss.»



Martin Sauter.

Was ist Ihnen persönlich sehr wichtig?

Für uns alle war der Bezug des Neubaus 2006 eine super Geschichte. Mich persönlich hat die Wahl in den Swissmem-Vorstand 2006 sehr gefreut. Sieben Jahre später wurde ich dann sogar in den Vorstandsausschuss gewählt. Es hat mich sehr befriedigt und natürlich auch stolz gemacht, dass wir als kleine Glarner Firma in diesem wichtigen Verband vertreten waren und mitarbeiten durften und dadurch noch mehr Kontakte zur ganzen Schweizer Industrie bekamen.

Welche wichtigsten Schwierigkeiten hat die Sauter, Bachmann AG in der Zeit meistern müssen?

Das sind persönliche Schicksale wie der frühe Tod von Walter Bachmann 2004. Das war ein schwieriger Moment – wenn auch durch den Verlauf seiner Krankheit nicht unangekündigt. Wir alle mussten uns neu organisieren, Funktionen von Walter Bachmann übernehmen. Ich verlor meinen Partner, der hauptsächlich nach aussen wirkte, währenddem ich den Betrieb mehrheitlich intern geführt hatte. Plötzlich fehlte dann der Aussenkontakt. Indem ich einen grossen Teil seines Partes übernahm, musste ich in eine andere, sehr anforderungsreiche Rolle gehen und rasch nationale und internationale Kontakte aufbauen, die er gehabt hatte.

Wie fühlen Sie sich beim bevorstehenden eigenen Abschied?

Ich sehe ihn mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Positiv ist, dass ich Verantwortung abgeben und weitergeben kann. Ich werde nicht mehr auch am Wochenende und in den Ferien mit den Geschäften verbunden sein und mir immer wieder Lösungen überlegen müssen. Wehmütig werde ich, wenn ich an die teilweise jahrzehntelange Zusammenarbeit mit unseren Mitarbeitern denke. In dieser Zeit konnten wir zusammen spannende Projekte lösen und umsetzen, bei denen wir immer die Kundensicht ins Zentrum gestellt haben. Dies und die Mitarbeiter werde ich sicherlich vermissen.

Können Sie uns schon verraten, was Ihre nächsten Projekte sind?

Ich arbeite bereits jetzt und auch weiterhin als Verwaltungsrat in anderen Firmen mit, bei zweien als Präsident. Da geht es um spannende Funktionen und zum Teil auch um Bauvorhaben. Und ich freue mich über zwei weitere Anfragen – ebenfalls aus der Metallbranche. Privat freue ich mich darauf, etwas lockerer Biken oder Skifahren gehen zu können und weniger an einen straffen Terminkalender gebunden zu sein.



1923. Noch fehlt der Namenszug auf dem Dach des neuen Fabrikgebäudes.



1982: Der vierte Ausbau am Erlenweg, bei dem der Mitteltrakt aufgestockt wurde.



2006: Umzug in das heutige Fabrikgebäude am Zaunweg. Bilder: Sauter, Bachmann AG