

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2008)
Heft: 69

Artikel: Ein Jahrhundert-Jubiläum im Jahr 2009 : das Rheinecker 'Benzintram' mit Saurer-Motor fuhr von 1909 bis 1955
Autor: Schaer, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037590>

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: 05.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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.

Das Getriebe war eine Sonderanfertigung mit zwei Gängen. Dazu kam eine Umschaltgruppe für Vorwärts- und Rückwärtsfahrt, weil der Wagen an den Stationen nicht wenden konnte. Aus dem gleichen Grund waren auch zwei Führerstände nötig, die mit gewaltigen Stangen untereinander verbunden waren.

Auch das Differential war eine Spezialanfertigung. Es war bestens abgestimmt auf die Leistung des Motors, das Gewicht des Wagens (leer über 11 Tonnen!) und die Fahrstrecke. Selbstverständlich mussten auch spezielle Achsen verwendet werden, und richtige, ausgewachsene Eisenbahnräder brachten die Antriebskraft auf die Schienen.

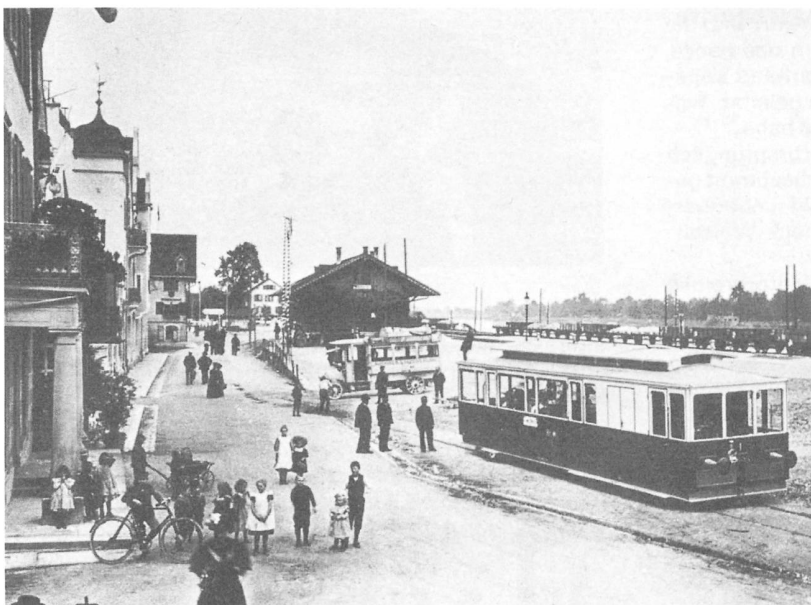
Von 1909 bis 1955, also während 46 Jahren (!), gewährleistete dieses «Benzintram» zusammen mit seinem elektrischen Kollegen den Verkehr zwischen den beiden Stationen. Wie viele Kilometer oder wie viele Betriebsstunden sich in dieser langen Zeit ergaben, lässt sich leider nicht mehr feststellen. Sie dürften in viele Tausende gehen!

1955 wurde die Bahn modernisiert und elektrifiziert. Damit hatte auch unsern ehrwürdigen «Benzintram» sein letztes Stündlein geschlagen. Der Wagen ging den Weg alles Irdischen. Die Antriebsgruppe jedoch kam zurück zu Saurer, wo sie so lange eingelagert wurde, bis sie in Vergessenheit geriet...

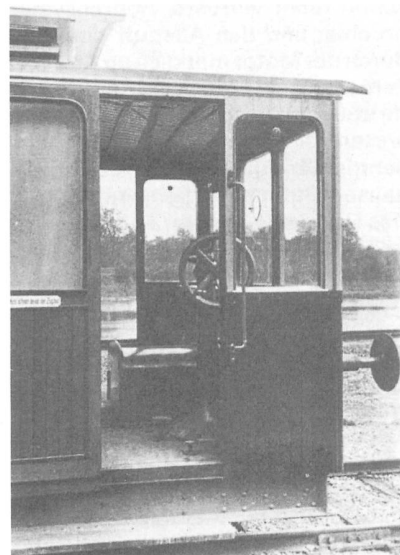
In einem Lagerschuppen schlief sie den Schlaf des Gerechten, bis ein scharfes Auge diese Kostbarkeit zufällig entdeckte. Nun wird sie restauriert und später an geeigneter Stelle ausgestellt werden. So soll sie uns Heutigen und jenen, die nach uns kommen, Zeugnis ablegen vom Können, vom Einfallsreichtum.

1. Das «Benzintram» beim Bahnhof Rheineck im Jahr 1909. Im Hintergrund ein Saurer-Kurswagen der Automobilgesellschaft Rheineck-Heiden. (Anmerkung v. H. Schaer: siehe Gazette Nr. 61, Seite 22, Referenz-Schreiben vom 13.7.1908)

2. Ein Blick auf den Führerstand.



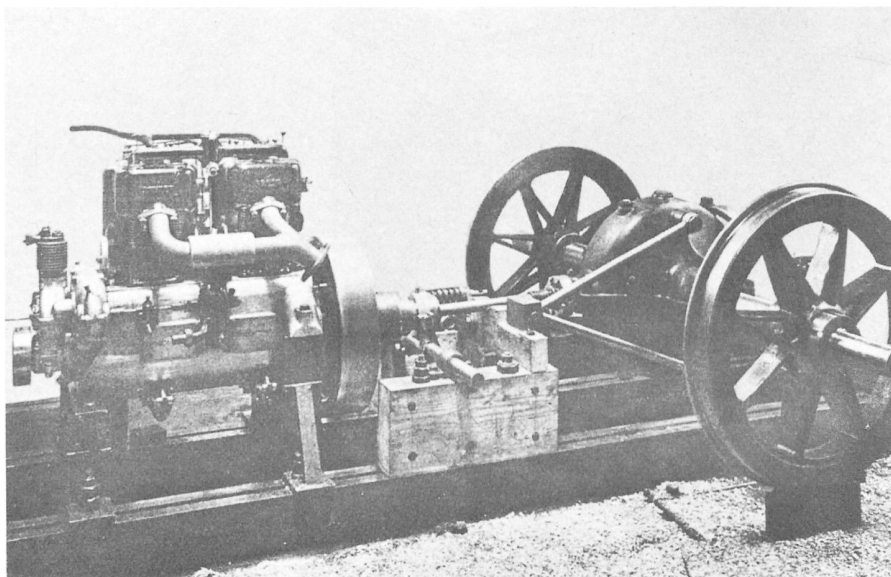
1



2

3. Die Antriebsgruppe vor der Ablieferung im Jahre 1909.

Anmerkung v. H. Schaer:
Die im Bild 3 gezeigte Antriebsgruppe ist im OCS-Museum in der Schädlerhalle an der Grabenstrasse 6 in Arbon seit dessen Eröffnung ausgestellt.



3

und von der Tatkraft unserer Väter. Denn wenn man bedenkt, welche Resultate, welche Leistungen diese mit den bescheidenen Mitteln ihrer Zeit erzielten, kann man nur eines sagen: Hut ab vor unseren Altvordern!

Der alte Mann und der Motor

Erfreulicherweise ist es uns gelungen, einen Mann zu finden, der noch mit dem «Benzintram» gefahren ist. Herr Jakob Müller, heute pensioniert, hat während 40 Jahren diesen Wagen gepflegt und gehätschelt, als ob's sein eigenes Kind wäre. Mit Freude und sichtlich bewegt hat der 80jährige Mann denn auch bei einem Besuch in Arbon Wiedersehen mit «seinem» Motor gefeiert. Wir benützten die Gelegenheit, ihm einige Fragen über den Betrieb des «Benzintram» zu stellen. Unter anderem erzählte er uns, der Wagen sei mit einem komplizierten Auspuffsystem ausgerüstet gewesen, das gestattet habe, die heissen Auspuffgase durch im Wagen verlegte Rohre zu leiten. Damit hätte das Fahrzeug geheizt werden sollen. Diese Art Heizung sei jedoch praktisch wirkungslos gewesen, da die Fahrzeiten zu kurz und die Standzeiten zu lang waren. Er habe darum das ganze, schon recht ver-russte, Röhrensystem kurzerhand abgebrochen und den Auspuff direkt ins Freie geleitet, wodurch der Motor merklich an Kraft gewonnen habe...

Ferner wusste er zu berichten, der Wagen sei ursprünglich für eine rumänische Eisenbahngesellschaft bestimmt gewesen. Diese habe ihn jedoch mangels Geld nicht übernehmen können, worauf er von der Rheineck-Walzenhausen-Bahn erworben wurde.

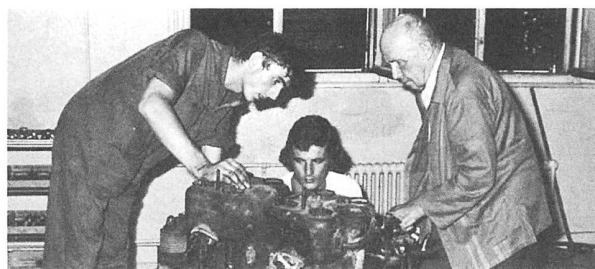
Das Fahrzeug war von Anfang an mit einer Motorbremse (mit Nockenwellenverstellung) ausgerüstet. Diese habe aber, besonders im Gefälle, keine grosse Wirkung gezeigt, und er habe mit der Reibungsbremse jeweils kräftig nachhelfen müssen. Kein Wunder

bei dem relativ kleinen Motor in einem Wagen von über 11 Tonnen Leergewicht!

Erstaunlich für die damalige Zeit war der Brennstoffverbrauch, betrug dieser doch nur rund 30 Liter Benzin auf 100 km, und das bei ausgesprochenem Kurzstreckenbetrieb. Auch ein Druckluftanlasser sei vorhanden gewesen. Es scheint jedoch, dass man damals noch allerhand Schwierigkeiten mit dem Abdichten der Druckluftbehälter hatte. Denn nach längerer Standzeit sei die Luft entwichen, so dass er den Motor meistens von Hand anwerfen musste.

Das sei eine heikle und nicht ungefährliche Prozedur gewesen, denn Rückschläge an der Kurbel waren immer möglich. Im Winter habe er jeweils zuerst warmes, dann heisses Wasser eingefüllt, um den Motorblock anzuwärmen. Dann habe er mit einer grossen Lötlampe den Vergaser und das Ansaugrohr aufgeheizt (zum Glück sei nie ein Brand ausgebrochen). Darauf habe er die Trichterchen bei den Zischhahnen mit Benzin gefüllt, die Zischhahnen geöffnet und erst dann den Motor angekurbelt. Dabei sei er gar oft, auch bei etlichen Minusgraden, tüchtig ins Schwitzen geraten...

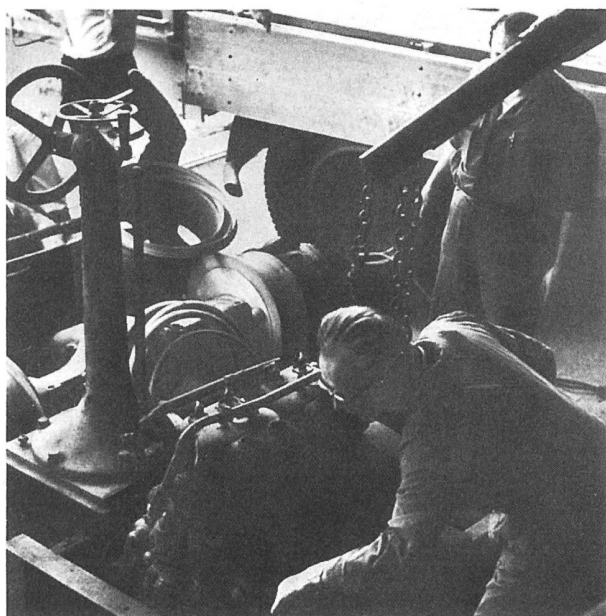
So wusste der alte Mann noch manches Münsterchen aus seinen langen Dienstjahren zu berichten. Und den beiden Lehrlingen, die mit der Restaurierung der Antriebsgruppe betraut sind, konnte er manchen nützlichen Tip und Ratschlag geben. Interessant war dabei, wie rasch ein herzlicher Kontakt zwischen dem noch rüstigen Greis und den beiden jungen Burschen



4

zustande kam. Das gemeinsame Interesse an der ertümlchen Mechanik half den Altersunterschied zu vergessen.

Mit Feuereifer sind die beiden «Stifte» an die Arbeit gegangen. Ihr Wunschtraum ist, den betagten Motor wieder zum Laufen zu bringen. Wird er sich erfüllen? Herr Müller, der es ja wissen muss, ist überzeugt davon. Denn «sein Benzintram» sei bis zum letzten Tag stets ohne nennenswerte Panne gelaufen!



5

4. Angeregt unterhalten sich die zwei Lehrlinge mit dem 80jährigen Experten.

5. Detail einer Arbeit bei der Generalrevision einer Saurer-Einspritzpumpe: Anziehen eines Drucknippels mit einem speziell eingestellten Drehmomentschlüssel.

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 2008

Präsidium	Dr. Ruedi Baer	St. Gallen	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 265
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 2008" 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 oben stehende Club-Adresse senden!