

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (1995)
Heft: 4

Rubrik: Mitglieder-Beitrag : ein treuer Migros Kunde

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

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

Mitglieder-Beitrag.

Mafalda Schwizer, Gattin von Postautohalter Othmar Schwizer, hat mir diesen lustigen Beitrag für die Gazette überlassen.

Hier der Bericht.

Darf ich Ihnen eine kleine, lustige Katzenstory erzählen? Unser Miggeli wartet täglich -oft eine Stunde lang- auf den Migros-Wagen, der 3 mal die Woche vor unserem Haus anhält. (Schon über 20 Jahre bedient uns der Migros-Wagen hier, was wir sehr zu schätzen wissen.)

Ein treuer Migros Kunde.

Darf ich mich vorstellen? Ich heisse Miggi und warte täglich auf den Migros-Wagen.

Heute habe ich Glück. Ob Herr Eisenegger wohl wiederein gutes Herz hat für mich? Er ist unser lieber, dienstfertiger und hilfsbereiter Migros-Chauffeur. Nun muss ich ihm nur recht flattieren und ein wenig um die Beine streichen, dann kann er nicht anders und holt mir wie gewohnt ein feines Büchli. Hoffentlich bringt er mir heute ein Topic-Gourmet Katzenschmaus mit Lachs. Das habe ich am allerliebsten. Ja, er bringt es mir, das habe ich mir doch gleich gedacht. Geht es noch etwas tiefer? Sonst muss ich mich zu sehr anstrengen. Noch besser wäre es allerdings, wenn ich es noch etwas mundgerechter haben könnte. Wozu ist denn das Sackmesser da? Auch dieser Wunsch wird gerne erfüllt.

Welch ein Schmaus. Danke Herr Eisenegger. Hoffentlich kommen Sie noch recht lange zu uns.

Miggeli



Reinhold Dörfliger AG, Trax-und Baggerbetrieb, Egerkingen.

- 1971 : Geschäftsbeginn des Einmannbetriebs. Reinhold Dörfliger mit einem Trax.
Vergrössern und Erweiterung des Betriebs : Pneulagger, Pneulader, Walzen, Trax. LKW's : unter anderem ein neuer Saurer 3-Achser.
- 1985 : Umwandlung in Reinhold Dörfliger AG.
- 1988 : Grossbrand in Kestenholz der Lagerhalle von der Firma Dörfliger. Verbrannt : Diverse Saurer und Berna-Lastwagen. Saurer-Bus, Armee-Fahrzeuge M4, M6 und M8. Traktoren und Personenwagen.
- 1988 : Neu-Beginn mit Sammeln von Oldtimer-Lastwagen und Bussen. Momentan 6 Busse und 5 Lastwagen restauriert.
In Betrieb sind immer zirka 5-15 Saurer und Berna Lastwagen. Sie sind jeden Tag im Einsatz.
- 1988 : Mein Bruder, Reinhold jun. und ich gründen die Einfache-Gesellschaft Gebr. Dörfliger mit einem Saurer 5D mit Kran (Jg. 65) und kaufen anschliessend einen Berna Jg. 66.
Einsatzort vor allem Winterdienst.
- 1993 : Gründung einer Ausstellung von Oldtimer-Fahrzeugen durch Gebr. Dörfliger und Reto von Arx.
Momentan zählt die Firma R. Dörfliger AG zirka 80 Mitarbeiter.

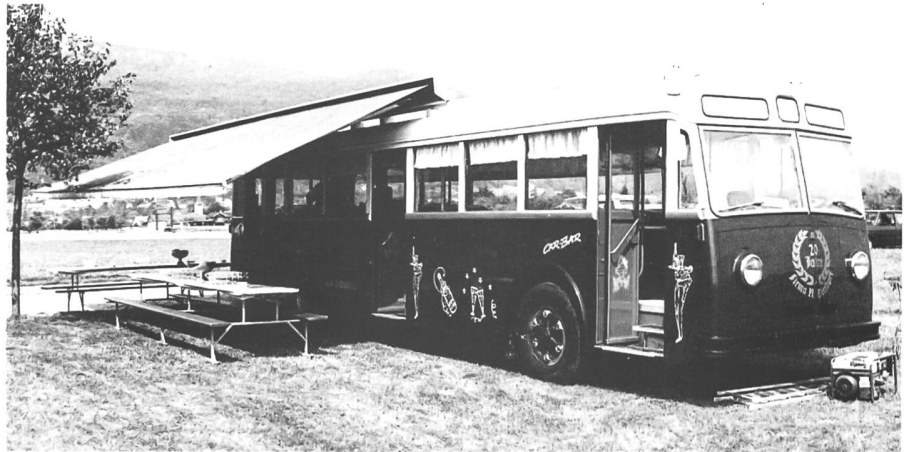


Saurer 5D Baujahr 1965 mit Kran

Dörfligers Oldtimer-Car's (Busse) für jeden Anlass.

Bar-Bus

für Geschäfts,
Vereins-oder
Privatver-
anstaltungen

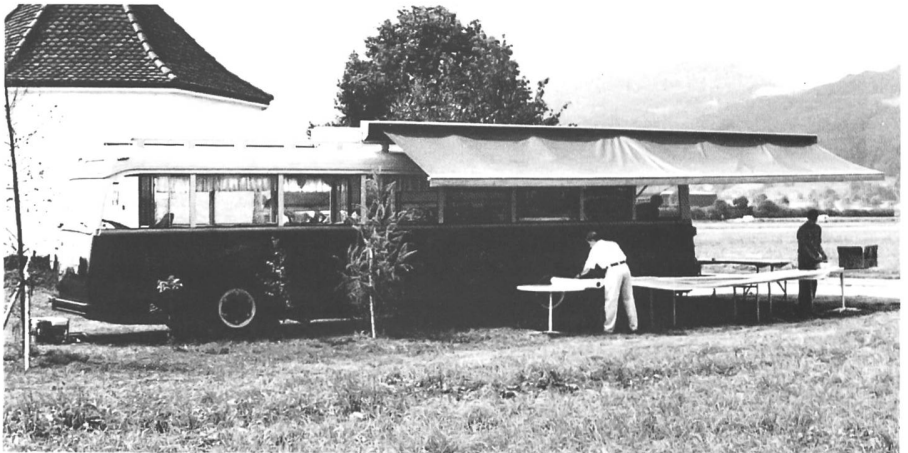


FBW 1956

Der Plausch-Bus

für

Jedermann



V.l.n.r.: Berna Jg. 34: 29 Plätze, Saurer Jg. 54: 29 Plätze, Berna Jg. 56: 38 Plätze,
Bar-Bus FBW Jg. 56, Saurer Jg. 52: 27 Plätze

CHRONIK
30 Jahre Postautohalter Othmar Schwizer
Entwicklung in 30 Jahren

1964 Anmeldung auf den öffentlich ausgeschriebenen Postautokurs St.Gallen-Untereggen (4 Kurspaare) mit Bewerbung vom 19.Febr. 1964.

Weil der Mechaniker-Beruf fehlt - O.Schwizer absolvierte eine KV-Lehre - erhält er vorerst eine Absage.

Im April Trendwende, Aufnahme von Gesprächen, besonders wegen Standort

Anfangs Juni 1964 Betriebsaufnahme mit dem von der PTT gemieteten L4C Postkurswagen P23062 - 29 Plätze - 4 Kurspaare St. Gallen-Untereggen. Bezahlter Zeitaufwand 5h 50'. Deshalb PAH noch 2 Stunden Aushilfe bei Saurer AG. Garagierung im Zürcherhof, Goldach

Eingabe durch Gemeinde Goldach für Kursvermehrung zwischen Goldach und Rorschach.

2

Ab Winterfahrplan (Oktober) Betriebserweiterung.
4 Kurspaare zwischen Goldach und Rorschach.
1 Kurspaar zwischen Rorschach und Rorschacherberg Post.
Beiwagenfahrt während Stillager in St. Gallen um 18.00 h nach Engelburg.
PAH voll beschäftigt.

Zwischen Goldach und Untereggen keine Personenbeförderung
Gesuch für durchgehende Kurse Rorschach-Goldach-Untereggen-St.Gallen wird eingereicht und bewilligt

Ab Anfang Februar 4 durchgehende Kurspaare Rorschach-St.Gallen

Offerte für betriebseigenen Kurswagen wird bei SAURER eingeholt.
Bedingung: mit ca. 50 Personen sollte das Gesamtgewicht nicht mehr als 12 t betragen.
Alte Martinsbrücke nicht mehr belastbar.
Ebenfalls sollte das Heck stark hochgezogen sein, wegen Sömmerlirank (Strecke St.Gallen-Engelburg.)

1965 Im April 1965 wird die Anschaffung eines SAURER-3DH Postkurswagens mit 34 Sitzplätzen bewilligt und bestellt. (Stehplätze 36). Gesamt 70 Plätze.

Samstag, 25. September 1965 - Einweihungsfahrt voll besetzt mit neuem SAURER 3DH Postkurswagen

Anfangs Oktober Einsatz des neuen Postautos im Kursbetrieb
Der 3DH kann bei Hans Gross, Autoreisen Rorschach, garagiert werden.

- 1966 Im Verlaufe des Jahres 1966 regt sich die Gemeinde Goldach betreffend einer ev. neuen Postautolinie von Goldach via Tübach-Horn-Steinach oder Tübach-Obersteinach-Steinach nach Arbon.
Am 20. April findet eine Zusammenkunft der intressierten Gemeinden mit Vertretern der PTT im Rathaus Goldach statt.
Beschlossen wird eine etappenweise Ausführung.
Zuerst Erweiterung der bestehenden Postautolinie St. Gallen-Kronbühl-Roggwil-Arbon bis Steinach. (ausgeführt durch Car Alpins Arbon)
- 1967 Betriebsaufnahme Herbstfahrplan 1967
Zweiter Schritt: 4-5 Kurse von Goldach bis Tübach ab Frühjahrsfahrplan 1968.

Der Gemeinderat Untereggen reicht ein Gesuch ein für die Führung eines weiteren Postautokurses St. Gallen ab 17.30 h. Ebenfalls wünscht er die Einführung von Sonntagskursen.

- 1967/68 neue Martinsbrücke wird gebaut.
- 1967 Die Gemeinde Rorschacherberg wünscht eine Postautolinie, welche den oberen Berg bedienen soll. Es wird eine Probefahrt vereinbart. Diese findet am 28. Nov. 1967 statt. Die Versuchsfahrt kann aber nur mit Pw ausgeführt werden, wegen Bauarbeiten.
Fazit: Die Strasse zwischen St. Annaschloss bis Jägerstübli muss zuerst ausgebaut werden, damit sie mit dem 10,8 m langen Postautos befahren werden kann.

- 1968 Ab Sommerfahrplan, mit Beginn am 27. Mai 1968, verkehrt das Postauto 4mal werktags zwischen Goldach und Tübach.

Auf der Linie Rorschach-Goldach-Untereggen-St. Gallen wird der Sonntagsbetrieb aufgenommen.

Neu verkehrt auf dieser Linie ein weiterer Kurs St Gallen Hauptpost ab um 17.30 h. Zwischen Goldach und Rorschach wird der Fahrplan verdichtet.

Es wird ein Wagenführer eingestellt.

Als zusätzliches Kursfahrzeug dient ein von der PTT gemieteter FBW, später SAURER Omnibus.

Gleichzeitig wird ein 45-plätziger SAURER 3DUK Postkurswagen bestellt.

Herbst 1968: Einzug in die neuerbaute Garage mit Wohngeschoss an der Klosterstrasse in Goldach.

Die zweite Boxe wird an den AVD als Lager vermietet und der PW verkauft.
(16 Jahre ist PAH ohne Pw.)

- 1969 Die Linie nach Tübach weist schwache Frequenzen auf und wird reduziert.
Gleichzeitig wird aber ein Gesuch eingereicht für die Erweiterung der Linie bis nach Horn, und zwar zu den Fabriken Sais und Raduner.
Anfangs Juli wird der neue SAURER 3DUK abgeliefert.

Saurer 3 DH

im Jahre

1965



Das neue Postauto

Saurer 3 DUK

im September 1969

Wagenpark 1969

Saurer L4C 1946

Saurer 3 DH 1965

Saurer 3 DUK 1969



Sommer 1965 in Rorschach
Alpenwagen L4C IIIa
Tochter Beatrice hält Wache



Eine der letzten Ueberfahrten
über die alte Martinsbrücke in
St.Gallen, mit "Grossvater"
FBW P-24560
Brückenbau 1967/ 68



"Grossmutter" (L4C-Omnibus) schleppt "Jungen" (3 DUK) ab.
L4C Jahrgang 1946. 3 DUK Jahrgang 1969



- 1970 ist ein ruhiges Jahr.
Am 2. Febr. 1970 erfolgt die Linienverlängerung von Tübach bis Horn Saiswerke.
- 1971 Die Horner Firmen SAIS und RADUNER wünschen auch von Arbon her eine Verbindung zu ihren Betrieben, sodass auch von Arbon her die Möglichkeit besteht, dass Arbeiter und Angestellte das öffentliche Verkehrsmittel benützen können.
Am 26. Juli findet eine Probefahrt mit allen Intressierten statt.
- Im Herbst 1971 erfolgt das Gesuch für die durchgehende Konzession Goldach-Arbon via Tübach-Horn-Steinach.
- Die Konzession wird erteilt.
- Ein weiterer Kurswagen SAURER 3DUK wird bestellt.
- 1972 Der neue Kurswagen SAURER 3DUK wird abgeliefert
Es ist dies das erste Fahrzeug in den PTT-Farben gelb mit rotem Band.
Der Wagen ersetzt den SAURER Omnibus L4C Jahrgang 1946.
Dieser 26-jährige Oldi versieht seinen Dienst weiter als Reservefahrzeug.
- Am 1. Okt. 1972 verkehrt das erste Postauto durchgehend von Goldach bis Arbon.
Leider ist die Linie stark defizitär, sodass das Angebot sukzessiv gekürzt wird.

- 1973 Beinahe 6 Jahre nach der Probefahrt vom 28. Nov. 1967 ist es am 3. Juli 1973 soweit und das erste Postauto befährt die Strecke Rorschach-St. Annaschloss-Jägerstübli-Sonnenhof-Rorschach.
- Gemeindeammann Herr Mast vom Rorschacherberg begrüsst persönlich den ersten Kurs bei der Haltestelle Hüttenmoos. Dieser Kurs wird geführt von Wagenführer Herr Stübi (aufgewachsen in der Gemeinde Rorschacherberg).
Beim Empfangskomitee sind auch verschiedene Anwohner dabei, die später treue Passagiere werden.
- 1976 Am Nutzfahrzeugsalon in Genf steht unter anderem eine Neuentwicklung der Firma SAURER. Es ist dies das erste Postauto mit einem liegenden Heckunterflurmotor.
Darüber ist ein angemessener Gepäckraum vorhanden.
- Von uns Goldachern (Wagenführer und Postautohalter) wird das Fahrzeug bestaunt. Für unsere Strecke wäre es sehr ideal. Doch vorerst geht der Wagen bei den PTT -Betrieben auf Testfahrten, und dies für ein ganzes Jahr, zusammen mit einem Mercedes-Postwagen.
- Im Frühjahr 1976 gibt der Motor des L4C Oldi seinen "Geist" auf.
SAURER stellt einen Occasions-Motor zur Verfügung. Dieser muss aber umgebaut werden, da der Oldi einen Hochdruckanlasser hat.

Sommer 1976: Der Oldi sollte doch gelegentlich ersetzt werden.

Herbst 1976: Die Testfahrten SAURER/MERCEDES fallen zugunsten des einheimischen Produktes aus.

SAURER wäre froh, wenn das Prototypfahrzeug in seiner Nähe eingesetzt werden könnte

Die PTT-Betriebe entschliessen sich, nach Abschluss der Tests, das Fahrzeug zu übernehmen und ab Mitte 1977 im PAH-Betrieb Schwizer in Goldach einzusetzen.

- 1977 Unser Gemeindeammann Herr Hans Huber wird zum Grossratspräsidenten gewählt. Bei seinem feierlichen Einzug ins heimatliche Dorf fahren auch die geladenen Gäste mit dem neuen Postauto (mit P-Nr.29951) mit.

Ende Juli wird der Saurer-Prototyp Typ IV-HU nach einigen Anpassungsarbeiten abgeliefert.

Ebenfalls im Frühsommer 1977 konnte von den PTT-Betrieben ein L4C Schnauzenpostauto als Oldtimer und auch als Reservewagen übernommen werden.

Herbst 1977: Der Reservewagen SAURER L4C-Omnibus Jahrgang 1946 kehrt in seine Geburtsstätte zurück und wird der Reparaturabteilung von Saurer gratis und franko übergeben.

- 1978 Anfangs Februar ereignet sich in der Garage ein leidiger Betriebsunfall. O. Schwizer wird durch einen Beckenbruch drei Monate ausser Gefecht gesetzt

Die nächsten Jahre verlaufen eher ruhig. Es werden fahrplanmässig stets kleinere Verbesserungen angebracht.

- 1979 Der erste betriebseigene Kurswagen SAURER 3DH hatte stets für seinen Lademotor ein zu schwaches Getriebe, welches dann alle 100.000 Km überholt werden musste. Im Herbst 1980 läuft die 15-jährige Einsatzzeit aus und die PTT-Betriebe entscheiden, das Fahrzeug nicht länger im Betrieb zu halten. Es wird deshalb bei SAURER ein 2,3 m breiter IV-HU bestellt.

Im Spätherbst 1979 wird das Chassis des neuen Postwagens abgeliefert. Die Carosseriefirma Gebrüder Tüscher wird das Fahrzeug am Nutzfahrzeugsalon in Genf auf ihrem Stand präsentieren.

- 1980 Frühjahr: Ablieferung des neuen IV-HU 525-23 Postautos. Mit seinem grossen Kofferraum, seitlich verstellbaren Sitzen, Armlehnen und weiteren kleineren Accessoires eignet sich das Fahrzeug auch für Extrafahrten.



Saurer L4C Jahrgang 1946 mit Druckluft-Türen.

Saurer L4C Jahrgang 1954 wurde 1977 von der PTT als Reservewagen übernommen.





Wagenpark 1977 : Prototyp IV-HU 39524 1977, 3 DUK 1972, 3 DUK 1969, 3 DH 1965, L4C 1954 Alpenwagen, L4C 1946 Grossraumwagen.
Von links nach rechts.



Der Ausbau der Fahrpläne bewirkten, dass früher oder später ein zusätzlicher Kurswagen angeschafft werden muss. Es steht aber bereits seit einiger Zeit ein Wagen im Freien.

Das Bauland hinter der bestehenden Garage würde sich für eine Betriebserweiterung wohl sehr gut eignen. Es darf aber nur ein Betrieb mit ruhigem Gewerbe gebaut werden. So muss an einem anderen Ort Boden gesucht werden, zum Erstellen einer weiteren Einstellhalle.

Mit Unterstützung der Gemeinde Goldach kann ein Streifen an der Untereggerstrasse von der Zone "Übriges Gemeindegebiet" in die Industriezone 2 umgezont werden.

Anfangs Oktober wird der ausgemusterte SAURER 3DH in den Raum Solothurn verkauft. Er dient Jugendgruppen für Lagerfahrten. Später haben wir erfahren, dass er selbst eine Ferienreise bis Griechenland ohne Panne überstanden hat.

- 1981 Im März 1981 wird von den PTT-Betrieben der Bau einer Garage für 6 Postkurswagen an der Untereggerstrasse bewilligt.
Im Mai erfolgt die Baubewilligung, der Spatenstich im Juli.

Zusätzlich vorgesehene Kurspaare auf der Stammstrecke Rorschach-Goldach-Untereggen-St.Gallen ab Fahrplanwechsel 1982 erfordern die Bestellung eines weiteren Kurswagens. Es wird der erste 2,5 m breite Wagen sein, der SAURER V-HU 528-25.

Herbst 1981: Die Bauarbeiten an der neuen Einstellhalle gehen zügig voran, sodass der Oldi bei Wintereinbruch bereits in den Rohbau gestellt werden kann.

- 1982 Im Februar wird die neue Einstellhalle mit Wasch- und Wartungsraum und Aufenthaltsraum für das Betriebspersonal bezogen.

Nachdem der neue Kurswagen erst im Herbst abgeliefert werden kann, fährt an seiner Stelle ein Reservewagen der PTT Typ SAURER 5DUK.

Herbst 1982: Das neue zusätzliche Fahrzeug SAURER V-HU mit 46 Plätzen wird abgeliefert. Es hat eine Sonderbewilligung zum Befahren von Nebenstrassen, da es 2,5m breit ist.

Die Lieferfristen für Busse und Postautos sind relativ lang. 1984 wird der SAURER 3 DUK Jahrgang 1969 ausgemustert werden, sodass bereits Ende 1982 ein weiterer SAURER V-HU 580-25 bestellt wird.

Am 1. Februar 1983 tritt Sohn Christoph (Mechaniker), als einer der jüngsten PTT-Wagenführer in den Betrieb ein.

Was in der Region bereits "gemunkelt" wurde wird leider zur Tatsache: Die Fabrikation von Nutzfahrzeugen wird bei SAURER Ende 1984 auslaufen.

- 1984 Im April wird der neue Kurswagen abgeliefert.
Der PAH behält den ausgemusterten 3DUK vorerst auf eigene Rechnung als 2.Reservewagen.

An einem wundervollen Maiabend wird der neue Wagen eingeweiht und gleichzeitig das 20-jährige Betriebsjubiläum mit 45 Gästen gefeiert. Nach einer kurzen Fahrt mit dem neuen PTT-Bus auf der Kursstrecke über das St. Annaschloss besteigen wir das festlich beleuchtete Schiff Rhynegg. Mit dem vorzüglich zubereiteten Willkommenstrunk an Bord (Erdbeerbowle), mit einem feinen Nachtessen und live Musik beginnt der Auftakt zu einem gemütlichen Betriebsfamilienabend. Wie es sich zu einer Geburtstagssfeier gehört, werden auch einige kurze Ansprachen gehalten. Gemeindeammann Hr. Hans Huber orientiert über die Entstehung des Postautobetriebes und die Bedeutung des Postautoverkehrs in der Region. Er würdigt die immense Arbeit von PAH Schwizer und der AP Walter Jehle und dankt für die gute Zusammenarbeit mit den Behörden. Herr Direktor Zoller überbringt Gruss und Dank der Kreispostdirektion St. Gallen und Inspektor Herr Wuchner die besten Glückwünsche der Generaldirektion aus Bern. Er überreicht uns einen Blumenstrauss, eigentlich symbolisch für alle Chauffeurfrauen, die ein grosses Lob und vielen Dank verdient haben für ihre Arbeit und viel Verzicht. Er dankt allen Wagenführern für ihren zum Teil langjährigen zuverlässigen Einsatz im öffentlichen Verkehr. Gegen Mitternacht verabschiedet sich die grosse Betriebsfamilie, in der Hoffnung, dass das gute Betriebsklima noch viele Jahre andauern wird.

Am Morgen früh ist der Kurs nach St.Gallen überbelastet. Dies bedingt ein weiteres Kurspaar und die Integrierung des ausgemusterten 3DUK.

- 1986 Für 1987 wird nun doch langsam Ersatz für den 18-jährigen 3DUK 1969 vorgesehen. Nachdem nun aber keine SAURER mehr gebaut werden, ist abzuklären, welches Produkt in Zukunft angeschafft werden soll.
PAH Schwizer Senior und Junior entscheiden sich für Käsbohrer SETRA Typ 213 UL. Solche Fahrzeuge sind bereits in Nesslau und St. Moritz im Einsatz und haben sich besonders auch auf engen Strassen sehr gut bewährt.
Winter 1986: Die PTT bewilligen einen SETRA 213 UL. Er wird als Anschlussbestellung einer Serie für St. Moritz in Auftrag gegeben.
- 1987 Auch der 2. 3DUK Jahrgang 1972 ist amortisiert, wird jedoch erst 1988 ersetzt werden. Ende September wird der erste SETRA 213 UL abgeliefert.

Im Oktober wird der 3DUK 1969 zur Garage Altheer nach Nesslau überführt. Sein noch guter Motor wird in einen 5DUK Postkurswagen von PAH Buner, Jonschwil eingebaut und versieht dort noch viele Jahre gute Dienste.
Der Schnellgang des WILSON-Getriebes kommt nach Goldach zurück und wird später in den jüngeren 3DUK eingebaut. Der Rest geht auf Abbruch.

Im November 1987 wird als Ersatz für den 3DUK 1972 ein weiterer SETRA 213 UL bestellt.



Bild oben : Saurer 3 DUK (D1KU) 1969 mit PAH Othmar Schwizer.

Bild unten : Ein neues Postkursfahrzeug Saurer 3 DUK 1972





Bild oben : Saurer Prototyp IV-HU 39524 1977.

Saurer L4C Grossraumwagen 1946.

Bild unten : Saurer IIIa Alpenwagen 1954, Saurer Prototyp 1977
und Saurer IV-HU Serie 1980 Polybus.

Von links nach rechts.



1988 Der neue SETRA 213 UL wird abgeliefert. Doch der 3DUK wird vorderhand als 2. Reservewagen im Winter behalten.

Für 1990 ist nun doch der Ersatz für den 3DUK vorgesehen und es wird in einer Seriebestellung ein weiterer SETRA 213 UL für Goldach ins Auge gefasst.

1989 Das 25-jährige Betriebsjubiläum wird in etwas kleinerem Rahmen mit der Postautofamilie gefeiert. Mit allen Chauffeuren mit Gattinen und dem Postverwalter Herr Richard Jeitziner mit Gattin. (Nachtessen Rest. Lerche, Rorschacherberg)

1990 Zwecks Abbau der übermässigen Überzeit wird vorgesehen und von der PTT bewilligt einen zusätzlichen Wagenführer einzustellen. Anstellungstermin Sommer 1990.

Einige Monate zu früh versagt das Voith-Getriebe des Prototyps. Eine Reparatur kommt nicht mehr in Frage. Das Fahrzeug wird der Firma SAURER übergeben. Der noch gute Motor, wird von der Firma ausgebaut und für den Rest übernimmt SAURER ebenfalls die Verschrottungskosten.

Im Mai wird der 3. SETRA 213 UL abgeliefert. Nach Ausfall des Prototyps verbleibt der 3DUK weiterhin als Reservefahrzeug im Betrieb.

Während des ganzen Oktobers versehen Wagenführer Widmer Martin und PAH Othmar Schwizer Ablösungen bei PAH Keller in Degersheim, welcher diesen Monat über keinen Wagenführer verfügt.

Ab Dezember werden für 1 Jahr Ablösungen bei der Kursgruppe Bischofszell ausgeführt.

1991 Ab Fahrplanwechsel 1991 wird die Verbindung der SBB-Seelinie mit der St. Gallerlinie in Rorschach untertags nicht mehr korrespondieren.

Der Kanton Thurgau sieht als Ersatz bedeutend mehr Postautokurse zwischen Arbon via Steinach-Horn-Tübach nach Goldach vor.

Auch über Untereggen sind neue Kurspaare und vorallem vermehrte Beiwagen vorgesehen.

Diese Vermehrung bedingt die Anschaffung eines weiteren Kurswagens. Ebenfalls ist der endgültige Ersatz des 2. Reservewagens vorgesehen.

Es werden deshalb innerhalb Serien je ein SETRA 213 UL Kurswagen und ein SETRA 211H als mehrheitlicher Reisewagen für die Region bestellt.

Der 211H wird dann allerdings Ende Mai 1993 ins Wallis verschoben. Er ist im Kurzstrecken-Kursbetrieb nicht geeignet.

Der neue SETRA 213UL wird bereits im April abgeliefert.
Der Reisewagen 211H kommt noch rechtzeitig vor Fahrplanwechsel Ende Mai zur Auslieferung.

Die Fahrplanverdichtung besonders Richtung Arbon bedingt wiederum die Anstellung von 2 neuen Wagenführern.

Anfang Juni wird der verdichtete Fahrplan Goldach -Tübach Horn-Steinach-Arbon in Kraft gesetzt. Erstmals fahren einzelne Kurse via Tübach-Dorf.

Die PTT-Haltestelle Promenadenstrasse Arbon (Städtli) wird aufgehoben.

Die Arboner Kurse sind ganz ordentlich frequentiert.

Über Untereggen nach St. Gallen sind vermehrt Beiwagen nötig.

1992 Auf den Fahrplanwechsel 1993 werden die Hafenzüge gestrichen.

Der Postautofahrplan Rorschach-Goldach-Untereggen-St.Gallen soll auf Takt umgestellt werden.
So bekommen Rorschacher Bahnkunden dann untertags einen Anschluss auf die Züge in Goldach.

Der Bedürfnisfahrplan hat sich eigentlich bis jetzt sehr gut bewährt. Die Umstellung auf den Taktfahrplan erfordert recht harte, zeitintensive Administrativarbeit. Sind doch die Bedürfnisse der verschiedenen Linien sehr unterschiedlich.

Rorschach-Goldach-Untereggen-St.Gallen: morgens, mittags und abends ist Pendlerverkehr, dazwischen doch recht reger Senioren-, Besucher- und Ausflugsverkehr.

Goldach-Rorschach-Rorschacherberg: zur Hauptsache Besucher- und Hausfrauenverkehr.

Goldach-Tübach-Horn-Steinach-Arbon: hauptsächlich Zugsanschlussverkehr.

Das Miteinander-Reden scheint sich bewährt zu haben. Es hat sich gezeigt, dass sich der Taktfahrplan besonders werktags gut bewährt.

1993 Unser neuer Gemeindeammann Herr Peter Baumberger scheint in die Fusstapfen seines Vorgängers zu treten.

Auch er ist ein grosser Förderer des öffentlichen Verkehrs. In der Nachbarschaft redet man auch sehr viel davon, doch er möchte einmal Taten vollbringen.

Nach einer Klausurtagung des Gemeinderates werden zu Taten geschritten: Fahrpläne werden erstellt, VBSG und PTT offerieren, Änderungen werden vorgenommen, Anpassungen gemacht und nochmals offeriert.

Schlussendlich entscheidet der Gemeinderat Goldach, wie auch der Stadtrat Rorschach anfangs Dezember, dass die PTT ihre Y-Variante präzisieren möge.



Bild oben : Saurer IV-HU Prototyp D2KT, Saurer IV-HU Serie 1980
Polybus. Von Links nach rechts.

Bild unten : Wagenpark 1984, L4C Alpenwagen, 3 DUK 1969, 3 DUK 1972,
Prototyp 1977, IV-HU 1980, V-HU 1982, V-HU 1984.





Saurer L4C (CT2D) Alpenwagen IIIa 1954
auf Hochzeits-Fahrt mit
Oldtimer-Personenwagen. Unten ein PW von Paul Zingg in Wattwil.



Und der Rorschacherberg? Wie sagt doch ein Sprichwort: Die letzten werden die ersten sein. Gespräche zwischen den Gemeindevorstehern überzeugen auch den "Berg", sein Gemeinderat befürwortet die Y-Variante und den erweiterten Rundkurs. Nachdem das Referendum nicht ergriffen wird, sind die Rorschacherbergler die ersten, welche das neue Buskonzept bewilligen.

Goldach doppelt an der gut besuchten Bürgerversammlung am 28. März 1994 nach und das Rorschacher Parlament stimmt am gleichen Tag dieser Vorlage zu.

Der 15. August 1994 (Fahrplanwechsel) wird als praktischer Beginn des neuen Konzeptes zu einem Marktstein im öffentlichen Verkehr in unserer Region werden.

Nebst viel administrativer Arbeit, unzähligen Telephonaten, grossem "Papierkrieg" vielen Sitzungen, Versuchsfahrten, Zusammenkünften, Erstellen von Fahrplänen, Rechnereien etc. wird aber auch noch gefahren.

Am 23. Mai 1993 wird der Taktfahrplan in Kraft gesetzt. Eine Neuerung ist, dass die Postautos von PAH Lämmli zweimal werktags nach St. Gallen fahren und die Fahrzeuge von PAH Schwizer einmal die Haltestellen bis Buchen, bzw. Rheineck bedienen.

Auch für die Wagenführer ist dies eine sehr willkommene Abwechslung. Durchgehende Kurse Rorschach-St. Gallen werden nun noch vermehrt benützt, was nebst den bestehenden Beiwagen hin und wieder weitere Verstärkung nötig macht.

Hingegen wird das Umsteigen in Goldach auf die SBB nur sehr mässig benützt.

Nebst den fahrplanmässigen Kursen werden aber auch Extrafahrten, besonders Hochzeiten für PTT-Personal, durchgeführt. Die Naturfreunde Rorschach benützen auch seit bald 30 Jahren die gelben Wagen zum Transport ins Skigebiet für die Skischule. Besonders treue Kunden sind der Samariterverein Goldach und der Kneippverein Rorschach, mit welchen wir schon je über 30 Ausflüge und Excursionen durchführen durften. Ebenfalls gehört das Altersheim Breiten dazu. Mit den Betagten sind wir sehr oft ausgefahren und haben auch schon 2 Ferienwochen mit dem Postauto unternommen.

Seit Jahren werden auch vermehrt Postsachenanhänger mitgeführt. Besonders abends. Postgut von Steinach, Tübach, Goldach, Untereggen nach St. Gallen.

1994 Ab kommendem August werden in Goldach mit dem PAH 12 Mann vollbeschäftigt sein.
Es sind dies:

	Eintritt	Dienstalter
Othmar Schwizer	1.6.64	30 Jahre
Knaus Werner	1.11.72	22 Jahre
Niederer Peter	1.9.73	21 Jahre
Schwizer Christoph	1.2.83	11 Jahre
Graf Kurt ab	1981	13 Jahre (1977-81 Tagesablöser)
Bischoff Alois	1.11.87	7 Jahre
Gantenbein Rolf	1.5.88	6 Jahre
Widmer Martin	1.7.90	4 Jahre
Meyer Urs	1.6.91	3 Jahre
Mathis Christian	1.6.91	3 Jahre
Schweizer Roland ab	1.8.94	vorher Ablöser
Holenstein Thomas ab	1.8.94	vorher Ablöser
Hengartner Albert		Ablöser
Sonderegger Erwin		Ablöser
Looser Melchior ab	1.3.94	Ablöser
Popp Albert in Pension		20 Jahre

Für die Ausführung aller Kurse in der Region werden 7 Fahrzeuge von PAH Schwizer, 2 Wagen von PAH Lämml, sowie am Abend und nachts 1 Wagen von St. Gallen eingesetzt werden.

Zum Schluss möchte ich noch gerne ein Wort des Dankes anbringen. Den Behörden von Goldach als jeweils federführende Gemeinde möchte ich besonders danken, aber auch allen umliegenden Gemeinden, von Rorschacherberg bis St. Gallen und von Tübach bis Arbon, welche mitgeholfen haben, den öffentlichen Nahverkehr auf den heutigen und zukünftigen Stand zu bringen.

Danken möchte ich aber auch meiner Familie, besonders meiner Frau. Ohne ihre stete Mithilfe wäre der Betrieb nicht das, was er heute ist.

Vielen Dank auch an die jeweiligen Aufsichtspostenleiter, die zuständigen Herren auf der Kreispostdirektion und der Generealdirektion. Oft wurde hart, aber stets fair verhandelt. Heute dürfen wir sagen, dass sich fast alles gelohnt hat. Mit Freude und gar ein wenig Stolz können wir heute feststellen, dass die Kursgruppe Goldach/Thal kostendeckungsmässig weit über dem Landesdurchschnitt und die Gruppe Goldach allein auf einem vorderen Rang im Postkreis St. Gallen dasteht.

Herzlichen Dank möchte ich auch all den treuen, zuverlässigen Wagenführern aussprechen, denn sie sind es ja auch, die einen solchen Betrieb gut aufrecht erhalten können. Teilweise sind sie auch für den Unterhalt und die Reparaturen besorgt, damit Wagenausfälle auf ein Minimum reduziert werden können.

Alle Fahrplanangebote nutzen jedoch nichts, wenn sie nicht benützt werden. Mit Genugtuung dürfen wir feststellen, dass in unserer Region ein grosser Teil der Bevölkerung hinter dem Postauto steht. Dafür vielen Dank und benützt es weiter so!



Wagenpark 1994 : Der karge Rest der einst stolzen Saurer-Flotte.

**Die neue Generation Postauto.
Drei SETRA 213 UL Kurswagen und
ein SETRA 211 H Reisewagen.**





Bild oben: Links der Berna
2 UP 245-Alpenwagen II 1947
von Kurt Baumgartner, der
Bodensee Oldtimer-Reisen.
Mitte : Der L4C 1951
Oldtimer-Club Saurer.
Rechts : Der L4C Alpenwagen IIIa
von PAH Othmar Schwizer.

Rechtes Bild : Der L4C vom
Oldtimer-Club beim durchfahren
der alten Holzbrücke zwischen
Haslen/AI und Stein/AR mit
Roland Schweizer am Steuer.



Es paar Episode

Schneckentempo

Am 1. Tag scho, wo de Othmar mit emene Ersatzwage aagfange hät, isch er scho isch schwitze cho. Bi de Poscht z'Unteregge hät das Postauto fascht de Geischt uufgeh. De erschti Gang hät klemmt, er hät eifach nüme chöne schalte. Schnell hät de Poscht-Garage z'St. Galle telephoniert, sie söllet en andere Poschtwage bringe. Bis i d'Martinsbrugg abe isch er denn halt no gfare im 1. Gang durch das langzogni Dorf Unteregge. Es isch en 21-plätzige Alpewage gsi vom Typ CR1D. Jo, i deBrugg une isch denn eine vo de Poschtgarage cho zum dä Wage uuswächsle und zwor dä Herr Stump, dä Garagechef persönlich. Aber au er het dä Gang nöd useprocht. So isch er denn halt mit knapp 10 km Gschwindigkeit durch di ganzi Stadt ghötterlet, zum Gaudi vo allne Lüt.

De Zwick im Gnick

Hät de Othmar ächt wölle imponiere mit sim Poschtwage? D'Siitefenschter offe und s'Schiebedach dihinne. - O, wiä isch das herrlich gsi und hät guet usgseh! Aber nöd lang hät er dä Durchzug usshalte Uf z'mol hät's em en Zwick geh im Gnigg und er hät de Chopf gar nüme chöne bewege. Das isch natürlü fatal gsi. Er hät zum rechts und links luege immer müesse de ganz Führesitz dreie (drehen). I de Zwüschedpause isch denn immer uf Arbon abe gfare. Döt hät denn d'Frau amigs müesse knete und massiere, iiribe und Wickel uuflegge, tröschte und uufmuntere und weiss ich nöd was no alles. (am erschte Tag hät sie das natürlü voller Beheischerig gmacht.) Siither sind scho 30 Jöhrlü vergange. Hür wör ä Sprütze vom Dokter viel schneller hälfe.

Poschtanhänger verloren.

Was sind das wohl für zwei gsii, wo de Poschtahänger zmitzt uf de Stroos verlore händ? Eimol uf de Fahrt noch Wildhuus mit ere Schuel und eimol zmitzt i de Stadt St. Gallen isch es passiert. Do sind d'Lüt anechoo und händ gfröget: Ghört das Poschtaahängerli Ihne? Es stoot nämli wiit hine soo älei uf de Strooss. O nei aber au, gäll Albert, das häsch no nöd vergässe. Dä ander isch dä Othmar sälber gsii.

Mit altem Saurer Postwagen in Garagemauer gerollt.

D'Muetter Schwizer isch am Mittagsschlööfli gsi. Do en Knall und en unige Chlapf! - Es hät sie fascht zum Bett us gno - was isch das gsi? - Gheit emänd no s'Huus zäme. Schnell rennt sie i d'Garage abe und gsieht, dass en Huufe Ziegelstei im Stägehus ligget und zwei Metallstutze us de Wand use lueget. Joo guete Maa, was häsch do wieder gmacht? Me stellt doch nöd de Lufthahne ab bime n'alte Poschtwage mit Luftaalasser und löst d'Handbrems, wemmer de Wage i'd Garage ine rolle loot. Weisch, wenn denn d'Fuessbrems wötsch betätige häts äbe kein Bremsdruck me! -Gäll Albert, Dir isch s'glichen au passiert, nu bisch Du hinderschii is Garagetor ine grollt, wo du hettisch sölle vörschi abfare und häsch au no echli vom Huusegge abrasiert. Oh weh, oh weh. Jo nu, Bauarbeiter und Murer müend au Arbet ha!

Pneu verjagt

D'Muetter Schwizer isch am Choche gsi. Do häts wieder emol en unige Chlapf tue. Sie hät grad d'Chelle flüüge loo und häts Fenschter uufgrisse. Wiit und breit isch nüt ume. Sie hät denkt, do wird so en Lappi wieder en Schuss ablooh ha. I dem Moment schällets s' Telephon: Frau Schwizer, em Popp häts en Pneu verjagt a de Bluemestroos! Zum Glück häts vorne zwei Reife. Schnell isch denn das Rad usgwächslet gsi. Albert, damol magsch ä weg, do chasch natürli nüt derfür.

Umsteigen ist schwierig.

Dass Umstiige öppis sehr schwierigs si chan hät de Othmar emol erfahre. Z'Rorschach a dä Haltestell hät er grüeft: "Zum Spitool in hindere Wage umstiige bitte! Do isch e Frau zu de vordere Türe usgschtige und zu de hindere Türe wieder iigschtige. Sie hät nöd gmerkt, dass sie wieder im gliiche n'Auto sitzt. Do meint de Othmar: "Glaubet Sie, dä hinder Teil vom Auto fahr zum Spitol und dä vorder Teil wieder Richtig Goldach?"

Blinder Passagier

Z'Rorschach, wo alli Lüt usgschtige gsi sind, hät de Othmar gseh, dass z'hinderscht hinne no en chline Bueb sitzt. "Jo, wem ghörsch denn Du?" - Dä Chlii hät aber no gar nöd recht chöne schwätze. Uf zmol isch em Othmar in Sinni cho, das chönnt de Bueb vo de Poschthalterfamilie vo Tübach si. Er isch schnell go telephoniere. Und tatsächlich hends de Bueb es wili vermisst. Bi de Retourfahrt hät er en denn bi de Eltere wieder chöne abgeh. Jo, dä Chlii hät halt au gern emol wöle Poschtautofahre und isch unbemerkt hine inegschliche.

Man kann sich täuschen

Z'Goldach isch äs Meitli oder äs Fräulein iigschtige und möcht uf St. Galle fahre. Dä Othmar hät gfrööget: "Müend sie no es halbs oder scho es ganzes Billet löse?" - Sie seit ganz vorwurfsvoll, jo fascht beleidigt: "Meinet Sie anderthalbs?" Also Othmar, so öppis söttisch doch äfängs merke! (sie isch im 7. Monet schwanger)

