

TF Fribourg (1949–)

Société des transports en commun de Fribourg et environs (TF); bis 1965 Société des tramways de Fribourg (TF); ab 2000 Transports publics fribourgeois (TPF); Details zum Wagenpark siehe S. 85

1897 rollten in Fribourg erstmals Trams auf einer kurzen Strecke vom Bahnhof ins Burgquartier bis zur Hängebrücke (spätere Zähringerbrücke). Die Stadt zählte damals etwa 15'000 Einwohner – deutlich weniger als die Hälfte gegenüber dem Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Publikation – und befand sich in einem starken Wachstum, das etwa 1870 eingesetzt hatte und sich bis etwa 1970 mehr oder weniger kontinuierlich fortsetzte. Die spezielle Lage von Fribourg am einen Ufer des Saane-Grabens – im ältesten Teil in einem Flussmäander – machte die Verkehrserschliessung schwierig, da die Reliefunterschiede entweder mit hohen Brücken oder mit steilen Strassen hinunter zur Saane überwunden werden mussten. Diese Verhältnisse sorgten dafür, dass sich das Tramnetz primär westlich der Saane entwickelte, dort wo auch die Eisenbahn Fribourg bediente. 1900 fuhr die Strassenbahn auch nach Pérolles und nach Beauregard. Vor dem Ersten Weltkrieg folgten weitere Erweiterungen nördlich des Burgquartiers, sogar über die Stadtgrenzen hinaus ins «Niemandland» bis nach Grandfey. Auf die Tramways de Fribourg (TF) übten Gemeinden und Kanton Druck aus, ihre Strecken nicht nach betriebswirtschaftlichen Kriterien zu planen, sondern nach Ansicht der Siedlungsplaner, was im Falle der Tramlinie nach Grandfey prompt zu einem Fiasko führte. Überdies bestand keine einheitliche Verkehrsplanung. Vor diesem Hintergrund ist die Eröffnung der ersten Trolleybuslinie der Schweiz zu sehen, die in Etappen zwischen 1911 und 1916 von Fribourg aus nach Süden (in Richtung Bulle) bis nach Farvagny eröffnet wurde. Die Wahl des Verkehrsmittels diktierte der Umstand, dass die Baukosten der Linie gegenüber einer Tramstrecke nur einen Drittel betragen. 1932 wurde diese Trolleybuslinie auf Autobusbetrieb umgestellt. Mit dem Ersatz der Hängebrücke durch eine Steinbogenbrücke erreichte die Strassenbahn 1924 auch das östlich der Saane gelegene Schönberg-Quartier. Die Tramlinien der TF litten allerdings unter mangelndem Unterhalt, verursacht durch zu geringe Einnahmen. 1936 konnte aber die Beauregard-Linie bis nach Vignettaz (Spital Daler) verlängert werden.

Den Zweiten Weltkrieg überstanden die TF zumindest unter dem Blickwinkel der Energieversorgung ohne Probleme, da sie dank elektrischem Betrieb nicht unter Treibstoffrationierungen zu leiden hatten. Allerdings sah die Zukunft sehr ungünstig aus: Die Tramgeleise und der Wagenpark waren erneuerungsbedürftig, zudem verlangten die wachsenden Quartiere der Stadt nach Linienverlängerungen und Neuerschliessungen. Die Stadt und die TF sahen sich einem enormen Investitionsbedarf für die Reorganisation ihres Verkehrssystems gegenüber. So fiel 1947 der Entscheid, die Strassenbahn sukzessive durch Trolleybusse zu ersetzen. 1949 rollten die ersten Trolleybusse, z.T. parallel zu bestehenden Tramlinien (Tilleul–Vignettaz), z.T. als Neuerschliessung von Quartieren (Places, Jura, Chassotte). In drei Etappen wurde das Strassenbahnnetz bis 1965 abgebaut und das Trolleybusnetz erweitert: 1959 nach Schönberg, 1965 nach Pérolles und nach Poya. Die Tramways de Fribourg (TF) sahen zu Beginn vom Kauf schweizerischer Fahrzeuge ab, da der Liefertermin von 36 Monaten für die dringlichen Massnahmen als zu lange erschien. Massgeblich entscheidend für den Kauf der damals bei Renault und Vétra bestellten sechs VCR

Trolleybusse Nrn. 21–26 war allerdings ihr gegenüber der Schweizer Konkurrenz deutlich tieferer Anschaffungspreis von Fr. 90'500.– pro Einheit. Die Serie wurde 1952 mit den Wagen 27 und 28 komplettiert. Die von ihrem Aussehen her alpenwagenähnlichen Trolleybusse waren sehr wendig, sie hatten einen Radstand von 5.00 m, eine Breite von 2.43 m und eine Länge von 9.06 m. Der 60 Personen fassende Aufbau verfügte über 28 Sitzplätze. Diese ersten TF-Trolleybusse wurden bereits vor 1975, dem Berichtsjahr dieses Buches, ausser Verkehr gesetzt. Es gab eine Ausnahme: Nr. 26 blieb als Dienstfahrzeug (Enteisung der Fahrleitungen) bis 1992 in Fribourg.

1970 flammten Diskussionen um die Wahl des richtigen Verkehrsmittels auf. Erneut waren es die ungünstigen finanziellen Perspektiven: Der in den Stosszeiten spürbare Spannungsabfall verlangte die Errichtung von zwei Unterstationen. Wegen fälligen Bauarbeiten standen Fahrleitungsverlegungen und der Ersatz von älteren Fahrzeugen im Raum. So fiel der Entscheid für eine Reduktion des elektrischen Betriebs: Ab 1972 verkehrten zwischen Vignettaz und Schönberg Dieselbusse. Anstatt Trolleybusse wurden Solo- und Gelenkautobusse beschafft.

1975 gab es in Fribourg die folgenden Trolleybuslinien:

2	Gare–Pérolles
3	Gare–St-Léonard
9	Gare–Jura
	Netzlänge 5,8 km

Die erste Erdölverknappung von 1973, gefolgt von der zweiten 1980, dämpfte allerdings die Aussichten auf entscheidende Einsparungen im Betrieb. Nach 1980 begann sich die Bevölkerung vermehrt mit Umweltschutzfragen zu beschäftigen, was dann letztlich in Fribourg den Entschluss reifen liess, auf der Achse Vignettaz–Schönberg wieder Trolleybusse einzusetzen. Um für Linienverlängerungen und für Umleitungen die besseren Karten in der Hand zu haben, beschafften die TF 1988/1989 12 neuentwickelte Duobusse: Die Volvo/Hess/ABB-SE B10M GAB Bimode-Gelenkbusse setzten sich aus einem weitgehend normalen Dieselzugwagen mit Unterflurmotor für die zweite Achse sowie einem Nachläufer mit Elektromotor für die dritte Achse zusammen. Diese Volvo Bimode wurden 2003 mit acht MAN/Hess/Kiepe NGT204F Bimode-Bussen ergänzt. Dank der neuentwickelten Batterie-Trolleybusse kann inskünftig auf das Bimode-Konzept verzichtet werden – seit 2020 sind in Fribourg wie z.B. in Zürich oder Bern Hess/ABB BGTN2D lighTram 19DC Batterietrolleybusse unterwegs. Sie bedienen in Fribourg die Linie Granges-Paccot–Fribourg Gare–Marly. Hier laden die Busse in den Fahrleitungsabschnitten ihre Batterien und bewältigen dann die Sektionen Granges-Paccot–Poya und Pérolles–Marly ohne Fahrleitung.

Zu den im Berichtsjahr vorhandenen Fahrzeugen: Für die 1959 bevorstehende Umstellung der Tramlinie nach Schönberg wurden 1957 zwei weitere Trolleybusse in Dienst gestellt. Es handelte sich um die beiden Berliet/Alsthom ELR Trolleybusse Nrn. 29 und 30. Die TF gingen damit vom bisherigen Wagentyp, der nur 9.06 m lang war, weg; der ELR hatte eine Fahrzeuglänge von 10.70 m und einen Radstand von 5.58 m. Gegenüber den Vorgängern war ihr Fassungsvermögen mit total 90 Plätzen 50% höher. Das Modell mit der markanten Front und dem wuchtigen Stossbalken

gehörte in das Stassenbild von mehreren französischen Städten, so zirkulierten beispielsweise in St. Etienne 50 ELR, in Marseille 82 und in Nizza 21. Auch als Dieselbus Berliet PLR war dieser Wagentyp in vielen französischen Städten anzutreffen. Wagen 29 schied 1980 aus dem TF-Park aus. Das Schwesterfahrzeug Nr. 30 hatte bei einem Verkehrsunfall einen schweren Schaden erlitten. 1964 wurde darauf die ehemalige Berliet-Stahlkarosserie bei der Firma Hess weitgehend umgebaut und mit einer neuen Wagenfront versehen, die grosse Ähnlichkeiten zu den Saurer 4TP54 Trolleybussen aufwies (siehe unten). Da die Neuverblechung in Aluminium ausgeführt wurde, verringerte sich das ursprüngliche Gewicht um eine ganze Tonne.

Diesen französischen Park ergänzten die TF 1963 mit zwei Berliet/SAAS EH100-S Nrn. 31 und 32, vergleichbar den Genfer Wagen 881–892. Von der Grösse her entsprachen sie in etwa den ELR Nrn. 29 und 30. Diese beiden Trolleybusse blieben bis 1980 im Einsatz. Als letzte Fahrzeuge französischer Provenienz gelangten 1964 zwei äusserlich sehr ähnliche Berliet/Alstom Trolleybusse wie die EH100-S in den TF-Bestand. Es handelte sich um den Typ EH80 (Nrn. 41–42). Diese waren kleiner als ihre beiden Vorgänger, 9.19 m lang mit einem Radstand von 5.00 m und einem Fassungsvermögen von 80 Personen. An und für sich handelte es sich um eine Fehlplanung von seitens TF, die man nur unter dem Blickwinkel Kosten verstehen kann – sie waren zu klein. Als dann bereits nach acht Jahren grössere Investitionen zur Korrosionsbehebung der Fahrzeuge notwendig geworden wären, trennte man sich von diesen Fahrzeugen; 1972 wurde bekanntlich der Trolleybuseinsatz drastisch reduziert (siehe oben).



60



61

Abb. 60 (1957) Gare: **Berliet/Alstom ELR 29 (1957)** gehörte mit dem Schwesterfahrzeug 30 (vgl. Abb. 61) zur zweiten Generation der Freiburger Trolleybusse – die Umstellung der Tramlinie nach Schönberg stand bevor. Die von Vétra als Generalunternehmer vertriebenen Trolleybusse mit der markanten Frontpartie waren in verschiedenen französischen Städten anzutreffen, so beispielsweise in Marseille und Nizza.

Ausbezahlt hat sich aber der Entscheid, für den Trainersatz doch auch auf die teurere Schweizer Qualität zu setzen. Zwischen 1964 und 1966 wurden acht Saurer/Hess/SAAS 4TP54 Trolleybusse in Betrieb genommen. Für die letzte Phase der Umstellung – die Hauptader der Strassenbahn in der Innenstadt – setzten die TF auf 11.16 m lange Grossraumfahrzeuge der Hersteller Saurer/Hess/Sécheron mit 5.40 m Radstand und total 90 Plätzen. Diese 4TP kosteten pro Stück Fr. 210'000.–, sie erhielten die Nrn. 33–40. Die 4TP behaupteten sich in Fribourg bis zur Jahrtausendwende.

Abb. 61 (1957) Gare: **Berliet/Alstom ELR 30 (1957)** erlitt siebenjährig einen schweren Verkehrsunfall. Darauf wurde die ehemalige Berliet-Stahlkarosserie bei **Hess** weitgehend umgebaut und an die sich im Bau befindlichen Saurer 4TP54 Nrn.33–40 angeglichen. Da die Neuverblechung in Aluminium ausgeführt wurde, verringerte sich das ursprüngliche Gewicht um eine ganze Tonne.



62

Abb. 62 (1970) Place Python: Die prekären Finanzverhältnisse der TF erlaubten es zu Beginn der 1960er Jahre nicht, alle neuen Fahrzeuge in der Schweiz zu kaufen: So gelangten zwei weitere Berliet Trolleybusse nach Fribourg, im Bild **Berliet/SAAS EH100-S 32 (1963)**. Kosten pro Fahrzeug Fr. 165'000.–.



63

Abb. 63 (1970) Avenue de l'Europe: Zu einem günstigen Preis wurden den TF 1964 zwei weitere Berliet Trolleybusse angeboten. Diese **Berliet/Alsthom EH80**, im Bild **Nr. 41 (1964)**, waren kleiner als die EH100-S und deshalb ein Fehlkauf. Bereits 1972 wurden sie ausgemustert.



64

Wenige Jahre nach der Ablieferung der neuen 4TP bekamen die TF ein Angebot für günstige Occasionsfahrzeuge: 1968 verabschiedete sich die deutsche Stadt Giessen von ihrer letzten Trolleybuslinie – genau aus den gleichen Gründen, die auch Fribourg ein paar Jahre später am Sinn des Verkehrssystems Trolleybus zweifeln liessen. Ihre vier Henschel/AEG HS160OSL aus dem Jahr 1961 verkauften die Stadtwerke Giessen 1968 nach Fribourg. Der HS160OSL war mit seiner Länge von 12.00 m und 5.94 m Radstand ein echtes Grossraumfahrzeug, das total 105 Plätze anbot. Trotzdem war der Trolleybus fast eine Tonne leichter als der etwas kleinere Saurer 4TP. Der Schlüssel lag in seiner Konstruktion: Im Gegensatz zum 4TP besass der HS160OSL kein Chassis, sondern bestand aus sechs als Schalen bezeichneten Baugruppen (Boden, zwei Seitenwände, Bug und Heck sowie Dach), die montiert einen selbsttragenden Wagenkörper bildeten. Optisch wirkten sie deutlich gedrungener als die gleichaltrigen Schweizer Fahrzeuge, auffällig waren auch ihre relativ niedrigen Fenster – ähnlich wie die Basler Graaf Trolleybusse. Diese vier «Deutschen» dienten in Freiburg bis 1976.

Abb. 64 (1988) Gare: Der Entscheid, für die restliche Umstellung der Strassenbahn acht Schweizer Fahrzeuge, hier **Saurer/Hess/SAAS 4TP54 34 (1964)**, zum Stückpreis von Fr. 210'000.– zu beschaffen, zahlte sich aus – die 4TP blieben etwa 20 Jahre länger im Betrieb als die EH100-S!



Abb. 65 (1986) Gare: Die **Saurer/Hess/SAAS 4TP54** Trolleybusse bestachen durch eine zeitlos elegante Karosserielinie. **Wagen 38 (1965)** passiert von Pérolles her die Bahnhofs-Haltestelle in Richtung Tilleul (Stadtzentrum).

Abb. 67 (1999): **Saurer/Hess/SAAS 4TP54 35 (1965)** präsentiert seinen Fahrgastraum auch ein Jahr vor der Ausmusterung in tadellosem Zustand.



67

Abb. 68 (1970) Place Python: Die Aufgabe des O-Busbetriebs in der Stadt Giessen (D) erlaubte es den TF, 1968 vier sehr leistungsfähige, 105-plätzig-Grossraumfahrzeuge zu erwerben, im Bild **Henschel/AEG HS160OSL 44 (1961)**.



66

Abb. 66 (1987) Tilleul: Die **Saurer/Hess/SAAS 4TP54** durchliefen in ihrem 35 Jahre dauernden Leben mehrere Revisionen. Die vom Fotografen festgehaltene **Nr. 40 (1966)** hat jüngst eine solche bekommen, verbunden mit der Lackierung im damals neuen TF-Erscheinungsbild. Die Adaption auf das alte Fahrzeug ist gut gelungen. Weniger vorteilhaft wirkte sich ein späterer Umbau auf Halogenscheinwerfer aus: Die kleineren Einsätze wurden unästhetisch in die bisherigen Sockel eingepflanzt.



68