

**Zeitschrift:** Gazette / Oldtimer Club Saurer  
**Herausgeber:** Oldtimer Club Saurer  
**Band:** - (1999)  
**Heft:** 35  
  
**Rubrik:** Fahrzeug-Restaurierungen

### **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:** 12.05.2025

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

# Fahrzeug - Restaurierungen

## Das bewegte Leben des ehemaligen Alpenwagens P 1610

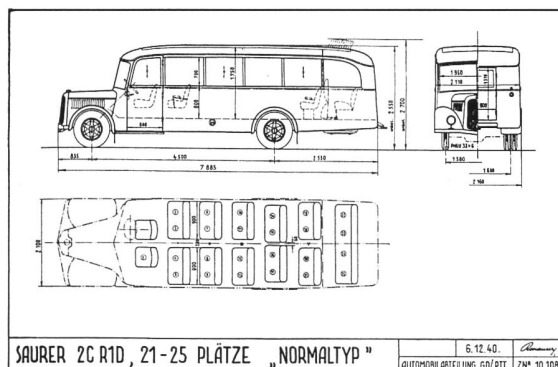
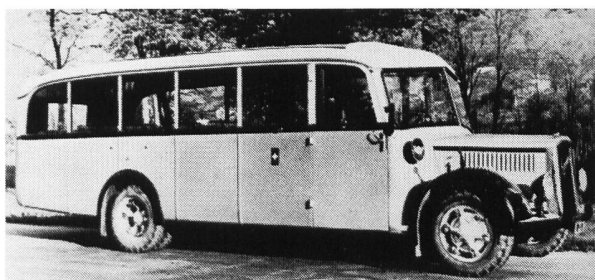
Die folgende spannende Geschichte über das bewegte Leben des 2CR1D mit Motor-Nr. 75821 wurde mir von unserem Clubmitglied **Peter Moser** aus Preonzo TI erzählt und durch die Fa. Severin + Kühn ergänzt. Gerne verwende ich sie als Beitrag für unsere Gazette.  
Viel Spass beim Lesen!

Ende 1939 wurde das 2C-Chassis als zweitletztes einer Zwölferserie von PTT-Alpenwagen II in der Chassismontage Arbon montiert. Am 10. Januar 1940 ging's per Bahn nach Lugano zur Karosserie Regazzoni, wo innert kurzer Zeit aus dem Chassis ein schönes Postauto wurde. Bereits am 11. Mai (in jenen kritischen Kriegstagen für die Schweiz) machte es seine Jungfernfahrt bei der Kursgruppe Lugano. Damaliger Anschaffungspreis: Fr. 39'000.-, Fr. 22'000.- fürs Chassis, Fr. 17'000.- für den Aufbau!

Alpenwagen II Saurer

1939 – 1940

Typenskizze



|             |         |               |             |
|-------------|---------|---------------|-------------|
| Chassis:    | Saurer  | Motor:        | Saurer      |
| Chassistyp: | 2 C     | Motortyp:     | CR1D        |
| Leistung:   | 65 PS   | Zylinderzahl: | 4           |
| Bohrung:    | 111 mm  | Hub:          | 140 mm      |
| Hubraum:    | 5,32 lt | Drehzahl:     | 1900 U/min. |

|           |         |                 |    |
|-----------|---------|-----------------|----|
| Länge:    | 7,885 m | Sitzplätze:     | 25 |
| Breite:   | 2,160 m | Stehplätze:     | 8  |
| Höhe:     | 2,700 m | Max.-Belastung: | 33 |
| Radstand: | 4,500 m |                 |    |

Bemerkungen: Normaltyp, P 1605 von 1945–1946 mit Vollgummireifen ausgerüstet.

Ausrangierung: 1954–1963

| P-Nummer | Jahrg. | Karosserie     |
|----------|--------|----------------|
| 1596     | 1939   | Hess           |
| 1597     | 1939   | Hess           |
| 1598     | 1939   | Hess           |
| 1599     | 1939   | Hess           |
| 1600     | 1939   | Hess           |
| 1605     | 1940   | Hess           |
| 1606     | 1940   | Hess           |
| 1607     | 1940   | Hess           |
| 1608     | 1940   | Hess           |
| 1609     | 1940   | Hess           |
| 1610     | 1940   | Regazzoni      |
| 1611     | 22000  | 1940 Regazzoni |

Bis Oktober 1962 war das Fahrzeug schweizweit sage und schreibe in 41 Orten im Einsatz (Guinnessbuch würdig?) und hatte dabei 360'000 km zurückgelegt. Die letzten dieser Kilometer soll es sogar mit Vollgummibereifung auf der Hinterachse zurückgelegt haben! Nach diesem Einsatz bei der PTT wurde der 2CR1D an die Firma Stamm in Eglisau verkauft, wo er während weiteren 18 Jahren als Personaltransporter unermüdlich im Einsatz stand. 1980 wurde er nach Genf an die Société Coopérative APN verkauft. Vier Jahre später hätte er erneut vorgeführt werden müssen, was jedoch in Erwartung der anfallenden Reparaturkosten nicht mehr erfolgte. Also wurde der Wagen in Satigny GE im Freien abgestellt und seinem Schicksal überlassen. Still rostete er dort vor sich hin, bis er im November 1992 aufgrund eines Inserates

in der „AR“ wieder von sich reden machte. Zu erwähnen in seinem Lebenslauf wäre noch, dass irgendwann und irgendwo der Originalmotor durch den CR1D Nr. 80324 ersetzt worden ist. Peter Moser, Postchauffeur der Kursgruppe Bellinzona, beschloss, den Weg nach Genf unter die Räder zu nehmen und das Waisenkind einmal genau unter die Lupe zu nehmen. Da er selbst solche Fahrzeuge im Tessin gefahren hatte, entstand eine Liebe auf den ersten Blick. Acht Jahre stand der 2C nun bereits schon unter freiem Himmel, das Innere war ausgehöhlt, da zwischendurch ein „Projekt Wohnmobil“ in der Luft lag.



Nun war so ziemlich anzunehmen nach dieser langen Stillstandszeit, dass alles Bewegliche nicht mehr funktionieren würde. Aber, oh Wunder, der linke Scintilla-Zeiger kam aus seiner Metallhülse in die waagrechte Position und sogar sein Lämpchen brannte noch. Kaum zu glauben, aber wahr. Die Scheibenwischer funktionierten und der Motor gab nach einem ganz kurzen Startversuch klare, verheissungsvolle Töne von sich und der Wagen war fahrbar.

Ab 1984 im Freien: Das lange Warten auf bessere Zeiten in Satigny

Man war sich sogleich handelseinig. Um das Fahrzeug aus seiner misslichen Lage zu befreien wurde vereinbart, mit ihm nach Neuenegg BE in die Scheune eines Bauern zu dislozieren. Da man dem Oldy eine so lange Strecke aus eigener Kraft ohne weitere Kontrollen nicht zumuten wollte, wurde er am 12. Dezember 1992 mit einem 3DUX der Fa. Oldie-Tours Schmerikon in 6 Stunden von Satigny nach Neuenegg gezogen. Bei der frostigen Temperatur und ohne Heizung sei er dabei fast erfroren, erzählt Peter Moser. Und der Bauer in Neuenegg meinte, falls der Wagen nicht zu verkaufen wäre, würde ihn Karl Kaufmann, Alteisen AG, Thörishaus vielleicht übernehmen!!



1992: Endlich in Neuenegg angekommen

Aber der Bauer lag mit seinen Befürchtungen ganz falsch und er staunte nicht schlecht, als ihm nur ein halbes Jahr später die nachfolgende Postkarte von dem top restaurierten 2CR1D vor dem Brandenburgertor in Berlin gezeigt wurde. Nachdem Peter Moser also nun glücklicher Besitzer geworden war, wurde er auf die Fa. Bayern-Express Berlin aufmerksam, die über ein Inserat einen kleinen „Schnauzer“ schweizerischer Provenienz suchte. Er nahm also Kontakt auf mit Herrn Stamm,

Betriebsleiter des Bayern-Express. Dieser ging nun seinerseits auf Entdeckungsreise nach Neuenegg, um das Findelkind in der Scheune zu begutachten. Nach einer kurzen, überzeugenden Probefahrt war man sich sofort einig. Der 2CR1D sollte unverzüglich im



Berner Güterbahnhof Weyermannshaus für den Bahntransport nach Berlin - seiner neuen Heimat - verladen werden. In der betriebseigenen Werkstätte der Fa. Bayern-Express wurde sofort unter kundiger Leitung von Herrn Hempel, Garagechef, mit der aufwendigen Restauration begonnen. Glücklicherweise konnte die fehlende Sitzgarnitur bei der Carrosserie Edi Rüegg (Oldie-Tours Zürichsee) gefunden werden.

Ob es mir in der neuen Heimat wohl gefallen wird?

Die fehlenden Ersatzteile seien mühselig Stück um Stück aus der Schweiz bezogen worden (Anm. der Fa. Severin + Kühn).

In einer Rekordzeit wurde der Bus nun auf Vordermann gebracht und konnte am 1.1. Mai 1993, auf den Tag genau 53 Jahre nach der ersten Betriebsaufnahme in Lugano, durch Peter Moser probegefahren werden. Zwei Tage später, am 13. Mai hatte er bereits seinen ersten Auftritt in Berlin. Anlass dazu war das Jubiläum 40 Jahre Severin + Kühn und 90 Jahre Seniorchef Herr Severin!

Dieser Oldtimer-Bus ist der älteste in ganz Deutschland zugelassene Wagen, der noch gewerbsmässig Personentransporte durchführen darf. Darauf sei man sehr stolz. Sehr gern werde dieser Bus für Hochzeiten oder für ganz besondere Anlässe angemietet und egal wann und wo er in der Stadt auftauche, sei er immer ein beliebtes Fotoobjekt und werde stets von den Fussgängern umringt, sagt mir Herr H. Hartelt der Fa. S + K.

„Unser Oldy“ wird er dort liebevoll genannt. Schade, dass er nicht wie erhofft, das amtliche Kennzeichen B - EX-1940 erhielt. ( BEX wäre die Abkürzung für Bayern-Express, 1940 der Jahrgang gewesen). Aus Freude an der gelungenen Restauration hat Garagechef Hempel seinem Schützling sogar die folgenden Strophen nach der Melodie des Kufsteiner-Liedes gewidmet:

Kennst Du die Perle,  
die Perle vom BEX,  
den Oldtimer Saurer?  
Der läuft wie verhext.  
Er kam aus der Schweiz  
mit der Bahn angerollt,  
denn unser Boss, der hat es so gewollt.

Die Werkstatt war fleissig,  
hat geschraubt Tag und Nacht.  
Aus alten Teilen  
wurden neue gemacht.  
Der Stress war riesig,  
die Freude wird gross,  
denn heute am 12., geht die Party los.

Nun fährt er sicher  
bei S und K  
den Ku-Damm runter.  
Jeder sieht ihn da.  
Jeder denkt ans Reisen  
in vergangener Zeit.  
1940, wie liegst du soweit,  
1940, wie liegst du soweit,  
ho lei di hi di.....

# Unser 'Oldie'

SAURER 2 CR 1 D  
Alpenwagen II  
Baujahr 1940

SEVERIN + KÜHN  
BERLINER  
STADTRUNDFAHRT  
... seit über 90 Jahren  
ein Begriff in Berlin!



Bravo, ein weiteres Meisterstück ist damit geschaffen worden. Saurer-Fahrzeuge werden in Arbon keine mehr gebaut, dafür fahren Saurer-Oldtimer heute in Kalifornien, Weissrussland und Australien, (s. Gazette 33).

Quellen: G. Rentsch: 80 Jahre Postauto  
P. Moser: Fotos  
Severin+Kühn: Postkarte

Hans Hopf