

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2001)
Heft: 40

Artikel: Chronik der Firma Cars Alpins Arbon
Autor: Hasler, Max
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037666>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 07.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Chronik der Firma Cars Alpins Arbon

Die Vorgeschichte: Schon im Jahr 1899 wollten einflussreiche Herren die Verkehrs-Verbindungen im Raum Rorschach-Arbon-St.Gallen verbessern. Dazu mal eher mit einer Bahn (sprich Tram), da die Cars Alpins, also Autos zum Personentransport, noch kein Thema war.

Der Name Cars Alpins stammt aus den Anfängen der Reisebusse; Wagen zur Personenbeförderung wurden damals so bezeichnet. Sie wurden eingesetzt, um Passagiere ab den Bahnhöfen in die Täler und über die Pässe zu bringen. Der Name wurde darum bis in die heutige Zeit beibehalten.

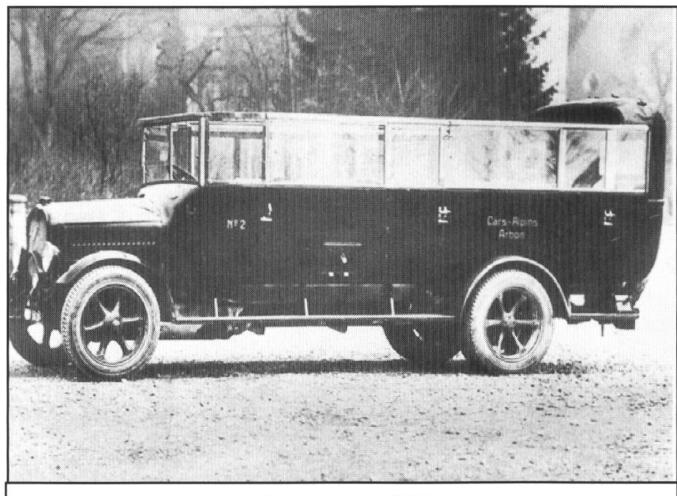
1911 wurde wieder darüber debattiert, eine Rundbahn auf der Strecke Rorschach-Mörschwil-St.Gallen-Roggwil-Arbon-Rorschach in Betrieb zu nehmen. Auch in den Jahren 1913 und 1919 wurde über verschiedene Varianten mit einer Bahn diskutiert. Zum Glück für das Auto blieb alles in den Kinderschuhen stecken.

Schon 1911 wollten die Arboner - natürlich mit der Firma Saurer im Rücken - mit einem Automobil, wie es damals genannt wurde, den Anschluss von Arbon-Roggwil bis zur BT-Station in Freidorf herstellen. Ein kurzzeitiger Versuch (während dem auch schwarze Zahlen geschrieben wurden) wurde jedoch wieder abgebrochen. 1919 startete man einen erneuten Anlauf mit der Verbindung zum Bahnhof Roggwil-Berg. Und so begann die folgende Geschichte:



Typ:	Benzin AD 4 Zyl. mit Vollgummibereifung
Max. Geschwindigkeit.:	ca. 35 kmh
Jahrgang	1923
Leistung:	45 PS
Verwendung als:	Reise- und Kurswagen
Platzzahl:	22

Im Jahr 1922 gründete Franz Schaffhauser in Arbon ein Reiseunternehmen. Er kaufte den damals hochmodernen Saurer AD 22 Plätzer mit Vollgummibereifung, ohne Fenster aber mit Scherenverdeck, Leistung 55 PS. Sein Programm: Kursdienst Arbon-Roggwil-Berg und natürlich Gesellschaftsfahrten im In- und Ausland. 1923 wurde bereits ein zweiter Saurer erworben.



Jahrgang 1928

1924: Die Strecke bis Roggwil-Berg war ungenügend frequentiert, aber das Bedürfnis bis St.Gallen zu fahren, war gross. Also bewarb sich die Firma bei der PTT um die erweiterte Konzession und erhielt sie auch. 3 Fahrten waren zu Beginn im Programm: Morgens, Mittags und Abends. Das war der Anfang für die Entwicklung im Raum Arbon-St.Gallen. Der Kurs behielt seine Gültigkeit bis vor dem Krieg. In dieser Zeit gab es eine bescheidene Frequenzverbesserung, und es musste ein neuer Wagen her. Die Wahl fiel auf einen Saurer Ricardo mit 30 Plätzen.

Auch der Reisedienst entwickelte sich in diesen Jahren weiter, sodass schliesslich 4 Wagen im Einsatz waren.

1930 brachte eine weitere Verbesserung auf der Linie eine Neuanschaffung mit sich: Einen Saurer-Omnibus mit 100 PS und 32 Sitzen.

1933 verstarb der Gründer Franz Schaffhauser, aber seine initiative Frau führte den Betrieb weiter.

1937: Ein neuer Wagen - ebenfalls ein Saurer CRD-L, erstmals mit dem typischen Cars Alpins-Logo, kornblumenblau/cremeweiss - wurde auf die damals noch staubigen Strassen geschickt.

1938 wurde die Linie vom konzessionierten Betrieb in eine Postautohalterstrecke umgewandelt, was sie noch heute ist. Ab da waren 5 Kurspaare unterwegs; im Sommer wurde sogar bis zum Strandbad Arbon gefahren. Der Aufschwung war aber nur von kurzer Dauer. Der zweite Weltkrieg stand vor der Türe respektive vor unseren Grenzen.

Ab 2. September 1939 war Kriegsfahrplan angesagt, was zu einer einstweiligen Einstellung des Kursbetriebes führte. Ab Ende September fuhren jedoch wieder 3 Kurspaare; die Privatfahrten, die Strandbadfahrten und die Sonntagskurse wurden allerdings mangels Brennstoff nicht gefahren. Die harten Kriegszeiten veranlassten die Betriebsinhaberin, den Wagenpark zu reduzieren.

1946 war der verheerende Krieg zum Glück zu Ende. Jetzt fuhren wieder 4 Kurspaare nach St. Gallen. Nach der schwierigen Zeit wollte Frau Schaffhauser nicht nochmals von vorn anfangen. Sie verkaufte den Betrieb an Erwin Lang aus Kreuzlingen. Der wiederum erwarb in den Jahren 1948 und 1949 zwei neue Reisewagen, einen L4CT1D-H und einen 2 CTD-H. Ab diesem Zeitpunkt wurden nicht mehr die selben Wagen für Kurs und Reisen eingesetzt, es sei denn, es war „Not am Wagen“.

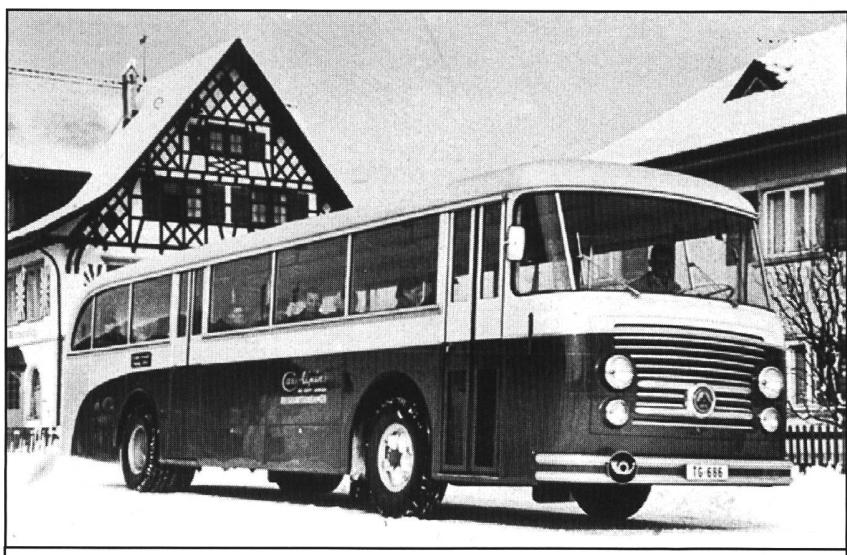
1950 wurde die Firma erneut verkauft an Adolf Neff aus Appenzell. Herr Neff besass seit 1947 die Postautolinie Speicher-Appenzell. Auch war er im Kanton Appenzell I.Rh. als Autoexperte tätig. Nun stieg die Frequenz auf der Arboner-Linie langsam aber stetig. Waren es 1939 noch etwa 42'000 transportierte Personen, so wurde die Zahl 1950 mehr als verdoppelt. Ausserdem wurde auf 5 Kurspaare und einzelne Spätkurse erhöht.

1952 wurde der erste Grossraumwagen angeschafft: Ein Saurer 4H mit 35 Sitz- und 18 Stehplätzen. Der Motor - ein CT2D - war im Heck auf der linken Seite montiert. Er leistete 125 PS. Dieses Fahrzeug wurde anfangs der 70er-Jahre mit 1'350'000 km verkauft! Es verkehrte noch einige Jahre als Schulbus und Ersatzwagen.

1954 wurde ein weiterer Saurer übergeben: ein Reisebus 2H CR 2D- Lm. Vier Jahre später erhielt die Linie Speicher-Appenzell einen neuen Kurswagen Typ N 2C CR2D, welcher 18 Jahre in Betrieb war.

1960 hatte sich die Frequenz auf der Linie Arbon-St. Gallen innerhalb von 10 Jahren verdoppelt. Es wur-

de ausgebaut auf 7 Kurspaare. In diesem Jahr folgte auch die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft: Cars Alpins Neff AG. Ein weiteres Fahrzeug musste beschafft werden - der erste Unterflur, natürlich ein Saurer 5 DUK-Kurswagen mit 210 PS, 43 Sitz- und 39 Stehplätzen.



Typ:	4H CTD 2D/Diesel
Max. Geschwindigkeit:	78 kmh
Jahrgang	1952
Leistung:	125 PS
Verwendung als:	Kurswagen
Platzzahl:	34

1961 erfolgte der Ankauf eines Reisewagens Saurer V2H 4 Zyl. im Heck, 110 PS, 34 Plätzen, damals ein stattliches Auto für Reisen. Auch ein Taxi-Fahrzeug, ein Dodge, kam in die Flotte.

1963 wurde der Saurer 2H in einen Unfall mit einem Lastwagen verwickelt und erlitt Totalschaden. Im folgenden Jahr kam der Ersatz, wieder ein 2H. Zwei ältere Modelle wurden abgestossen. Der erste deutsche Wagen, ein Setra S6, 22 Plätze, wurde angeschafft. Ein kleines Fahrzeug, ideal für kleine Gruppen. Ab Herbst wurden 8 Kurspaare, 2 zusätzlich an Werktagen und einer am Donnerstag, geführt.

1965 musste die Firma Abschied nehmen vom Chef Adolf Neff; der Patron verstarb in diesem Jahr.

Die Frequenzzunahme erforderte einen weiteren leistungsfähigen Wagen, einen Saurer DUP-A DCUL. Er war das erste Postauto mit Luftfederung, für die Passagiere ein weiterer Komfort. Im Sommer waren es schon 9 Kurspaare, ab Herbst sogar 10 und an Werktagen noch 2 dazu.

Das Unternehmen wurde jetzt von Frau Maya Rohner-Neff weitergeführt, die vorher schon tatkräftig mitgeholfen hatte. Ein Geschäftsführer wurde eingestellt, ebenso 8 Chauffeure und vereinzelt Aushilfen.



Typ:	V2H CRD2D Diesel
Max. Geschwindigkeit:	100 kmh
Jahrgang	1961
Leistung:	110 PS
Verwendung als:	Reisewagen
Platzzahl:	34

1966 wurde der Taxibetrieb eingestellt und der Dodge verkauft. Ein Jahr später wurden erstmals 2 Kurse nach Steinach geführt und auch Zwischenfahrten nach Kronbühl kamen dazu. Die Anzahl beförderter Personen auf der Stammlinie hatte stetig zugenommen, in diesem Jahr waren es 490'000. Die Erweiterung auf 11 Kurspaare und diverse Beiwagen war nötig.

Auch schwarze Tage gab es in der Firma - der 8. Januar war einer davon. Bei Ski-Kursfahrten mit befreundeten Unternehmen froren zwei Wagen ein, zwei weitere kollidierten miteinander, der 4H wurde von einem PW „abgeschossen“ und erheblich beschädigt. Auch das gibt's!

Nichts desto trotz wuchs der Betrieb weiter und benötigte stetig neue und grösere Fahrzeuge. An der alten Adresse Pestalozzistrasse / Seilerstrasse wurde es immer enger. Man konnte kaum mehr um die Wagen herumgehen, es standen sogar welche im Freien. Also wurde eine Parzelle im Raum Arbon-Steinach gesucht und mit viel Mühe an der St. Gallerstrasse in Arbon gefunden. Der Spatenstich erfolgte am 13. Oktober 1969 und wurde gebührend gefeiert.

Ein weiterer Kurswagen wurde bestellt - wie könnte es anders sein - ein Saurer 5 DUK-A, Motor DCUL, 210 PS. Er war hellgelb, wie es damals alle Postauto-Halterfahrzeuge waren. Dies war der erste Postwagen mit 3 Türen. So ging das Ein- und Aussteigen schneller. Doch kaum war das Fahrzeug richtig ein-

gefahren, passierte ein schrecklicher Unfall. In Freidorf prallte ein PW mit zwei Frauen in einer Kurve in den Wagen. Fahrerin und Beifahrerin starben. Das Postauto hatte einen Schaden von Fr. 30'000.--.

Die Kurspaare erweiterten sich immer mehr, ein Jahr später wurde schon 12 Mal Arbon-St. Gallen, 3 Mal Steinach und 3 Mal St. Gallen-Kronbühl gefahren. Die Jahreskilometer lagen bei 251'400.

Ein neuer Reisewagen wurde angeschafft: Mercedes 0302 mit Orlandi Aufbau. Das Fahrzeug hatte 42 Sitzplätze und war mit dem damaligen Komfort ausgestattet. Wieso Mercedes? Saurer baute damals eine Zeit lang keine Cars mehr, so musste ein treuer Saurer-Kunde nach Deutschland. Im Betrieb waren damals 1 Betriebsleiter und 10 Chauffeure angestellt.

Der 1. Juli 1971 war für die Firma ein denkwürdiger Tag: Der Neubau an der St. Gallerstrasse wurde eingeweiht! Die Werkstatt und die Einstellhalle waren schon seit Ende 1970 genutzt worden. Frau Rohner, die damalige Chefin, hatte den Angestellten einen grosszügigen Bau mit viel Platz im und ums Gebäude errichten lassen. 2 Fahrzeuglifte, eine moderne Waschanlage, ja sogar Duschen und eine geräumige Garderobe gehörten dazu.

Zu jener Zeit waren 6 Kurswagen und 4 Reisecars im Betrieb. Im selben Jahr kam ein neuer Mercedes-Car 0 302 in die Cars Alpins-Flotte. Er wurde als Ersatz für den Saurer V2H erstanden, der noch einige Zeit bei der Migros Bern seinen Dienst tat.

Auf der Kursstrecke mussten immer mehr Passagiere befördert werden. In diesem Jahr waren es 665'000 bei 263'500 km. Weil die Frequenz stark schwankte, konnte nicht immer alles mit Beiwagen gelöst werden, weshalb nach grösseren Wagen Ausschau gehalten wurde. An der Olma 1971 fuhr der erste Gelenkbus nach St. Gallen; das Fahrzeug war 18 m lang und hatte 62 Sitzplätze. Total war der „Tatzelwurm“ für 160 Personen abgenommen, und so viele wurden auch oft geladen. Ein Motor von 245 PS Unterflur und ein Wilson Halbautomat mit Schnellgang sorgten für die Kraftübertragung. Die hinterste Achse war gelenkt. Das Fahrzeug war ein Novum in der Ostschweiz. Auch auf der Linie Speicher-Appenzell wurden die Kurse leicht erweitert.

1972: Ein halbes Jahrhundert fuhren nun schon Cars Alpins-Fahrzeuge durch die „Geografie“. Die Kunden und Vereine wussten die Verlässlichkeit der Firma und ihrer Saurer-Fahrzeuge zu schätzen und wurden auf den Kursfahrzeugen sowie im Reisedienst immer zahlreicher.

Hier einige Zahlen:

	Postkurs	Reisedienst
1939	42'000	15'350
1960	170'000	61'720
1971	665'000	106'800

Schon in den Jahren 1972 und 1973 wurde über den Halb- und Viertelstunden-Takt nach Kronbühl diskutiert. Im selben Jahr bestellte man 2 Gelenkwagen und einen 2-Achser. Neu an den Fahrzeugen war die Farbe, sie wechselte vom Postautohalter-gelb zum gelb der Regie-Fahrzeuge. Weiter wurde ein Reisebüro angegliedert.

Am 1. Januar 1973 wurde in der Kursgruppe Arbon der Sichtbetrieb eingeführt, weil es den Wagenführer kaum mehr möglich war, in nützlicher Frist die Passagiere zu kontrollieren.

Nun einige Informationen zum Betrieb im Appenzellerland: Auf der Poststrecke Appenzell verkehrte schon seit 15 Jahren ein Saurer N 2C CR2D mit 14 Plätzen. Alfred Streule war mit seinem Fahrzeug schon lange auf Du und Du. Er war in seinem 1-Mann-Betrieb (fast) sein eigener Herr und Meister und wurde von einer Aushilfe oder einem Chauffeur aus Arbon an seinen freien Tagen abgelöst. Die Frequenz kann natürlich nicht mit Arbon verglichen werden. Dafür beförderte er auch Milchkannen, und eine Weile hatte die „Post“, wie das Postauto auch genannt wurde, einen Anhänger für Fahrräder dabei. Dazu brauchte es auch die entsprechenden Oberarme... Auch hier wurden Reisebüros aus Arbon, Herisau und St. Gallen dem Betrieb angegliedert.

In Arbon waren 1974 bereits 4 Gelenker und 3 Grossraumwagen in Betrieb. Es wurden in diesem Jahr 1 Million Personen befördert. Ein Jahr später bekam Arbon endlich den lang ersehnten Ortsbus. Die PTT-Linie führte über die Sonnenhügelstrasse, Romanshornerstrasse, Städtli zum Bahnhof. Die Kurse nach Steinach wurden ausgebaut. Während der Olma wurden teilweise bis zu 60 Extrafahrten

gemacht. Die Linie in Arbon galt schon lange als eine der besten.

Im Speicher wurde der alte 2C nach fast 20 Jahren ersetzt. Das gute alte „Grossmütterchen“ wurde noch in ein Entwicklungsland verfrachtet, wo es weiter seinen Dienst tat. Der erste Kurswagen Mercedes (ein Nicht-Schweizer) kam ins Appenzellerland, was die Presse zu manch kritischer Äusserung bewegte - obwohl die Mercedes-Zeichen entfernt worden waren. Aber zur damaligen Zeit konnte Saurer keinen Wagen mit 2.30 m Breite anbieten. Immerhin war die Carrosserie von Schweizer Herkunft (Ramseier). Mit dem Wechsel des Fahrzeugs ging auch der langjährige Chauffeur Alfred Streule nach 40 Jahren in seinen wohlverdienten Ruhestand.

Ab 1. Juli 1977 wurde eine neue Linie eröffnet, St. Gallen-Wittenbach, und auch diese war in kürzester Zeit gut frequentiert.

Im Jahr darauf wurde der Mercedes in Speicher durch einen neuen Saurer/Leyland ersetzt, einen K 525-23 mit Voit-Getriebe. Die Kirche im Kanton Appenzell A. Rh. war wieder im Dorf! Im selben Jahr baute Saurer wieder Cars; die Firma erhielt einen RH 525-23 neu entwickeltes Bus-Chassis, der Aufbau war wiederum von Ramseyer und Jentzer Biel. Mit dem Prototypen gab es etliche Probleme - der Autor könnte manche Episode erzählen!



Saurer RH 525-23, 45 Plätze, Jahrgang 1978

Fast zur selben Zeit kam wieder ein Gelenkbus dazu, ein Saurer G 550-25, 250 PS und Ellison-Getriebe. Auch dies war ein „Baster“ Saurer, Leyland, DAB. Schon damals hatte man ein ungutes Gefühl, was den Fahrzeugbau der Firma Saurer betraf. Im folgenden Jahr wurde ein weiterer Car geliefert: Saurer RH 575-23 Heckunterflur, 6-Gang-Getriebe, Voit Retarder, 270 PS, mit einer Club-Ecke im Innern. Mit 46 Sitzen war er fast identisch

mit dem ersten Fahrzeug. Ausserdem kam noch ein Kleinbus VW Lt mit 14 Pl. in den Einsatz (Werkverk. Fa. Reprapress).

Am 1. Januar 1980 verkaufte die Besitzerin, Frau Dätwyler-Neff, die Firma an Herrn Jakob Züllig, Arbonia Forster. Somit war der Betrieb der Asta unterstellt. Im Carbetrieb wurde mit immer härteren Bändagen gekämpft, und das Unternehmen wurde in dieser Sparte auch nicht gerade gut geführt. Beim Reisegeschäft wurde massiv abgebaut (bewusst oder durch Unvermögen?). Man kaufte jedoch noch einen Saurer-Oldtimer L4C für Nostalgiefahrten. Hatte man doch über etliche Jahre schon den 4C der Saurer-Lehrlingsgruppe im Einsatz (beide jetzt im Oldtimer-Club!).

In den folgenden Jahren wurde im Reisebetrieb abgebaut, der letzte Car Saurer RH 575-23 wurde im Jahr 1986 mit etwas Wehmut nach Winterthur gebracht. Eine Aera ging zu Ende, nach 60 Jahren Cars Alpins-Reisen sollte es nicht mehr sein ...

Im Jahr 1982 war die Anzahl der Beschäftigten in der Firma weiter gewachsen. Mittlerweile arbeiteten ein Betriebsleiter, drei Angestellte im Büro und 14 weitere Mitarbeiter für Cars Alpins.

1983 wurde der erste Wagen mit Stern im Kursdienst angeschafft (Saurer baute keine Fahrzeuge mehr), ein Mercedes O 305-G Schublenker. Also Motor und Getriebe im Heck, Antrieb auf die Hinterachse, im Gegensatz zu Saurer hinten nicht mehr gelenkt. So wurde eine Firma, welche traditionell Saurer-Fahrzeuge eingekauft hatte, gezwungen, eine andere Marke zu fahren. Demzufolge wurde ein Saurer nach dem andern durch Mercedes ersetzt. Der erste Mercedes O 404 G wurde im Jahr 1987 geliefert, und 7 weitere folgten in den darauffolgenden Jahren.

Im Jahr 1990 wurde die PW-Garage von der AFG zur Cars Alpins verlegt und der Mechaniker gleich damit. Zu diesem Zweck wurden 2 Standplätze von Postautos „geopfert“. Für Extrafahrten hatte die Firma noch ihre gute alte „Grossmutter“, aber auch dieser Boom klang langsam ab.

1992 fand die letzte Übergabe eines Mercedes O 405-G statt. Auch ein 2-Achser Mercedes O 405 war noch im Stall.

Seit dem 28. Mai 1995 wird nun auch die Strecke Obersteinach-Horn-Tübach-St.Gallen gefahren.

Etwas später kam dann an Sonntagen noch die Gemeinde Mörschwil dazu.

Die Einstellhalle wurde langsam zu klein, da bald nur noch Gelenkwagen da waren. So wurde ein Anbau geplant und 1997 auch verwirklicht. Das Gelände war schon vorhanden, der Platz hinter der Halle musste neu gestaltet werden. Auch die Waschanlage war seit 1971 bereits zwei Mal durch eine modernere ersetzt worden.

Die Linie Speicher-Appenzell ging im Mai 1997 nach 50 Jahren Neff AG an die Appenzeller-Bahnen über. Diese hatten nach einer Ausschreibung den Zuschlag für einen Teil erhalten, der andere blieb bei der Post. Die zwei Wagenführer waren nun in Arbon angestellt. Somit waren 22 Fahrende, eine Bürokrat und zwei Personen in der Werkstatt beschäftigt. Das Fahrzeug AR 1950, ein Mercedes O 303, fand Arbeit im Ländle (= Liechtenstein).

Im Jahr 2000 wurde der Betrieb von der AFG wieder verkauft; nach 20 Jahren fand die Firma Cars Alpins einen neuen Besitzer. Euro Bus Knecht AG suchte in der Ostschweiz ein Standbein und fand es in Arbon. Die Cars der Firma Sprenger waren bereits in ihrem Besitz, womit bei der Cars Alpins wieder Reisebusse im „Stall“ sind. Auch das 25köpfige Personal (inkl. Werkstatt) fand neue Chefs. Im selben Jahr wurde der S 4C noch vom alten Besitzer an den Oldtimer-Club Saurer verschenkt, wo er seither zu bewundern ist!

Wir wünschen dem Betrieb noch viele gute Jahre, und allzeit gute Fahrt!

Max Hasler



Bemerkung der Redaktion

Das BSG-Sekretariat hat wieder dem Redaktor bei der Erstellung und beim Versand der Gazette geholfen. Vielen Dank der BSG für die grosszügige Unterstützung!



Beraten heisst, die komplexen Probleme von heute mit Blick auf morgen zu bewältigen helfen.

Wer Näheres über die BSG erfahren will, findet alles Wissenswerte unter www.bsg.ch

Info zum Triebwagen Z 105

Hallo Ruedi,

Vielen Dank für die mir zugesandten Exemplare der OCS Gazette. Ich werde im Laufe dieser Woche Kopien von Unterlagen zum BXDS-Triebwerk anfertigen und dir zusenden.

Falls mein Artikel bei den Mitgliedern des OCS Interesse am De Dietrich Triebwagen geweckt hat, kannst du gerne meine E-mail Adresse weitervermitteln (mail to: splet@pt.lu). Mitglieder des OCS können uns auch gerne besuchen; eine Voranmeldung ist jedoch angebracht, da 1. der Triebwagen in näherer Zukunft in eine ausländische Werkstatt überführt werden soll und somit nicht zugänglich ist und 2. der Triebwagen momentan im Bahnbetriebswerk (Dépôt) Luxemburg der CFL (Chemins de Fer Luxembourgeois) untergebracht ist. Dieser Ort ist aus verschiedenen Gründen nicht frei zugänglich. Nach der Revision wird der Triebwagen dann wieder einsatzbereit sein und für Sonderfahrten zur Verfügung stehen.

Weitere Informationen zu den Vereinsaktivitäten des GAR (Groupement des Amis du Rail) findest du im Internet unter: www.gar.lu.

Mit besten Grüßen

Serge Pletgen