



Die Geschichte der SATG



Die Geschichte der SATG

Schon Goethe hat die Meinung gehabt, über Geschichte könne man nur urteilen, wenn man sie selbst erlebt habe. Beim Berichtersteller trifft dies glücklicherweise zu, war er doch bei der Gründung des Vorläuferverbandes zuerst als recht aktives Mitglied dabei. Später wandelte er sich aus gesundheitlichen und beruflichen Gründen mehr zum «stillen Teilhaber», der die Dinge aus gewisser Distanz betrachtete. Schon als das Automobilwesen in der Schweiz noch in den Kinderschuhen stand, gab es weitsichtige und intiative Männer, die erkannten, dass dem Auto im Transport- und Verkehrswesen eine grosse Zukunft bevorstand. Sie kamen vor allem aus Industrie, Autoimport und -handel sowie der Armee und forderten die Schaffung einer Ausbildungsstätte für technisches Kader in der Autobranche. Ziel der Ausbildung sollte sein, junge Automechaniker mit 2–3 Jahren praktischer Erfahrung zu Betriebsleitern, technischen Experten und Beratern sowie zu Konstrukteuren und Fachlehrern zu formen. Sie haben dann 1932 am kant. Technikum Biel die Schaffung einer automobiltechnischen Abteilung in die Wege geleitet, die sich

im Laufe der Zeit immer wieder den sich veränderten Anforderungen anzupassen verstand, aus der die heute über 1000 Autotechniker und -ingenieure hervorgegangen sind.

Beweggründe, die am 25. Januar 1948 im Rathausaal in Biel zur Gründung des «Schweizerischer Autotechniker-Verband» führten, waren nicht nur

- die Pflege freundschaftlicher Beziehungen unter den Mitgliedern,
- die Berufliche Weiterbildung und Förderung des beruflichen Nachwuchts, sondern zur Hauptsache:
- die Wahrung der Berufsinteressen.

Junge Autotechniker waren damals der Ansicht, dass die technische Ausbildung, die sie sich nach einer zuvor bestandenen 4 jährigen Lehre als Automechaniker an der Autoabteilung des Technikums Biel geholt hatten, in autogewerblichen Kreisen im Verhältnis zur Meisterprüfung als zu gering eingeschätzt werde. Auf einen brieflichen Aufruf zu einer Orientierungsversammlung am 19. Oktober 1947 in Olten erschienen über 60 Ehemalige. Aber auch der damalige Vertreter des bernischen Volkswirtschaftsdepartementes, Dr. Kistler, Oberst Ruf Chef der

**Grosse
Zukunftschancen
für das Auto**

**1932:
Tech-Biel gründet
eine
automobiltechnische
Abteilung**

**1948:
Gründung
des «Schweizerischer
Auto-Techniker-
Verband»**

Verbandsziele

Bild unten:

Die Gründungsmitglieder vor dem Haupteingang des Technikums, heute Fachhochschule





Ing. ETH Carlo Pontelli, Gründer der Automobiltechnischen Abteilung des Technikums Biel

Kundenbetreuung als sehr wichtig eingestuft

Gründung einer vierköpfigen technischen Kommission

Walter Affolter, Direktor des AMP Thun, erster Präsident

Erste Verbandsziele: Weiterbildungskurse und Herausgabe von Sporadisch erscheinenden Broschüren

Motortransporttruppen und Ing. Pontelli, Gründer und «Vater» der automobiltechnischen Abteilung des Technikums Biel nahmen an der Orientierungstagung teil und begrüßten die Initiative der Jungtechniker und ermunterten sie zur Gründung eines eigenen Verbandes, gleichzeitig aber auch zu einer Zusammenarbeit mit dem Autogewerbeverband. Ein Bericht über die Tagung von Chefredaktor Dr. Locher der damals schon führenden Autozeitschrift «Automobil-Revue» half die bevorstehende Gründung in Fachkreisen bekannt zu machen.

Der schon provisorisch als Präsident vorgeschlagene Walter Affolter Direktor AMP Thun, wurde nur 3 Monate später an der problemlos verlaufenen Gründerversammlung von rund 60 Anwesenden einstimmig als erster Präsident des «Schweizerischen Autotechniker-Verbandes» bestätigt. Als weitere Vorstandsmitglieder wurden gewählt:

als **Vizepräsident** Ing. Emil Mettler.

Kassier Hans Weber, später Chef des tech. Dienste von Citroen Suisse, Genf

Sekretär Hans Huwyl, später techn. Leiter der Technomag AG, Bern

Beisitzer Ing. Christian Beusch, Direktor der Franz AG, Zürich

Erste Generalversammlung am 6. März 1949 in Zürich. Der Mitgliederbestand stieg auf 75 an. Interessant ist das Jahresprogramm:

- Kurs am Technikum Biel über: Berechnungsbeispiele aus dem Automobilbau.
- Beschlossen wird, über die bei Weiterbildungskursen behandelten Themen jeweils ein Bulletin herauszugeben. Solche Broschüren erschienen z.B. über «Schneefräsen Peter» (Bild), «Wilson-Planeten-Getriebe» etc.
- Besuch der Fiat-Werke Marafiori in Verbindung mit Fahrzeugtest auf der Hin- und Rückfahrt.

Unter «Verschiedenem» wurde von Ing. Beusch, Direktor der Franz AG Zürich der Vorschlag eingebracht, eine Berufsbildungskommission zu bilden, die auch Einfluss auf die Ausbildung am «Tech» nehmen müsse. Sein Vorschlag ging sogar soweit: es müsse im Interesse einer besseren Kundenbetreuung auch angewandte Psychologie gelehrt werden. ...Wie recht er schon damals hatte, muss man rückblickend feststellen.

Zweite Generalversammlung März 1950 in Luzern. Es wird beschlossen:

- den Namen auf «Schweizerische Automobiltechnische Gesellschaft» zu ändern;
- ein eigenes Mitteilungsblatt «Vierteljahresheft der SATG» herauszugeben.
- der **«Fisita»** (Fédération Internationale des Sociétés d'Ingénieurs des Techniques de l'Automobile) beizutreten, die übrigens fast gleichzeitig wie dem Autotechniker-Verband gegründet worden war.
- eine «technische Kommission» zu bestimmen, der man gleich den Auftrag gab für den 3. Internationalen Autotechnischen Kongress der FISITA, der für den 9.–11. Oktober 1950 in Paris angesagt war und an welchem die SATG erstmals offiziell teilnehmen wollte, einen Vortrag auszuarbeiten.



Links das erste vom damaligen SATV herausgegebene Bulletin. Rechts das erste 1951 erschienene Vierteljahresheft der SATG, das sogar zweisprachig war aber leider später wieder aufgegeben wurde



Schon früh organisierte die SATG Weiterbildungskurse an der ETH Zürich und pflegte auch gute Kontakte zur EMPA. So konnten denn als Referenten für den FISITA-Kongress auch die Herren Prof. Dr. Th. Wyss und Dr. Ing. M. Brunner gewonnen werden, sodass sich unsere noch sehr junge und im Verhältnis zu den grossen ausländischen Verbänden doch recht bescheidene Gesellschaft mit drei Vorträgen beteiligen konnte. Wie die meisten Referenten hatten sich die Schweizer für das Thema «Konzeption und Unterhalt der Automobile vom Standpunkt der Sicherheit aus» entschieden.

Die SATG am FISITA-Kongress in Paris

Rückwirkend dürfte es interessant sein, dass man damals Referate von jungen franz. Ingenieuren über «Berechnungen und Prüfmethode an selbsttragenden Karosserien» noch sehr skeptisch aufnahm, während man auf dem Motorengebiet vor allem beim Zweitaktmotorpunkte Leistungssteigerung noch grosse Fortschritte in Aussicht stellte.

Es kam anders

Der nebstehende kurze Ausschnitt aus dem Vierteljahresheft Nr. 1 vom Dezember 1950, stammt aus dem Bericht, den der Verfasser dieser Zeilen damals geschrieben hat.

Wer seinerzeit auf Reisen ging, weiss was zu erzählen

Weil es damals – 5 Jahre nach dem Krieg – weder gute Flugverbindungen, noch einen TGV nach Paris gab, beschlossen die rund 20 Mitglieder mit 5 Personenwagen nach Paris zu fahren. Schlechte Strassen, unerwartete Umleitungen und zu intensives Fachsimpeln zogen die Reise in die Länge, sodass wir mit dreistündiger Verspätung vor dem reservierten Hotel eintrafen. Dieses hatte inzwischen die Zimmer schon weitergegeben, – es war nämlich Pariser-Autosalon-Zeit – doch bemühte sich der Hotelier, uns etwas abgelegen an der Seine ein kleines Hotel für «Sommerfrischler» zu finden, das eben am Zumachen war. Ob durch die vielen Lichtreklamen im nächtlichen Paris geblendet, mangelhaftes Kartenmaterial oder Übermüdung des «Leithammels»



3^{ME} CONGRÈS

TECHNIQUE INTERNATIONALE

DE L'AUTOMOBILE

3. Internationaler Automobiltechnischer Kongress in Paris

Während der Pariser Automobilausstellung, genauer gesagt vom 9. bis 11. Oktober, veranstaltete die FISITA (Fédération internationale des Sociétés d'Ingénieurs et Techniciens de l'Automobile) im Maison des Centraux in Paris ihren 3. internationalen Kongress der Nachkriegszeit. Die FISITA ist ein internationaler Fachverband und vereint die Automobil-Ingenieur- und Automobil-Techniker-Verbände der meisten autobauenden Länder der Welt, so der USA, Englands, Frankreichs, Italiens, Spaniens, Deutschlands, Polens und, – wenn wir uns auch nicht im gleichen Atemzug mit den ersteren Ländern nennen wollen, wo die Automobil-Fabriken zu den grössten Industrien gehören, – auch jener unserer kleinen Schweiz.

Obwohl wir in unserem Lande nur eine bescheidene, aber dafür anerkannt erstklassige Lastwagen- (und Motorrad-) Industrie besitzen und sich somit die «Schweizerische Automobiltechnische Gesellschaft» (SATG) neben den grossen ausländischen Verbänden nur klein und bescheiden vorkommt, liess sie es sich nicht nehmen, an diesem internationalen

Kongress teilzunehmen und mit eigenen Vorträgen mitzuwirken.

Für den dreitägigen Kongress waren im ganzen 42 Referenten aus 8 Ländern eingeschrieben, deren Vorträge nach folgenden drei automobiltechnischen Problemen ausgerichtet waren:

Wie schon kurz angedeutet, trug auch die SATG mit drei Vorträgen, die alle mit grossem Interesse aufgenommen wurden, zum guten Gelingen des Kongresses bei. Herr Prof. Dr. Th. Wyss von der EMPA, Zürich, referierte über das Thema «**Der Dauerbruch an Konstruktionsteilen des Motorfahrzeuges**», während Herr Dr. Ing. M. Brunner, ebenfalls von der EMPA, Zürich, das Thema «**Dampfblasenbildung bei Alkohol-Benzinmischungen**» zur Diskussion brachte. Der technische Ausschuss der SATG (Hatz, Moser, Pfyl, Rubi) hatte speziell für diesen Kongress ein Exposé mit dem Titel «**Die Lenkungsgeometrie in bezug auf die Verkehrssicherheit der Motorfahrzeuge**» ausgearbeitet.

war nie zu ergründen, die Fahrt dort hin verlief wie durch ein Labyrinth und endete – nachdem wir mehrmals an den gleichen imposanten Plätzen vorbeifahren – erst gegen Morgengrauen vor dem in einem kleinen Park gelegenen Hotel. Ganze 6 Zimmer hatte man uns anzubieten, doch war man sehr hilfsbereit und erstellte aus Matratzen und Wolldecken im kleinen Speisesaal für die 12 jüngsten Teilnehmer ein kleines Masslager. So verlief die erste Auslands-Mission der SATG fast etwas abenteuerlich. Doch das gewonnene Fachwissen, die neugeschlagenen Brücken zu ausländischen Berufskollegen und die gemeinsam gelösten Schwierigkeiten waren für alle unvergessliche Erlebnisse.

**1950:
Umbenennung auf
«Automobiltechnische
Gesellschaft» (SATG)**

**Erste Teilnahme
an einem
«Automobiltechnischen
Kongress»
(9.–11. Okt. 1950
in Paris)**

**Weiterbildungskurse
an der ETH
und EMPA**

**Als man noch
an den Zweitaktmotor
glaubte**

**SATG
wird
zum anerkannten
Fachverband**

**Das Vierteljahresheft
der SATG
erschien
sogar zweisprachig**

**Mit Privatautos
fahren 1954
rund ein Dutzend
SATG-Mitglieder
an den
FISITA-Kongress
nach München**

Und die SATG nahm zu an Wertschätzung und Mitgliedern

Dank dem unermüdlichen Einsatz von Präsident Walter Affolter entwickelte sich die SATG zu einem anerkannten Fachverband, der auch mit der FISITA enge Kontakte pflegte. Auch das von ihm redigierte Vierteljahrheft, das z.T. sogar zweisprachig (deutsch/französisch) herauskam, fand von Industrie und Gewerbe durch Inserate und Textbeiträge eine erfreuliche Unterstützung. So war sie vom Start (Dezember 1950) weg selbsttragend und konnte später sogar namhafte Beträge an die Vereinskasse abliefern. Auch die Mitgliederzahl stieg erfreulich und überschritt schon 1952 die Zahl von 200, um 1957 über 300 zu erreichen. Dazu trug vor allem das attraktive Weiterbildungsprogramm bei, an dem nicht nur die ETH und EMPA, sondern auch die Armee und die Autoimportfirmen beteiligt waren.

Erwähnt werden muss aber auch das Bemühen des 2. SATG-Präsidenten (ab 1952) und späteren Obmanns der Berufsbildungskommission Willy Huter, techn. Direktor der Automontage Schinznach AG, um den Weiterausbau der autotechnischen Abteilung und die Anpassung der Ausbildung an die höheren Ansprüche die die immer fortschrittlicher und komplexer werdende Autotechnik aber auch das moderne Management stellten.

Wichtigere Ereignisse der Anfangszeit

1954 wird Otto Husistein, Direktor der Agence American, Basel, Präsident. In München findet wieder ein Fisita-Kongress statt, an dem wieder Dr. M. Brunner von der EMPA den Vertrag der SATG hält. Die kaum ein Dutzend Teilnehmer fahren mit Privatautos in die immer noch schwer von Kriegsschäden betroffene Stadt. Dem Berichtersteller bleibt die Fahrt dorthin zusammen mit Dr. Brunner noch in guter Erinnerung, weil der dazu verwendete Testwagen eine Benzin-Panne hatte. Obwohl die Tankanzeige auf $\frac{1}{3}$ stand, war der Tank leer. Zum Glück kam schon nach 200 m gemeinsamen Stossen die rettende Tankstelle ...

Rund 100 Mitglieder besuchten in Basel die SATG-Tagung, an der der bekannte Prof. Koessler von der TH Braunschweig ein Referat über das Thema Bremsen hielt.

1955 wird am Tech Biel Ing. ETH Walter Komminoth als neuer Fachlehrer für die Autotechnische Abteilung gewählt. Wieder wurden 2 Weiterbildungsvorträge an der EMPA organisiert und gut besucht.

1956 nehmen 22 Teilnehmer am Fisita-Kongress in Rom teil. Die wichtigsten Themen an den 2 Tagungen waren: Grenzflächenwirksame legierte Öle und



Studienreise 1959 nach England (BP – Jaguar – Lucas – Perkins Engines LTD). Beinahe 40 Jahre sind vergangen, wir waren noch jung ...



Die Geschichte der SATG



ein Referat vom damaligen bekannten Dieselmotoren-Fachmann Dr. Ing. J.S. Meurer über den MAN-Vielstoffmotor.

1957 zählte die SATG schon über 300 Mitglieder.

1958/59 wird der durch eine Kommission bestehend aus Vertretern der SATG, der Heeresmotorisierung, der PTT sowie des AGVS «ausgehandelte» neue Lehrplan zur Ausbildung der Autotechniker am Tech Biel eingeführt. Auch die beliebten technischen Aus- und Weiterbildungskurse wurden weitergeführt. Erwähnt seien die Vorträge der bekannten Saurer-Ingenieure E. Frischknecht und E. Hahn, die über aufgeladene Dieselmotoren referierten. Grosses Interesse und viele Teilnehmer fand ein Fabrikbesuch bei GF (Georg Fischer AG) in Schaffhausen.

Über die Zeit ab 1960 bis 1998 berichtet im Nachfolgenden W.K. Lemmenmeyer, der durch seine vielen Aktivitäten ja allen Mitgliedern bestens bekannt ist.

Die Zeit ab 1960 Gedanken - Überlegungen - Fakten

Das Zitat aus Friedrich Schiller's Wilhelm Tell ist bestens bekannt. «Walter, schau vorwärts, nicht hinter dich.» Für zahlreiche Gelegenheiten und Lebenssituationen hat diese Verhaltensweise ihre Gültigkeit.

Ein Jubiläum verlangt aber auch Rückschau und Besinnung um in eine erfolgreiche Zukunft überzuleiten.

Während meiner Zeit als Vorstands-Mitglied der SATG von 1960-1998, Fisita-Delegierter ab 1962, SATG-Präsident von 1966-1972 Generalsekretär der Fisita von 1980-1982 organisierte ich insgesamt 15 Studienreisen, so nach Japan (3), Korea, USA (3), Russland, Ungarn, der CSSR, Finnland, Italien, Schweden (2) und Spanien. Die meisten Treffen mit Mitgliedern der entsprechenden Landesorganisation waren verbunden, mit Gedankenaustausch, Pflege der Kollegialität und Freundschaft.

Auch Auslandfachtagungen wurden realisiert und sechs Veranstaltungen durchgeführt: so bei BMW-FIZ, Mercedes-Benz, Stuttgart und Gaggenau, Porsche Weissach, ZF Friedrichshafen je einmal im Werk und im Forschungszentrum Kressbronn.

Auch in der Schweiz wurden zahlreiche Fachtagungen und Begleitveranstaltungen zu Hauptversammlungen durchgeführt. Zu erwähnen sind folgende:

Seelisberg- und Gotthardtunnel im Bau
100 Jahre Automobil 1986

Überreichung der FISITA-Medaille an Herrn Wankel und an Herrn Prof. Dr.-Ing. Paul Koessler, HV Biel.

**1955: dipl. Ing. ETH
Walter Komminoth
wird als neuer
Fachlehrer für die
Autotechnische-
Abteilung gewählt**

**1958/59
wird ein neuer
Lehrplan
für die Absolventen
der Autotechnischen-
Abteilung
ausgearbeitet
und eingeführt**

**Mit
dem Besserwerden
der Flugverbindungen
konnten
Studienreisen
in weiter entfernte
Länder
durchgeführt werden**

**Auslandtagungen
bei den Firmen
BMW,
Mercedes-Benz,
Porsche
und ZF
(Zahnradfabrik
Friedrichshafen)**



Studienreise 1965 Mercedes-Benz AG, Empfang in der Zentrale der Daimler-Benz AG



Die Geschichte der SATG



Unser Jubiläumsgeschenk aus Anlass zu «100 Jahre Automobil» an das Johanneum Neu St. Johann

Nach HV Montreux: Besuch Art Center College of Design (Europe), La Tour-de-Peilz usw.

Besondere Erwähnung verdient unser Jubiläumsgeschenk, 100 Jahre Automobil an das Johanneum Neu St. Johann, ein Fiat PW zum Transport der Kinder oder Güter, ermöglicht durch die Unterstützung unseres Kollegen und meines Freundes Sepp Jäger. Es freut mich ganz besonders, dass ich nie eine Fachtagung, Auslandveranstaltung oder Studienreise infolge mangelndem Interesse absagen musste.

FISITA Council Meetings sind von mir 11 in der Schweiz organisiert worden. Ermöglicht wurden sie durch die tatkräftige Unterstützung und das Sponsoring von Firmen und Personen. Besonders erwähnt seien: Saurer, GF, Oerlikon-Bühle, SIP Genf, IVECO Motorenforschung und Walter Frey. Die beiden letztgenannten haben die FISITA-Veranstaltung 1992 in Kloten/Arbon zu einem denkwürdigen Erlebnis in Bezug auf Kultur und Technik werden lassen.

Automobiltechnische Symposien

Bisher fanden insgesamt 8 solcher Weiterbildungsveranstaltungen für Auto-techniker und -ingenieure statt, sieben bei der LARAG in Wil, eine Veranstaltung in der FAT, Forschungsanstalt Tänikon TG. Die Teilnehmerzahlen betragen jeweils 120 bis 250. Grundidee war, in unserem Land eine echte Weiterbildungsmöglichkeit für Ingenieure und Automobilfachleute zu bieten, so wie ich diese immer wieder im Ausland bei entsprechenden Organisationen erlebte. Die bisherigen Ergebnisse bestätigen meine Erwartungen.

Die jeweils organisierten Pressekonferenzen wurden gut besucht. Durch die Berichterstattungen in der Tages- und Fachpresse, 1991 auch am Fernsehen der italienischen Schweiz, wurde insbesondere auch die SATG bekanntgemacht.

Zahlreiche Rückmeldungen bestätigen die Qualität des in Wil jeweils Gebotenen in den Bereichen Technik, Tagungslokalitäten und Gastwirtschaft.

Anerkennung fanden auch immer die über alle behandelten Themen abgegebenen Dokumentationen. Die gleiche Feststellung gilt für die mustergültige Organisation durch die Organe der LARAG sowie die Veranstaltung begleitenden Fachausstellungen.

Mir bleibt es allen Gesellschaftsmitgliedern zu danken, dafür, dass Sie meine Arbeit mitgetragen und unterstützt haben. Mit Ihrer Teilnahme an Fachtagungen, Studienreisen und FISITA-Kongressen haben Sie dafür Ihre Zustimmung gegeben. Mein besonderer Dank gilt meinem Freund und Nachfolger als Präsident, Sepp Jäger. Ohne seine persönliche Unterstützung hätte ich es nicht gewagt, die heute anerkannte Ingenieur-Weiterbildungsveranstaltung zu organisieren.

Mein Dank gilt aber auch allen meinen Vorstandskollegen, in den 38 Jahren waren es viele mit denen ich kürzere oder längere Zeit zusammen arbeitete, ob als Präsident, als Vorstandsmitglied und FISITA-Delegierter. Ich danke ganz besonders den langjährig als Kassier tätigen Jakob Mezger, dem leider früh verstorbenen Otto Wenger, den Sekretären Bruno Metzger und Hans-Jürg Urwyler. An dieser Stelle gilt mein Dank auch den zahlreichen Sponsoren, Firmen und Einzelpersonen die mir mitgeholfen haben, unsere gemeinsamen Ziele zu erreichen. Besonders erwähnen will ich Herrn Max Lindenmann, Vizedirektor bei der Winterthur-Versicherung.

Hier bitte ich jeden um Nachsicht, wenn ich mich als Kollege und Mitmensch nicht so verhalten habe, wie es erwartet wurde. Ich bitte dafür um Entschuldigung. Leider geht ja im Zeitalter wo das Handy, Internet und e-mail dominieren und auch den Kontakt ermöglichen, – was auch positive Aspekte haben kann – die persönliche menschliche Beziehung vielfach verloren. Ich hoffe, dass man sich auch in Zukunft um diesen bemüht.

Walter K. Lemmenmeyer

Acht gut besuchte Symposien boten Weiterbildungsmöglichkeiten für Ingenieure und Autofachleute

Mustergültige Organisation durch die Organe der Larag in Wil

Die Präsidenten der SATG

- 48–51 Walter Affolter, Thun
- 52–53 Willy Huter, Schinznach-Bad
- 54–55 Otto Husistein, Basel
- 56–57 Albert Peter, Basel
- 58–61 Max Koch, Luzern
- 62–65 Ulrich Lanz, Wabern
- 66–72 Walter Lemmenmeyer, Ober-Illnau
- 73–75 Josef Jäger, Wil
- 76–79 Rolf Jenzer, Bern
- 80–83 Ulrich Küenzi, St. Gallen
- 84–87 Werner König, Aarau
- 88–93 Johannes Gyga, Besenbüren
- 94–97 Peter Riedwyl, Neuenkirch
- 98–.... Alfred Leuenberger, Untersiggenthal