

# Aus der Zeitschrift : Swiss Classics [Fortsetzung]

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2006)**

Heft 58

PDF erstellt am: **15.08.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Aus der Zeitschrift: Swiss Classics

## Fortsetzung

### Die elektrische Strassenbahn kommt

Bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde der Bau von Strassenbahnen nach Menzingen und ins Ägerital diskutiert. Du Riche Preller war mit seinem Projekt diesem Ziel nahe. Doch scheiterte er an der noch fehlenden Brücke über die Lorze. Vorbedingung einer Bahn ins Aegerital war die Überbrückung des Lorzentobels. Nach einer langen Vorgeschichte fand die Einweihung des bis anhin teuersten Bauwerks im Kanton Zug am 21. Dezember 1910 statt. Dann, am 1. September 1913 konnte die elektrische Strassenbahn eingeweiht werden. Doch die Technik machte dem Betrieb am Eröffnungstag einen Streich: In Oberägeri warteten die Leute vergebens auf den Zug, den in Mittenägeri stand der zweiachsige Motorwagen neben den Schienen! Die Gäste mussten deshalb mit Orion-Bussen nach Zug zum Festessen ins Hotel Ochsen gebracht werden. Die Strassenbahnen von Zug nach Baar und Oberägeri sowie von Baar nach Menzingen vollbrachten beachtliche Leistungen. 1947 beförderten sie erstmals mehr als eine Million Fahrgäste. Der in die damals schmalen und unbefestigten Landstrassen mit schlechter Schotterung eingebrachte Schienenweg sorgte allerdings für viele Entgleisungen und andere Unfälle. Schon früher, nämlich seit 1907 ratterte die «Zuger Berg- und Strassenbahn» durch die Stadt. In der Schöneegg übernahm die Drahtseilbahn die Fahrgäste vom Tram. In den 50er-Jahren wurde der Schienenverkehr auf den Zuger Strassen aufgegeben: 1953 fand die letzte Fahrt nach Menzingen, 1955 jene nach Oberägeri statt, 1959 löste der Bus auch das Zuger Tram ab.



### Sie staunen: Ein «Bähnli auf Gummi-Rädern»

Am Genfer Autosalon 1952 präsentierte Saurer den Kurswagen 6H, so wie er von den Zugerland Verkehrsbetrieben für den Ersatz der Strassenbahnen Zug-Menzingen und Zug-Baar bestellt wurden. Beim Entwurf dieses neuen Verkehrsmittels musste darauf geachtet werden, dass die Konstruktion sowohl als Einzelfahrzeug als auch für den schweren Anhängerbetrieb mit einem Personenanhänger und einem 2-achsigen Gepäckanhänger eingesetzt wurde. Um bei allen Belastungen und Steigungen von 5 bis 6 Prozent, wie sie auf dem Netz der ZVB öfters anzutreffen sind, fiel die Wahl der Saurer-Ingenieure auf einen aufgeladenen Dieselmotor, der im Heck eingebaut, auch bei leerem Zugwagen eine günstige Achsdruckverteilung und damit die nötige Adhäsion

Winterliche Ankunft des Orion-Busses Nr. 4 in Menzingen  
Bild: Archiv ZVB

Hochbetrieb auf dem Kolinplatz in Zug um 1913/14. Links Tramwagen CFe 4/4 2 der ESZ, rechts Tramwagen Ce 2/2 3 der Zuger Berg- und Strassenbahn. Einziges bekanntes Bild beider Bahnen  
Bild: Archiv ZVB





1952: Für Aufsehen vor dem Bundeshaus in Bern sorgte der über 30m lange 3-Wagen-Zug der ZVB  
Bild: Archiv ZVB

gewährleistete. Für die Karosserie wählten die Konstrukteure ein beplanktes Aluminium-Gerippe. Der nur 9,8 Tonnen schwere Wagen hatte ein Fassungsvermögen von 82 Personen (ohne Anhänger) und konnte die Steigung von 5,5 Prozent noch mit beachtlichen 44 Stundenkilometern befahren. Zusammen mit dem 11,7 Meter langen Personenanhänger und dem 6,1 Meter langen Gepäckanhänger verkehrten damals die Saurer 6H als gut 30 Meter lange 3-Wagen-Züge auf den Tal- und Bergstrecken der ZVB. Das vielbeachtete «Bähnli auf Gummirädern», war jedoch nicht bei allen Passagieren gleich geliebt, denn „im neuen Transportmittel konnte auf der Fahrt nach Zug nicht mehr so gejasst werden wie in der Strassenbahn!“ Als Ergänzung zu den acht Saurer 6H beschaffte die Zugerland Verkehrsbetriebe in den Jahren 1959 bis 1965 acht Saurer 5 DUK mit einem 220-PS 6-Zylinder-Motor, welche dann vorwiegend auf den Talstrecken zum Einsatz kamen. Für einen hohen Schaltkomfort sorgte das vollautomatische Divabus-Getriebe von Voith, welches bei Berna in Lizenz gebaut wurde. Gestartet wurde der Motor durch einen Heywood-Nova-Druckluftstarter, welcher mit 35 bis 40 bar Überdruck den Motor in Sekundenschnelle in Schwung brachte.

### Kraftreserve für 3-Wagen-Züge: Der Saurer-V8

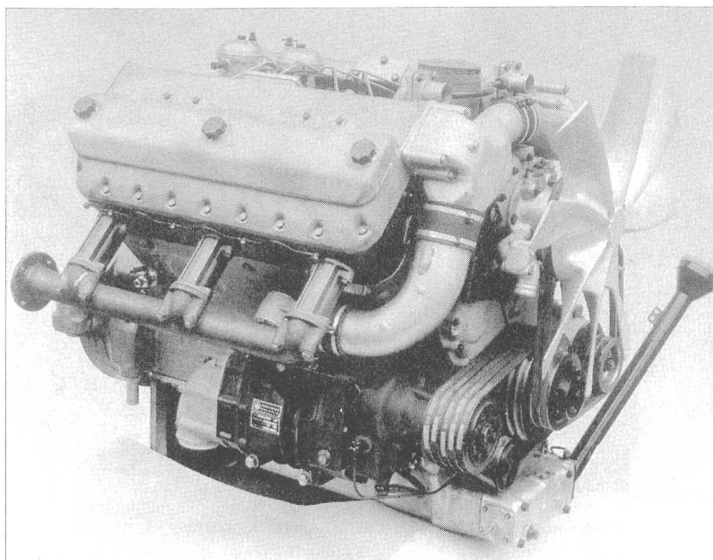
1932 trat in der Schweiz ein neues, landesweit einheitliches Motorfahrzeuggesetz in Kraft, das die Bestimmungen für Motorleistung, Gesamtgewicht und Besteuerung miteinander verknüpfte. Die Konsequenzen davon lagen bei Saurer in der Produktionseinstellung der inzwischen weltweit bekannten B-Typen nach nur acht Jahren Bauzeit. Um dem neuen Motorfahrzeug-Gesetz nachzukommen, galt es, eine optimale Leichtbauweise und optimale Nutzlasten anzustreben. Als Nachfolge der B-Reihe traten die C-Typen, zuerst noch mit Benzinmotor, dann mit Direkteinspritzer-Diesel eine äusserst erfolgreiche Laufbahn an. Charakteristisch für die neuen C-Motoren waren gewichtsreduzierte Motor- und Schwungradgehäuse, Ölwanne und Peripherieteile, leichte, geschmiedete Kurbelwellen mit Dünnwandlagerschalen anstelle der früheren einzelnen Hübe mit schweren Rollenlagern. Gleichzeitig patentierte Hippolyt Saurer ein damals revolutionäres Einspritzsystem für den Dieselmotor: das Doppelwirbelungs-Verbrennungssystem, welches wir in der Swiss Classics Revue Nr.2 vorstellten. Von den 4-, 6-, 8- und 12-Zylindermotoren der C-Reihe wurden zwei

schen 1933 und 1966 bis zum Übergang auf die D-Typen rund 2300 Einheiten gebaut. Die Königsklasse innerhalb der C-Motorenreihe stellten die V8-Diesels mit ihren einfachen, bestechenden Linienführung. Die V8-Reihe war bereits Ende der 30er Jahre verfügbar: Kurz vor Kriegsausbruch stellte Saurer an der «Landi», der Landesausstellung von 1939, den CH1D-V8 aus. Damit war Saurer der erste Lastwagenhersteller, der ein derartiges Kraftpaket im Angebot hatte. Diese Pionierleistung stellte auch Autor Hans Christoph Graf von Seher-Thoss in seinem von MAN herausgegebenen Buch «Leistung und Weg» fest: «Den ersten V8-Dieselmotor baute die AG Adolph Saurer, Arbon.»

Gebaut wurde das aufgeladene Hochleistungs-Triebwerk nur in kleiner Stückzahl, da lediglich die Zugerland Verkehrsbetriebe für ihre 3-Wagen-Züge auf eine derartig hohe Leistung angewiesen waren. Die normale Saugerversion CH2D mit 175 PS wurde jedoch in grösseren Stückzahlen in Lastwagen eingebaut. Leider konnte die Leistungskurve des in Zug verwendeten Motor-Typs CH2DLM nicht mehr in den heute noch verbliebenen Saurer-Unterlagen aufgefunden werden. Aus zuverlässigen Unterlagen ist jedoch bekannt, dass die Maximalleistung mit 225 PS bei 1900 Umdrehungen angegeben wurde. Die Verdichtung in dem beim V8 ab der Kurbelwelle über 5 Keilriemen angetriebenen BBC-Auflader erfolgte über zwei gegenläufige Rotoren mit je drei schraubenförmig verwundenen Zähnen. Durch ein Synchronräderpaar und Lagern höchster Präzision wurde ein äusserst knappes Zahnflankenspiel erreicht. Der Verlauf des Ladedruckes war über den ganzen Drehzahlbereich des Motors sehr günstig, betrug er doch schon bei kleinen Drehzahlen 0,6 bar.

### Uhren kommen ins Spiel

Im Hause Saurer war es üblich, dass Chauffeure, welche 100'000 Kilometer mit einem Saurer-Fahrzeug zurückgelegt hatten, eine hochwertige Uhr geschenkt bekamen. Die im Berner Jura ansässige Uhrenmanufaktur Longines stellte für Saurer spezielle Armband- und Taschenuhren her. Eine weitere Verbindung zwischen den beiden Firmen bestand darin, dass das Werk in St-Imier einen Saurer-Bus hatte, mit dem die Fabrikar-

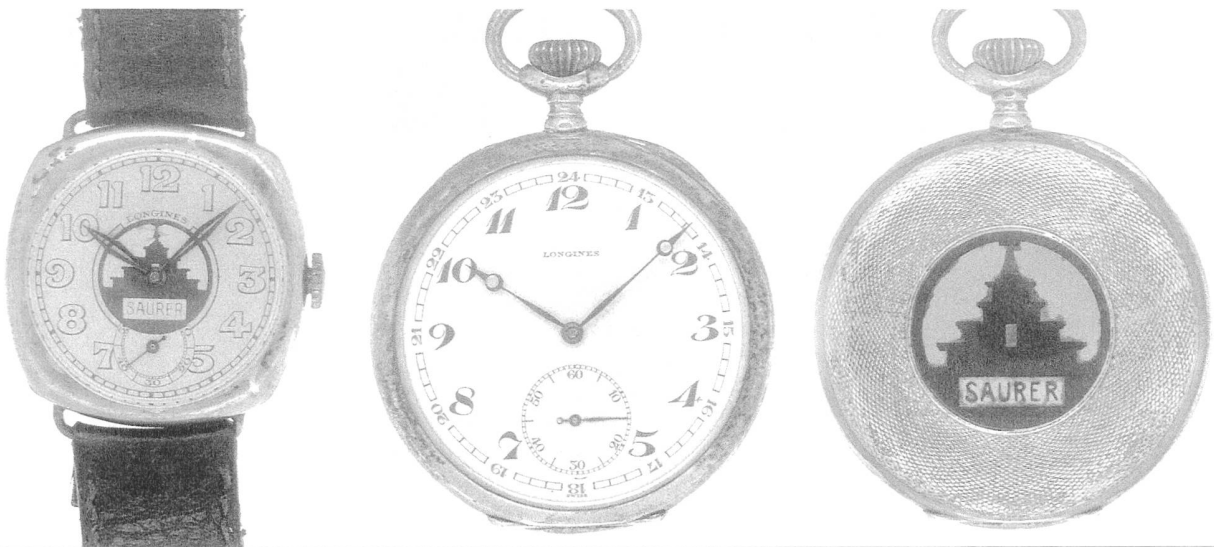


**Der aufgeladene Saurer-V8 des Typs CH2DLM leistete 225 PS. Die Leichtbau-Konstruktion wog nur 870kg  
Bild: Archiv ZVB**

beiter aus der Umgebung zur Arbeit reisten. Archivator Frédéric Donzé mag sich auch erinnern, dass der Bus noch in den späten 1960er Jahren in Betrieb stand: «Der Bus hatte einen festen Fahrplan, mit dem die verstreuten Jura-Dörfer angefahren wurden.» Donzé, welcher als Uhren-Kenner auch das Longines-Museum betreut, meinte während unseres Besuchs: «Weltberühmt wurde Longines durch die Zeitmessung bei Sportanlässen. Bereits 1896 wurden Longines Chronographen an den olympischen Spielen in Athen eingesetzt.» In den 1950er und 1960er Jahren verwendete u.a. der britische Rennbootfahrer Donald Campbell für die Fahrten mit seinem Gasturbinen-Boot «Bluebell» die von Longines

**Mai 1967: Feierabend bei Longines in St-Imier. Die Fabrikarbeiter wurden vom werkseigenen Saurer-Autocar nach Hause gebracht  
Bild: Longines**





Von links nach rechts: Longines-Armbanduhr Kaliber L13.34 ZZ, speziell hergestellt für Saurer. Eine Serie von 76 Uhren wurde am 25.11.1931 an Saurer geliefert  
Bild: Longines

Longines-Taschenuhr Kaliber L19.75, speziell hergestellt für Saurer. Auslieferungsdatum einer Serie von 52 Stück war der 25.3.1925  
Bild: Longines

Die Rückseite des Silber-Gehäuses zeigt das Saurer-Logo  
Bild: Longines

lex-Paillard entwickelten «Chronocinégines». Damit konnte die Zeitmessung auf den 16mm-Kinofilm übertragen werden. Wir werden auf Donald Campbells Weltre-

kordfahrten und seine Verbindungen in die Schweiz in einer der nächsten Ausgaben eingehen.

### Meilensteine und Jubiläen

**1904:** Aufnahme der Personenbeförderung mit Orion-Omnibus von Zug über Baar, Hinterburg nach Menzingen (August) und von Zug über Allenwinden nach Oberägeri (Oktober). Ersatz der vorangehenden Pferdepost.

**1.6.1911:** Gründung der Elektrischen Strassenbahn im Kanton Zug AG (ESZ).

**9.9.1913:** Betriebseröffnung der Strassenbahnlinien.

**1950:** Beschlussfassung über die Finanzierung und den zeitlichen Ablauf der Umstellung des Bahnbetriebes auf Autobusbetrieb.

**1951:** Der Bundesrat erteilt die Ausnahmegewilligung zum Einsatz von 29m langen Autobuszügen, bestehend aus Motorpersonenwagen, Personenanhängewagen und Gepäckanhängewagen.

**12.9.1951:** Umbenennung in Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB).

**1951:** Umschulung des Bahnpersonals zum Buschauffeur. Reihenfolge: zuerst PW-Prüfung, Umschulung, Lastwagen-

prüfung mit Praktikum und zuletzt Carprüfung nach Fahrschule bei den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich.

**17.5.1953:** Eröffnung des Busbetriebes Zug-Baar und Zug-Menzingen. Umstellung des ZVB-Güterdienstes auf Lastwagen. Inbetriebnahme der neuen Garage und Nutzfahrzeugwerkstätte in Zug.

**1954:** Strassenbau Moosrank-Allenwinden-Neuägeri als Voraussetzung für die eidg. Konzessionserteilung.

**22.5.1955:** Am 22. Mai Aufnahme des Busbetriebes Zug-Oberägeri. Nach 42 Jahren Unterbruch ist Allenwinden wieder dem öffentlichen Verkehr angeschlossen. Abbruch von Fahrleitung und Geleiseanlagen. Verkauf des Wagenmaterials und des Strassenbahndepots Baar.

**11.9.2004:** Tag der offenen Tür in Zug. Grosse Jubiläumsveranstaltung mit Fahrzeugkorso. Der in Fronarbeit restaurierte Orion-Omnibus aus dem Jahre 1904 gilt als Europas ältester betriebsfähiger Linienbus. Präsentation des Buchs «Es begann mit einer Pioniertat» von Autor Gerhard Oswald.

Fortsetzung folgt

**Inserate** Tarif für druckfertige Inserate, schwarz/weiss oder farbig (farbig nur auf 4. Umschlagseite möglich)

	Nicht-Mitglieder		Mitglieder	
	schwarz/weiss	farbig	schwarz/weiss	farbig
1/8 Seite	SFR 40.--	SFR 60.--	SFR 20.--	SFR 40.--
1/4 Seite	SFR 65.--	SFR 100.--	SFR 40.--	SFR 75.--
1/2 Seite	SFR 110.--	SFR 200.--	SFR 75.--	SFR 160.--
Ganze Seite A4	SFR 160.--	SFR 350.--	SFR 110.--	SFR 300.--

### Kleinanzeigen

für Verkauf und Suche von SAURER/BERNA-Teilen, -Fahrzeugen oder -Schrifttum sind bis zur Grösse von 1/8-Seiten für Club-Mitglieder kostenlos, sofern sie in Druckbuchstaben an die Redaktionsadresse gesandt werden.

### Redaktionsschluss

**28. Februar, 31. Mai, 31. August, 30. November**

### Erscheinungsdatum

**März, Juni, September, Dezember**

### Adressen des OCS

#### Vorstand 2004

Präsidium	Dr. Ruedi Baer	Mörschwil	e-mail: r.baer@bsg.ch
	Kurt Hess	Rorschacherberg	e-mail: k.hess@gutefahrt.ch
Sekretär	Cornel Suhner	Roggwil	e-mail: c.suhner@bluewin.ch
Kassier	Andreas Berner	Magden	e-mail: andreas.berner@roche.com
Fahrzeugwart	Thomas Kugler	Arbon	e-mail: kuegi@bluewin.ch
Materialwart	Max Meile	Gossau	e-mail: m.meile@freesurf.ch
Marketing/Museum	Max Hasler	Arbon	
Archiv	vakant		

Bitte setzen Sie sich im Bedarfsfall mit obgenannten Personen direkt in Verbindung oder schreiben Sie uns an nachstehende Club-Adresse:

#### Oldtimer Club Saurer

Grabenstrasse 6  
Postfach 162  
CH-9320 Arbon

#### Postcheck- Konto Nr. 90-15436-7

#### Internet

<http://www.saureroldtimer.ch>

### Mitgliedschafts-Beitrittserklärungen

Die einfachste Methode, um bei uns Mitglied zu werden, ist einfach den Mitgliederbeitrag zu zahlen. Das geschieht via Überweisung auf unser Postcheckkonto 90-15436-7 lautend auf Oldtimer Club Saurer Arbon. Bitte geben Sie auf der Überweisung deutlich Ihren Namen und Ihre Anschrift an, dann können wir Ihnen unsere Vereinspublikation, welche vierteljährlich erscheint, auch zustellen. Vermerken Sie im Mitteilungstext "Neumitglied; Beitrag 2006" sowie die von Ihnen gewünschte Kategorie, dann weiss auch der Kassier sofort, was los ist

### Mitglieder-Jahresbeitrag

Der jährliche Mitgliederbeitrag beträgt Fr. 15.-- für Aktivmitglieder und Fr. 80.-- für Freunde des OCS. Gönner und Sponsoren bezahlen mindestens Fr. 60.-- plus Fr. 15.--, wenn sie die Gazette erhalten wollen. Jugendliche in Ausbildung zahlen pauschal Fr. 25.--.

### Adressänderungen der Mitglieder

Bitte schriftlich an die obenstehende Club-Adresse senden!