

**Zeitschrift:** Gazette / Oldtimer Club Saurer  
**Herausgeber:** Oldtimer Club Saurer  
**Band:** - (2024)  
**Heft:** 130

**Rubrik:** Nebst neuem Blech, Holz, Leder und Manpower braucht es auch viel Geld

### **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:** 27.03.2026

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

# Nebst neuem Blech, Holz, Leder und Manpower braucht es auch viel Geld

Text: Ruedi Baer

Von allem Anfang an war klar, dass die Totalrevision des «Kiental-Express» auch viele Fremdarbeiten nötig macht, Fremdarbeiten, die nicht gratis sind. Um überhaupt mal starten zu können, unterstützte uns bereits 2019 die Karl Näf Stiftung von Goldach mit einer schönen Summe. Ein erster Bericht zeigte auf, dass sowohl der Zeit- als auch der Geldaufwand nur schwierig abzuschätzen waren. Aber der Anfang war gemacht! Und Optimismus war angezeigt.

2021 zeigte sich, dass der Zustand von Bremsanlage, Motor, Getriebe, Elektroanlage sowie Karosserie und Bestuhlung bei näherer Analyse und nach ersten «Sondierarbeiten» an diesen Komponenten wesentlich aufwendiger werden dürften als ursprünglich angenommen. Eine Schätzung der Arbeiten für Projektphase 2 zeigte zu erwartende Kosten von mehreren Zehntausend Franken. Dank der Initiative unseres Stiftungsrats der 150-Jahre-Saurer-Jubiläumsstiftung sagte eine Stiftung der Thurgauer Kantonalbank eine weitere Finanzspritze zu. Es geht also vorwärts. Schon damals schrieb der Projektleiter, Markus Vonwiller, dass die Projektphase 3 dann nochmals mehrere Jahre und mindestens weitere Fr. 75'000.– kosten werde. Und all dies ohne Einberechnung der vielen hundert von Freiwilligenstunden unserer Fachleute.

Heute, also am Beginn des Jahres 2024, müssen wir der Tatsache ins Auge schauen, dass die Weiterführung der Revision technisch gute Fortschritte macht. Mit dem Fortschreiten der Arbeiten ist aber

auch erkennbar, dass in den Jahren 2024–2025 ein Finanzbedarf von weiteren Fr. 100'000.– absehbar ist.

Nun ist es Aufgabe des «Geldbeschaffers», überall anzuklopfen und um Geld zu betteln. Der obige Bericht und mehrere Augenscheine haben es bestätigt: Da wird tolle Arbeit geleistet. Und ich verstehe auch alle Beteiligten, dass sie nicht aufgeben wollen, und auch nicht halb fertige oder «halbbatzige» Arbeit abliefern wollen. Wer mal den total revidierten Bremsapparat (OCS-Eigenleistung; danke, Markus Vonwiller!) anschauen durfte, wer die Karosseriearbeiten sieht, den Enthusiasmus der Kiental-Truppe, der merkt, hier wird ganze Arbeit geleistet. Der Motor soll wieder schnurren wie ehemals, das Elektrische soll komplett neu aufgebaut werden, die Karosserie soll wieder strahlen wie einst in Tannengrün, und die Sitze, ja: die Sitze. Zuerst dachten wir alle, man könne die alten Originalsitze einfach etwas «auffüttern», aber das achtundachtzig Jahre alte Leder ist einfach überall brüchig, und die Innenverkleidung auch, und der Holzboden war komplett durchgefault, also braucht es überall einen Neuaufbau.

Also braucht es auch bei der Geldbeschaffung einen adäquaten Enthusiasmus. Wir beginnen jetzt, eine Liste möglicher Gönner und Sponsoren zusammen zu stellen, um dann entsprechende Gesuche zu verfassen und auf hoffentlich positive Rückmeldungen zu warten.

Eine wichtige Anmerkung: Aus dem vorherigen Bericht ist ersichtlich, dass wir bei

dieser Totalrevision unserem Grundsatz «Nicht neuer als neu, sondern letzten Betriebszustand erhalten», im vorliegenden Fall eine Absage erteilen mussten. Der gute alte Kiental-Express wäre im letzten Betriebszustand (Saurer-internaler Transportdienst und Fahrschulfahrzeug) nicht museumswürdig, eine Gefahr für die Passagiere und den Strassenverkehr und auch innen eine üble Sache. Nein, wir wollen diesem einzigartigen speziell für die Strecke Reichenbach – Kiental – Griesalp konstruierten ersten Saurer Frontlenker-Postauto alle denkbare Revisions-Sorgfalt angedeihen lassen. Der Kiental-Express 1936 ist möglicherweise das weltälteste noch existierende Frontlenker-Postauto überhaupt. Also, auf zur Tat, mit viel Elan und ungebrochenem Optimismus!



*Das Chassis wird verladen. Hoffentlich kurvt der Kiental-Express bald wieder selbständig durch Arbon!*