



26

Seite 15 Abb. 25 (ca. 1938) Amden Hinterberg-Felswand: Holz aus den umliegenden Wäldern gehörte in den späten 30er und frühen 40er Jahren zu den Haupttransportgütern des **Saurer 5B Nr. 6** (1930). Um gegen die sich anbahnenden Treibstoffengpässe gerüstet zu sein, liess der der Autobetrieb das Fahrzeug 1937 auf Holzgasbetrieb umrüsten.

Abb. 26 (ca. 1940) Amden Hinterberg-Felswand: Für einen optimalen Betrieb musste der **Saurer 5B Lastwagen Nr. 6** (1930) mit einem Zusatzkühler ausgerüstet werden, um den Heizwert des heissen Schwelgases aus dem Holzvergaser zu verbessern. Neben den Holzgasinstallationen lassen sich auch die kriegsmässig verdunkelten Scheinwerfer erkennen. Chauffiert wird die Nr. 6 von Gottlieb Jöhl.

entsprechend auszurüsten. So erhielt 1931 dieser Saurer 2A ebenfalls einen Maybach Schnellgang eingebaut. Allerdings wurde drei Jahre später die Übersetzung nochmals geändert, da der Umbau noch nicht ganz befriedigt hatte. Dasselbe geschah auch beim Alpenwagen Nr. 5.

1934 vergrösserte sich die Amdener Flotte um eine Cadillac Limousine mit 6 bis 7 Passagiersitzplätzen. Dieser Cadillac 341 mit der Nr. 7 hatte einen Benzin-V8-Zylindermotor (5,61 Liter; 90 PS), es handelte sich um eine Occasion mit Baujahr 1930. Das Fahrzeug besass eine lange und kantige Schnauze mit Chromkühler-Attrappe und grosse freistehende Scheinwerfer. Wie



27

Abb. 27 (ca. 1937): Als Ausflugs- und Taxifahrzeuge dienten dem Autobetrieb Amden verschiedentlich stattliche Amerikaner Limousinen. Hier hat Robert Thoma für einen Familienanlass den **Buick «Serie 50» Personenwagen Nr. 3** (1930) gemietet, welcher als 6-jähriger Gebrauchtwagen Eingang in den Amdener Fuhrpark fand.

damals üblich waren die vorderen Kotflügel gegen vorne offen. Der Aufbau präsentierte sich zeitgemäss kantig, nur mit leichten Rundungen – ähnlich wie beim Minerva Nr. 3.

1932: Die Weltwirtschaftskrise dämpft den Erfolg des Autobetriebs

Die wirtschaftliche Entwicklung sprach nicht für den eben beschriebenen optimistischen Expansionskurs der Ammler. Die Konjunktur im Ausland hatte 1932 mit der Weltwirtschaftskrise einen erschreckenden Tiefpunkt erreicht, der zu einem empfindlichen Rückgang des Zustroms ausländischer Touristen in unserem Land führte. Aber auch im Inland begann sich die Situation immer mehr zuzuspitzen; die Schweizer Exportindustrie hatte für ihre Produkte praktisch keine Absatzmöglichkeiten mehr. Betriebsschliessungen und Entlassungen waren die Folge. Die Arbeitslosigkeit erreichte 1936 ihren Höhepunkt. Das Ausbleiben der Touristen führte im Kursbetrieb Weesen–Amden zu einem starken Frequenzrückgang. Der Ausflugsverkehr spielte nur noch eine ganz bescheidene Rolle. Insgesamt ging der Personenverkehr vom bisherigen Höchstwert im Jahre 1930 mit 36'310 beförderten Personen um fast ein Drittel auf 25'440 im Jahre 1936 zurück. Im Güterverkehr war der Rückgang noch krasser: Waren 1931 als Rekord 6'644 t Güter transportiert worden, so blieben 1936 ganze 1'410 t Fracht – weniger als ein Viertel! Erstaunlicherweise wies das Unternehmen trotz der widrigen Umstände in all diesen Jahren eine geringfügig positive oder zumindest ausgeglichene Betriebsrechnung vor. Zum Glück setzte ab 1936 eine wirtschaftliche Erholung ein, allerdings mitverursacht durch die weltweite Aufrüstung.

1936 wurde der Minerva Tourenwagen abgestossen. Neue Nr. 3 wurde ein 6-plätziger Buick Serie 50, erworben als Occasion für nur Fr. 600.– mit Jahrgang 1930. Optisch zeigte diese Limousine grosse Ähnlichkeiten zum Cadillac Nr. 7 – schliesslich hatten sie ja beide das gleiche Baujahr. Der Buick besass einen 6-Zylinder-Benzinmotor (5,43 Liter; 99 PS).

Die beiden ehemaligen Armeefahrzeuge Nrn. 1 und 2 zeigten immer stärkere Abnützungerscheinungen, so dass auch sie 1937 ersetzt wurden. Anstelle des alten Lastwagens Nr. 2 wählte die Ortsgemeinde ein günstiges gebrauchtes Fahrzeug, das 1937 in Form eines 4-jährigen amerikanischen International B4 mit 3,3 t Nutzlast in Betrieb genommen wurde. Dieses Fahrzeug besass einen FAB 6-Zylinder-Benzinmotor (3,65 Liter; 63 PS).

1937: Eine neue Fahrzeuggeneration von Saurer mit Dieselmotoren

Neues Fahrzeug Nr. 1 wurde ein Saurer 3C Alpenwagen mit einem Aufbau von Seitz, Kreuzlingen. Der 9.35 m lange und 2.20 m breite Bus bot 29 Sitz- und 10 Stehplätze an. Dieser 3C entstammte aus der eben von Saurer entwickelten neuen C-Modellreihe. Die wichtigsten Errungenschaften der C-Typen, deren letzte Exemplare 1970 produziert wurden, gegenüber ihren Vorgängern waren: leichteres und trotzdem tragfähiges Chassis, hydraulische Bremsen für gleichmässige Abbremsung aller vier Räder, Verwendung von Leichtmetallgussteilen anstelle von Grauguss beim Motor (Kurbelgehäuse mit Kühlwassermantel), Druckschmierung gegenüber Schleuderschmierung und nasse Zylinderbüchsen. Kolben, Zylinderbüchsen und Ventile waren auswechselbar. Beim Aufbau war Holz praktisch ganz durch Stahl und Leichtmetall verdrängt worden. Äusserlich bestach der Alpenwagen durch seine Eleganz. Die Frontscheibe war nicht mehr senkrecht, sondern in Fahrtrichtung leicht schräg gestellt. An die älteren Fahrzeuge erinnerte die Gliederung in eine ungeteilte Windschutzscheibe und zwei Seitenflügel. Überall, wo die Karosserie Kanten hatte und wo Bleche und Profile endeten, kamen Abschlussleisten aus poliertem Aluminium zur Anwendung. Zusätzlich verzierten drei Aluminiumleisten die beiden Wagenflanken von vorne bis hinten. Auch die Motorhaube passte gut zur luxuriösen Aufmachung des Alpenwagens: Abgesehen von der damals ohnehin üblichen Chromkühlerattrappe wurden die Seitenverschaltungen ausserordentlich dekorativ gestaltet. Anstelle der sonst gebräuchlichen Lufteinlass-Schlitze war ein verchromtes Gitter in Tropfenform eingesetzt worden. Auch farblich präsentierte sich die neue Nr. 1 sehr geschmackvoll: Grundfarbe des Wagenkastens blau, Kotflügel, Randpartie des Wagendachs und Rückwand schwarz, beide Farben



Abb. 28 und 29 (ca. 1940) Amden Portrank: In den schneereichen Wintern der 1940er Jahre bewährte sich der neue **Saurer/Seitz 3C Alpenwagen Nr. 1** (1937) nicht nur als Kurswagen, sondern auch als Arbeitsfahrzeug: Ausgerüstet mit einem Vorpflug besorgte der 3C die Schneeräumung zwischen Amden und Weesen. Die beiden Bilder zeigen das Fahrzeug im Ablieferungszustand: Blauer Rumpf, schwarze Kotflügel und -attrappen, schwarzes Dach sowie schwarze Rückwand. Die Eigentümeranschrift ist in Grossbuchstaben unter der Fensterbrüstung angebracht.







31



32

Seite 18 Abb. 30 (1940) Jona Froberg: Verschiedentlich wurden während des Zweiten Weltkrieges die Autobusse der öffentlichen Transportunternehmen von der Armee requiriert. Hier kehrt eine Transportkolonne von der 2. Mobilmachung zurück und hat sich zwischen Rüti ZH und Rapperswil dem Fotografen gestellt. Neben mehreren Saurer B-Typen steht als einziges Fahrzeug der C-Reihe der neue Amdener **Saurer/Seitz 3C Alpenwagen Nr. 1** (1937; fünftes Fahrzeug von links).

Abb. 31 (ca. 1942) Amden Portrank: Der **Saurer/Seitz 3C Alpenwagen Nr. 1** (1937) präsentiert sich hier noch im Ursprungszustand mit schwarzem Dach. Die Beschriftung ist aber bereits stark verblichen, im Bereich der Routentafel hat das Fahrzeug eine Reparaturlackierung erhalten.

Abb. 32 (ca. 1942) Amden Hinterberg-Felswand: Der Fotograf der vorhergehenden Abbildung hat den Fahrer nochmals zum Anhalten gebeten, um den **Saurer/Seitz 3C Alpenwagen Nr. 1** (1937) an der eindrucklichsten Stelle der Strecke aufnehmen zu können.

Abb. 33 (1957) Amden Hinterdorf: Als zweiter Vormittagskurs erreicht der **Saurer/Seitz 3C Alpenwagen Nr. 1** (1937) mit **Moser BPW Gepäckanhänger** (1945) um 11 Uhr die Post Amden.

33





34

abgegrenzt und zum Teil unterbrochen durch glänzende Alu-Elemente. Für ein schnittiges Aussehen sorgten auch die hinteren Kotflügel, die gegen das Heck keilförmig ausliefen. Selbstverständlich liess sich auch bei diesem Fahrzeug das Stoffdach öffnen. Neben den erwähnten Neuerungen der C Reihe war für den Autobetrieb Amden der Dieselmotor die technisch grösste Errungenschaft. Der CT1D 6-Zylindermotor (7,98 Liter) leistete bei 1800 Umdrehungen pro Minute 100 PS. Trotz der für die damalige Zeit hohen Motorleistung verbrauchte der Autobus im Durchschnitt ca. 35 Liter Dieselöl auf 100 km (Berg- und Talbetrieb!), was gerade etwa der Hälfte des Verbrauchs bei einem Benzinmotor-Fahrzeug entsprach!

Betrieb mit Ersatztreibstoffen und requirierte Fahrzeuge im Zweiten Weltkrieg 1939–1945

Die Verwendung von Diesel- oder Rohöl als Fahrzeugtreibstoff war noch recht neu. Gerade der hohe Verbrauch der Benzinmotoren einerseits und eine weltweit eher düster erscheinende politische Zukunft andererseits aber spornte die Techniker in mehreren Ländern zur Suche nach Ersatztreibstoffen an. Dieselöl galt wegen der weiter vorne erwähnten Vorteile als Ersatzbrennstoff. In den Jahren 1934 und 1936 wurden eigentliche Wettbewerbsfahrten im Alpenraum organisiert, um die Tauglichkeit der verschiedenen Treibstoffe zu ermitteln. Neben Alkohol (z.T. Kernobstbranntwein), Methangas und Dieselöl galt auch Holz als Alternative zum Benzin. 1937 liess



35

Abb. 34 (ca. 1949) Weesen Bahnhof: Die AWA Schnauzenbusse **Saurer 3C Nr. 1** (1937), **L4C Nr. 3** (1947) und **2BP Nr. 2** (1930/45) führen den stark frequentierten Kurs 10.40 Uhr an einem schönen Sommer-Sonntag dreifach.

Abb. 35 (1968) Amden Garage: In einer Einsatzpause bei winterlichem Hochbetrieb warten die drei **AWA Saurer Nr. 1** (1937), **Nr. 4** (1950) und **Nr. 3** (1947) auf dem Garagenvorplatz, wo Betriebsleiter Thoma eine gewisse Anspannung erkennen lässt. Nr. 1 hat nach Ablieferung des Fahrzeugs Nr. 4 die gleiche Anschrift in geschwungener Schrift sowie das Amdener Wappen erhalten.

die Ortsgemeinde dem 2B Alpenwagen einen Dieselmotor einbauen. Damit lautete die korrekte Bezeichnung für den Motor der Nr. 5 fortan BND. Für den 5B Lastwagen Nr. 6 wählte man die zweite Alternative: Er erhielt einen Imbert Holzgasgenerator eingebaut. Letzterer Entscheid erwies sich als sehr weitsichtig, war doch Holz in den späteren Kriegsjahren oft der einzige problemlos erhältliche Energieträger. Für 100 km Fahrt benötigte das BL-G Triebwerk ungefähr 230 kg Holz. Das kostete bei einem Kilopreis von 5 Rp. für Holz Fr. 11.50. Im Benzinbetrieb waren aber für die 93 Liter, welche der Lastwagen für 100 km benötigte, Fr. 34.50 zu bezahlen, also dreimal mehr!

1939 begann mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges eine schwere Zeit. Für die Schweiz, die ja nicht in kriegerische Auseinandersetzungen verwickelt wurde, war es eine Zeit erhöhter Wachsamkeit, geprägt von immer schlimmer werdender Rohstoffknappheit, die sich bei den Autobetrieben vor allem bei Reifen und Treibstoff bemerkbar machte. Einzelne Fahrzeuge des

Seite 21 Abb. 36 (ca. 1955) Amden Vorderdorf Wendepplatz: AWA-Chauffeur Adolph Stüssi darf wirklich stolz sein auf sein bereits 18-jähriges Kursfahrzeug. In den Augen des Buchautors stellte der **Saurer/Seitz 3C Nr. 1** (1937) den schönsten Saurer Schnauzen-Alpenwagen der Schweiz dar. Es ist unglaublich, welche Register die Karosseriezeichner von Seitz damals gezogen haben, um ein elegantes Kursfahrzeug zu schaffen! Da sind die ausgewogenen Proportionen zu erwähnen, dann die vielen Zierelemente aus poliertem Aluminium. Der tropfenförmige verchromte Lufteinlass auf den Seitendeckeln der Motorhaube ist einmalig. Nach einer weiteren Karosserierevision hat der Bus sein letztes Aussehen erreicht mit silbernem Dach (und Heck) und mit der in Abb. 35 erwähnten Beschriftung.



SAURER-DIESEL

Autobetrieb Amden



Amden Wuppen Amden



Abb. 37 (ca. 1951) Amden Garage: 1950 wurde die neue Garage eingeweiht, die auch im Jubiläumsjahr den AWA-Park beherbergte. Der Bau bietet Einstellplätze für sechs Autobusse oder Lastwagen, dazu einen Unterhaltsraum für ein Fahrzeug. Die Dimensionen wurden damals so gewählt, dass auch die heutigen grossen Kurswagen noch garagiert werden können! Im Untergeschoss lassen sich Gepäckanhänger, Personenwagen und Schneefräsen unterbringen. Perfekt auf den Fotografen ausgerichtet erkennt man im Bild die beiden **Saurer L4C Nr. 4** (1950) und **Nr. 3** (1947).

Autobetriebs Amden wurden verschiedentlich requiriert und einer militärischen Transportkolonne zugeteilt. So wurde auch schon bald die neue Nr. 1 eingezogen. Allerdings erhielt die Ortsgemeinde jedesmal eine geringe Entschädigung. 1940 entschloss man sich, auch den mittlerweile 14-jährig gewordenen Saurer 2A Omnibus Nr. 4 auf Dieselbetrieb umzubauen. Anstelle des AE Motors (8,14 Liter; 65 PS) besass er nun einen BOD 4-Zylindermotor (5,70 Liter; 70 PS). Dadurch war auch mit diesem Fahrzeug ein Sparbetrieb möglich. Gleichzeitig wählte man ein anderes Schnellgangsystem. Die Fahrleistungen gingen während der Kriegszeit zurück von 65'863 km auf 35'323 km

pro Jahr (1944), wobei allerdings die Zahl der beförderten Personen während der ganzen Zeit sogar leicht anstieg. Nicht zuletzt wegen Benzinmangels kam die Buick Limousine Nr. 3 nur noch selten zum Einsatz. Deshalb wurde sie 1941 für Fr. 450.– veräussert. Da die Nr. 3 nicht ersetzt wurde, verminderte sich die Flotte des Autobetriebs auf sechs Fahrzeuge. Dies blieb so bis 1947.

Die im Betrieb stehenden Fahrzeuge wurden in den Kriegsjahren stark strapaziert, da man einerseits mit Betriebsstoffen sparen musste (u.a. auch Schmieröl), andererseits die Autobusse eigentlich immer ausgelastet waren, sei es beim Autobetrieb, sei es requiriert als Mannschaftstransporter bei der Armee. Auch die Lastwagen wurden durch sogenannte Pflichtholzfuhren stark belastet. Amden besitzt auf der Toggenburger Seite des Gemeindegebietes ausgedehnte Waldungen, die in jenen Jahren intensiv bewirtschaftet wurden und Lieferanten von willkommenen Betriebsstoffen für Maschinen und Fahrzeuge darstellten. So fuhr jeweils ein Lastwagen inklusive Förster und Gehilfen am Montag nach Laad ob Stein im Toggenburg. Vom Schlagort weg wurde das Holz direkt zu den verschiedenen Abnehmern in den Kantonen Zürich und Thurgau transportiert. Am Freitag kehrte dann die Holzer-Equipe wieder nach Amden zurück. Erschwerend wirkten sich auch die verschiedentlich schneereichen Winter aus, die dem Alpenwagen Nr. 1 zusätzliche Arbeit verschafften. Mit einem Vorpflug ausgerüstet besorgte dieser Wagen die Schneeräumung der Kursstrecke, manchmal mit Fahrgästen, manchmal leer – öfters sogar in der Nacht, um die Strasse nicht einschneien zu lassen! Da der International Lastwagen mit 3,3 t Nutzlast sich gerade für die erwähnten Holztransporte nicht eignete, erwarb die Ortsgemeinde 1942 von Saurer für Fr. 40'800.– einen gebrauchten 5B Lastwagen, Baujahr 1934, mit 5 t Nutzlast. Dieses Fahrzeug war praktisch mit dem Lastwagen Nr. 6 identisch, verfügte aber bereits über einen BLD Dieselmotor (deswegen auch das D in der Typenbezeichnung). Zwar wurde nicht mit Dieselloil gefahren, da auch dieser Lastwagen mit einem Imbert Holzgasgenerator bestückt war. Im Jahr darauf wurde die alte Nr. 2 abgestossen. Die strengen Anforderungen des Bergbetriebs nicht erfüllen konnte ein 1944 gebraucht erworbener Berna G5 Dreiseitenkipper von 1928, der das Amdener Unternehmen bald wieder verliess.

Nachkriegsjahre: Personalversicherungskasse und Garagenneubau

Da die Garage, eine alte Holzremise an der Strasse zwischen Post und Amden Vorderdorf, weder von den Platzverhältnissen her, noch feuerpolizeilich befriedigte, begann man sich mit den Möglichkeiten eines Werkstätten- und Garagenneubaus zu beschäftigen. Für die Finanzierung



38

Abb. 38 (1945): Im Alter von 15 Jahren erfuhr der **Saurer 2BP Alpenwagen Nr. 5** (1930; vgl. Abb. 18 und 20) bei **Seitz** einen weitgehenden Umbau: Das Fahrzeug erhielt einen neuen Leichtmetallaufbau, der durch die Gewichtseinsparung am Baumaterial einen Gewinn von 8 Sitzplätzen brachte. Sogar die typische B-Schnauze wurde weitgehend der C-Motorhaube angeglichen.



40



39

Abb. 39 (1963) Amden Garage: Der **Saurer/Seitz 2BP Alpenwagen Nr. 2** (1930/45; ex Nr. 5) verblieb als Reservewagen bis 1964 im Bestand des AWA. Hier besorgt der Bus an einem Werktag den Vormittagskurs 11.05 ab Vorderdorf nach Weesen. Links vom Fahrzeug sind die 1953 erstellten bergseitigen Garagen und das Wohnhaus mit Büro erkennbar.

Abb. 40 (ca. 1948) Sustenpass: In den ersten Jahren nach seiner Neukarosserie setzte der AWA den **Saurer/Seitz 2BP Alpenwagen Nr. 5** (1930/45) auch auf Ausflugsfahrten ein. Im Bild befindet sich der Bus in einer Kehre oberhalb des Steingletschers.

dieses Projektes wurden in der Folge jedes Jahr Rückstellungen gemacht. Aber ein anderes Problem beschäftigte die Ortsgemeinde im Zusammenhang mit dem Autobetrieb auch noch: die Personalversicherungskasse. Bis anhin fehlte jeglicher Versicherungsschutz für die Angehörigen der Bediensteten bei Arbeitsunfähigkeit oder Tod; auch mit einer Rente nach der Pensionierung konnten die Angestellten nicht rechnen. Es bestand lediglich eine Unfallversicherung für das Personal. Der Personalbestand umfasste zu Beginn der 1940er Jahre neben dem Geschäftsführer Huber vier vollamtliche Wagenführer und einen Ablöser. Zwei Chauffeure, Böni und Jöhl, waren seit der Gründung 1919 dem Autobetrieb treu geblieben und hatten schon bald

