

Impressum Gazette

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2008)**

Heft 69

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Impressum Gazette

Verantwortliche Redaktion

Für den Inhalt verantwortlich: OCS; namentlich gezeichnete Artikel geben nicht die Meinung der Redaktion wieder
Bildbearbeitung: BSG, Irene Marciello
Layout, Satz und Finish: BSG, Irene Marciello, Christa Gambon
Druck: DRUCKEREI WEIBEL AG, Metzgergasse 2, 9320 Arbon

Die OCS Gazette ist das Mitteilungsblatt des Oldtimer Club Saurer. Sie erscheint viermal jährlich, die Auflage entspricht im Minimum der Anzahl Mitglieder des OCS. Erweiterte Auflagen sind je nach Anlass möglich. Alte Ausgaben der Gazette können je nach Vorrat im Museum gratis mitgenommen werden. Vergriffene Ausgaben werden nicht nachgedruckt.

Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Manuskripte, Disketten, Zuschriften und Leserbriefe bitte an die **Redaktionsadresse**: BSG Unternehmensberatung, OCS-Sekretariat, Rorschacher Strasse 150, 9006 St. Gallen; e-Mail: ocs@bsg.ch

✉ BSG Unternehmensberatung, OCS-Sekretariat, Rorschacher Strasse 150, 9006 St. Gallen,
📧 e-Mail: ocs@bsg.ch



Ein Jahrhundert-Jubiläum im Jahr 2009:

Das Rheinecker 'Benzintram' mit SAURER-Motor fuhr von 1909 bis 1955

Unter dem Titel „Hut ab vor unseren Altvordern“ wurde in der SAURER-Hauszeitung 1/74 der nachstehende Bericht veröffentlicht.

(aus Archiv H. Schaer)

Wer das Luzerner Verkehrshaus kennt und dort die Eisenbahnabteilung aufmerksam betrachtet hat, weiss, dass Saurer bis vor kurzem auch Dieselmotoren für Triebwagen und Lokomotiven gebaut hat. Kaum bekannt ist jedoch, dass solche Motoren, ja ganze Antriebsgruppen, schon zu Anfang des Jahrhunderts in Arbon hergestellt wurden. Und auf eine solche Rarität sind wir kürzlich gestossen!

Das Benzintram

Zwischen Rheineck und Walzenhausen verkehrt seit Jahrzehnten eine Bergbahn. Sie wurde früher mit Wasserschwerkraft betrieben, heute ist sie elektrifiziert. Da die Talstation dieser Bahn etwa 10 Gehminuten vom Bahnhof Rheineck entfernt ist, musste sich die Verwaltung etwas einfallen lassen, wollte sie ihren Passagieren nicht zumuten, diesen Weg bei jedem Wetter und oft beladen mit Gepäck zu Fuss zu gehen. Darum legte man zwischen den beiden Stationen ein Geleise (Normalspur, da darauf auch SBB-

Güterwagen verschoben wurden) und schaffte zwei Tramwagen an. Der eine wurde elektrisch betrieben, der andere mit einem Saurer-Benzinmotor. Er wurde denn auch bald im Volksmund «das Benzintram» genannt.

Der Schlaf des Gerechten

Der Wagen wurde von der Schweizerischen Waggonfabrik in Schlieren gebaut. Die Antriebsgruppe, nämlich Motor, Getriebe, Differential- und Antriebsachse, wurde von Saurer geliefert. Es handelte sich um einen normalen 4-Zylinder-Benzinmotor vom Typ AM II mit einer Leistung von 30 bis 35 PS. Mit wenigen Änderungen wurde er dem Bahnbetrieb angepasst. So musste beispielsweise der Kühler seitlich versetzt werden, und es wurde auch eine besondere Motorölpumpe angebracht, da die damals übliche Löffelschmierung bei diesem Einsatz offenbar nicht genügte.