



Abb. 50 (2016) Niederurnen; **HNF Nr. 8 (1973)**

Es war eigentlich voraussehbar, dass ich mich nach ein paar Italien-Fahrten nicht mehr von Nr. 8 trennen würde. Allerdings verlangten die Korrosionsschäden, v. a. an der Kabine, nach entsprechenden Investitionen. So durchlief das Fahrzeug 1999 bei Hess in Bellach eine umfassende Restauration. Bei dieser Gelegenheit entschied ich mich, die Nr. 8 als drittes Fahrzeug in den HNF-Farben lackieren zu lassen, so wie die Nrn. 2 und 4. Das Abwandern der Stoff- und Sonnenschirmproduktion nach Asien im Jahr 2002 machte den Lastwagen weitgehend arbeitslos.



Abb. 51 (2025); **HNF Nr. 8 (1973)**

Der 50V bietet dem Fahrer einen sehr übersichtlichen Arbeitsplatz und eine Schlafgelegenheit im „Überländer“.

Abb. 52 (1999) Castelletto (I); **HNF Nr. 8 (1973)**

Die Italientransporte machte ich, um Fernfahrer-Erfahrungen zu sammeln. Glück hatte ich allerdings bei einem zerplatzten Reifen, dass mein Kollege Jules an Bord war ...

Abb. 53 (2019) Benken SG; **HNF Nr. 8 (1973)**

In den letzten Jahren durfte der FBW 50V immerhin den Transport der Friedhofpflanzen von Dübendorf nach Benken übernehmen.



### 1999: Saurer L4C Postauto-Kurswagen **HNF Nr. 10 (1965)**

Abb. 54 (1965) Bern; **Saurer/R+J L4C (1965)**

Bezüglich Service ist der Schnauzenwagen dem damals modernen Frontlenker mit Unterflurmotor klar überlegen – Arbeiten an den wichtigen Aggregaten sind wesentlich bequemer möglich. Nur schon die tägliche Öl- und Wasserkontrollen sind einfacher (und Uniformschonender ...) erledigt. Die spätere HNF Nr. 10 wurde in den Farben Blassgelb/Crème an PAH Sidler in Sempach abgeliefert, der den Bus auf seiner fünf km langen Kursstrecke Sempach Station–Sempach Stadt–Eich einsetzte.





Abb. 55 und 56 (2000); **HNF Nr. 10 (1965)**

Beim linksgelenkten Normallenker ist der Platz rechts vom Fahrer „verloren“. Die Gäste finden dank der Wagenbreite von 2.40 einen hellen und gut zugänglichen Passagiererraum vor.

Abb. 57 (2011) Les Pontis (Val d'Anniviers);  
**HNF Nr. 10 (1965)**

Die Nr. 10 war ab und zu der „Star“ in verschiedenen Medien. So war der Bus für ein VVFA-Buchprojekt auf Walliser Bergstrassen unterwegs. Hier galt es, alte Postautobilder von 1928 am selben Ort nachzustellen, wo sie vor über 80 Jahren aufgenommen worden waren. Aber auch im Schweizer Film „Sennentuntschi“ bekam die Nr. 10 eine Rolle.



Abb. 58 (2024) Bauma; **HNF Nrn. 32 (1948)**  
und **10 (1965)**

Ramseier+Jenzer gelang 1964 ein avantgardistischer Entwurf, der dem Normallenker nochmals eine Chance auf dem Markt gab. Die kantige Saurer Schnauze von 1937 passt nahtlos in den R+J Bus von 1964! Vereinzelt werde ich mit Behauptungen konfrontiert, hier handle es sich doch um einen der letzten Schnauzenwagen von 1970 („Zwick“) in reiner Zweckform, was nicht gerade eine gute Beobachtungsgabe zeigt. Die viel zu grossen Frontscheiben und das „Billig-Heck“ lassen sich nicht mit der Eleganz der „64er“ vergleichen!



Abb. 59 (2012) Zürich; **HNF Nr. 10 (1965)**

Zur Hauptsache werden die HNF Schnauzenwagen Nrn. 2 und 10 für Hochzeiten, Geburtstagsfahrten und Firmenjubiläen eingesetzt – die Braut neben der Schnauze mit Blumenbouquet aufzunehmen, ist für den Hochzeitsfotographen praktisch Pflicht. Der Unterschied zu Nr. 2 liegt nicht nur im Altersunterschied von 11 Jahren. Auch der (ursprüngliche) Einsatzzweck differiert stark: Während Nr. 2 einen 2.25 m breiten gebirgstauglichen Alpenwagen darstellt, handelt es sich bei Nr. 10 um einen linksgelenkten Omnibus mit 2.40 m Wagenbreite für den Agglomerationsverkehr.





**2001: FBW 51UV  
Stadtomnibus HNF  
Nr. 3/323 (1954)**

Abb. 60 (1968) und 61  
(1981) Zürich; FBW/Tü-  
scher 51UV Nr. 323 (1954)

Bis 1972 lief der Bus im  
VBZ-Liniendienst; 1972 bis  
1989 war er eine temporäre  
mobile Gepäckaufbewah-  
rung.



Abb. 62 (2003) und 63 (2011); HNF Nr. 3 (1954)

Der Fahrer sitzt an einem übersichtlichen Arbeits-  
platz hinter den charakteristischen niedrigen Front-  
scheiben, bedingt durch die darüber eingebauten  
Linienwähler. Den Passagierraum dominiert der ur-  
tümliche Holzboden.

Abb. 64 (2005) Fällanden; Abb. 65 (2019) Zürich;  
und Abb. 66 (2018) Rüschlikon; HNF Nr. 3 (1954)

HNF hat den 51UV mit der „zahnlosen“ Bugwand  
übernommen. Die frühen Zürcher FBW Omnibusse  
hatten wegen einer anderen Kühlluftführung den  
gleichen markanten Kühlergrill wie die Saurer 4ZP.  
Nachdem ich einen solchen Grill aufgetrieben hatte,  
unterzog ich die Nr. 323 2019 einer „Schönheits-OP“,  
indem ich den Bus in den attraktiveren Ursprungszu-  
stand zurückversetzte.

