

Volvo

Dank der Firma Häusermann in Zürich gelangten in den 50er Jahren erste Volvo Lastwagen in die Schweiz. Dieses Unternehmen hatte nach dem Zweiten Weltkrieg begonnen, amerikanische Lastwagen in die Schweiz zu importieren. Häusermann spezialisierte sich dann auf die schwedischen Volvo Nutzfahrzeuge, allerdings ohne Busse. Ab 1965 zeichnete – neben Häusermann – die Schweizer Niederlassung von Volvo in Lyss verantwortlich für den Vertrieb von Volvo Fahrzeugen. Der Beitritt von Schweden und der Schweiz in die 1960 gegründete europäische Freihandelsassoziation (EFTA) sowie die Bestimmungen, dass öffentliche Betriebe ab 1967 bevorstehende Fahrzeugkäufe EFTA-weit ausschreiben mussten, ermutigten Volvo, Ende der sechziger Jahre auch ein Bus-Chassis auf dem Schweizer Markt anzubieten. Dieses (einzige) Fahrgestell mit der Bezeichnung B58 besass den THD100 6-Zylinder-Mittelunterflurmotor (9,60 Liter; 230 PS). 1972 kam das B59 Stadtautobus-Chassis mit THD100 Heckmotor dazu. Der B59 zeichnete sich durch eine niedrige Rahmenhöhe im vorderen Wagenteil aus. 1978 präsentierte Volvo seinen Schweizer Kunden zudem den B609, ein Bus in der Grösse II, basierend auf einem Lastwagen-Fahrgestell mit Frontmotor.

Der B58 entsprach dem Saurer 5DUK und dem FBW 50U mit Mittelunterflurmotor in der Grösse V. Hinderlich für die Verbreitung des B58 waren verschiedene Umstände: zu wenig dichtes Servicenetz, anfänglich nur mit einem Radstand und in einer Breite lieferbar, vielleicht auch eine gewisse Skepsis der Schweizer Unternehmer gegenüber dem relativ kleinvolumigen Triebwerk – schliesslich war man sich von Saurer und FBW anderes gewohnt.

Der Typ B59 war zwar ein für den Fahrgast ausgesprochen gut zugängliches Fahrzeug, er hatte aber keine Stauräume für Postsachen und Gepäck. Deshalb kam er – vergleichbar dem FBW 55UH – nicht bei den PTT, sondern bei städtischen Verkehrsbetrieben (Beispiel Biel) zum Einsatz. Der B59 wurde 1979 durch den modernisierten Typ B10R abgelöst. In den frühen 80er Jahren lief die Produktion des B58 aus, hier bot Volvo seit 1978 den Nachfolger B10M an. Beide Chassis entsprachen weitestgehend ihren Vorgängern.

Die Produktionseinstellung bei Saurer und FBW führte für Volvo zu einem Kundengewinn – vor allem bei denjenigen Betrieben, die Mercedes die «Totengräber»-Rolle der Schweizer Nutzfahrzeugindustrie zuschoben. Während der ganzen 80er Jahre war Volvo ein sicherer Wert für die Schweizer Carrossiers – wie schon FBW bot Volvo in dieser Zeit keine Komplettbusse an. Dies sollte sich allerdings in den 90er Jahren ändern, ein erster Schritt hin zur Komplettbusherstellung war die Übernahme der österreichischen Steyr durch Volvo im Jahr 1991.

S. 55: Postautohalter Walter Kübli, Gstaad BE

Volvo/Lauber B10M-55 THD100D Omnibus BE-403014 (1982)

Aufnahme: 2001; Gstaad BE; J. Biegger

PAH Küblis Stammlinie war und ist die 23 km lange Strecke Gstaad–Col du Pillon–Les Diablerets. Zum Aufnahmezeitpunkt hatte sich sein Liniennetz vergrössert durch die Übernahmen der Linien Gstaad–Turbach von PAH Von Grünigen (1993) und Gstaad–Lauenen von PAH Perreten (1997). Der im Bild sichtbare Mercedes/Auwärter 814D (1991) stammt von PAH Von Grünigen. Kübli war in den 60er Jahren FBW Kunde, wechselte dann zu Volvo, er erhielt folgende Fahrzeuge: 1979

B58-55, 1982 B10M-55 (Bild), 1983 B10M-55 und 1984 B58-55 (Occasion). Das hier festgehaltene Postauto wurde 2004 durch einen Setra S313UL abgelöst.

S. 56: Auto AG Schwyz (AAGS)

Volvo/R+J B10M-55 THD100D Omnibus Nr. 11 (1983)

Aufnahme: 1993; Gersau SZ; J. Biegger

Für die Umstellung des Trambetriebs Seewen–Brunnen mussten 1963 relativ kurzfristig sechs preisgünstige Kursautobusse beschafft werden. Das führte zum Kauf von Leyland Worldmaster mit Orlandi Aufbauten. In den 70er Jahren wechselte die AAGS auf Volvo B58. Zwischen 1978 und 1980 kam FBW zum Zug mit acht Einheiten des Typs 50U. Danach wechselten die Beschaffer wieder auf Volvo zurück: Zwischen 1983 und 1989 kamen vier B10M-55 in Betrieb. Diese Fahrzeuge trugen das VST-Orange, welches in den frühen 90er Jahren dem gefälligeren Anstrich in kräftigem Rot und Weiss weichen sollte. Leider musste dieses ansprechende Outfit vor einigen Jahren dem Billiganstrich Weiss, versehen mit ein paar roten Aufklebern, weichen. Der hier festgehaltene Wagen 11 wurde 2001 veräussert.

S. 57: Transports Publics du Chablais (TPC), Aigle VD

Volvo/Lauber B10M-45 THD100D Midibus VD-1201 (1984)

Aufnahme: 2001; Aigle VD; J. Biegger

Die TPC entstanden 1999 aus der Fusion von vier Schmalspurbahnen (eine mit Ausgangspunkt Bex, drei mit Start in Aigle). Zum TPC Netz gehören auch diverse Buslinien, welche bereits vor der Fusion der Schmalspurbahnen geführt wurden. Zusätzlich zum eigenen Busverkehr sind die TPC als Postautounternehmen aktiv. Auch Bahnersatzkurse im Auftrag der SBB gehören zum Aufgabenbereich. Ebenfalls im Auftrag der SBB wird der Regionalbus Aigle–Villeneuve betrieben. In letzterem Einsatz stand der im Bild festgehaltene kurze B10M-45, den die TPC 1999 von den VMCV in Clarens übernommen hatten. 2001 wurde er durch einen Renault Agora ersetzt.

S. 58: Gruyères–Fribourg–Morat (GFM), Fribourg

Volvo/Hess B10M-55 THD100EC Omnibus Nr. 99 (1985)

Aufnahme: 2002; Moudon VD; Jürg Biegger

Die bekannten Probleme bei Saurer in den frühen 70er Jahren und die geographische Nähe des Volvo Importeurs in Lyss veranlassten den GFM Automobildienst, bei Volvo 25 B58 Bus-Chassis zu bestellen, die zwischen 1972 und 1974 zur Ablieferung gelangten. Von 1974 bis 1982 folgten ausserdem sechs B58 Gelenkautobusse. Die Busse bewährten sich, so dass vom Nachfolgetyp B10M zwischen 1982 und 1996 ebenfalls grössere Stückzahlen bestellt wurden, nämlich 60 Solo- und 20 Gelenkwagen. Die Einführung von Niederflurautobussen brachte bei den GFM den Markenwechsel von Volvo auf Mercedes. Der hier festgehaltene Wagen 99 mit dem typischen, von den Regie RH vertrauten Aufbau, wurde 2002 verkauft.

S. 59: Transports en commun de Neuchâtel (TN)

Volvo/Hess B10M-55 THD100D Omnibus Nr. 213 (1984)

Aufnahme: 2002; Neuchâtel; J. Biegger

Nach den fünf letzten FBW 71U aus den Jahren 1975/1976 und 1981 wechselten die TN zur Marke Volvo. 1984 gelangten die B10M-55 Nrn. 211–214 mit dem 6-Zylindertriebwerk THD100D (9,60 Liter; 235 PS) in Betrieb mit geschweissten Aluminiumaufbauten von Hess. Nr. 213 (Bild) zeigt die charakteristische Hess Front der frühen 80er Jahre mit den relativ eng beieinanderstehenden Scheinwerfern. Die 11,43 m langen und 2.50 m breiten Fahrzeuge hatten 37 Sitz- und 60 Stehplätze. 1989 folgten weitere sechs B10M-55, sie zeichneten sich durch grössere Seitenfenster und eine modernisierte Front aus. Nr. 213 verliess den TN Park 2007.

S. 60: Engelberger Autobetriebe AG (EAB), Engelberg OW

Volvo/Lauber B10M THD100DC Omnibus OW-10260 (1984)

Aufnahme: 2000; Engelberg OW; J. Biegger

Da die Aktivitäten des Sportbusbetriebs EAB nur im Winterhalbjahr stattfinden, sind in Engelberg aus Kostengründen von jeher Occasionsautobusse im Einsatz. 1982 bis 1991 bildeten Saurer 4ZP der VBZ Zürich den EAB Park. Als Ablösung folgten zwischen 1990 und 1995 insgesamt sieben gut zugängliche Volvo B59 aus Regensdorf, Wettingen und Chur. 1997 nahmen die EAB wieder eine Parkerneuerung in Angriff, diesmal mit vom Stadtautobus Thun (SAT) übernommenen B10M. Bezüglich der Einstiegsverhältnisse nahm man einen Rückschritt in Kauf: Wies der B59 vorne eine Wagenbodenhöhe von lediglich 55 cm auf, so mussten die Skifahrer im B10M etwa 20 cm höher hinaufklettern. Der im Bild festgehaltene B10M lief bei SAT und STI bis 1997 unter der Nr. 18. Er wurde 2005 durch einen Mercedes Citaro Occasions-Niederflurbus ersetzt.

S. 61: Städtische Verkehrsbetriebe Bern (SVB)

Volvo/R+J-Gangloff B10M-58 THD101GC Omnibus Nr. 192 (1988)

Aufnahme: 2003; Bern; J. Biegger

Die SVB hatten in den 80er Jahren einen hohen Altwagenbestand aus den 60er Jahren, bestehend aus FBW B71U Solofahrzeugen und 91UA52/64L Gelenkautobussen, die ersetzt werden sollten. Nach den letzten FBW 91GL Gelenkautobuslieferungen in den Jahren 1976/1977 entschieden sich die SVB für einen Markenwechsel: 1984/1985 nahmen sie 10 Volvo B10MA Gelenkautobusse in Betrieb, 1988 folgten 15 Solofahrzeuge B10M-58 (Bild). Selbstverständlich wurden sie im traditionellen Olivgrün abgeliefert. 2001 gaben sich aber die SVB den neuen Namen Bernmobil, damit verbunden leider auch ein neues Erscheinungsbild in knalligem Rot. Teilweise wurden die älteren Fahrzeuge umlackiert, so auch die hier präsentierte Nr. 192, die 2006 abgebrochen wurde.

S. 62: Postautohalter Melchior Nef, Hemberg SG

Volvo/Lauber B10M-50 THD101GC Omnibus SG-161130 (1988)

Aufnahme: 2003; Wattwil SG; J. Biegger

1987 schloss die Postverwaltung ihren Regie-Stützpunkt in Hemberg und übergab die Kursführung der Linien Hemberg–Wattwil und –St. Peterzell an PAH Nef. Dieser setzte zuerst einen von der Regie übernommenen FBW C50U Alpenwagen ein. Im Folgejahr erhielt Nef dann sein neues Kursfahrzeug, den hier präsentierten Volvo/Lauber B10M-50. Der Aufbau entsprach weitgehend der Konstruktion, in der R+J/Lauber die Saurer RH Reihe karosiert hatte. Der kompakte und wendige B10M mit dem Radstand von 5.00 m bot 43 Sitz- und 27 Stehplätze an. 2003 drängte ein neuer Volvo 8700LE den B10M in die Reserve. Ende 2005 wurde das Postautounternehmen Nef aufgelöst und der Betrieb an die Postautobetriebe AG Unteres Toggenburg, Lütisburg, übertragen. Der B10M wurde 2006 verkauft.

S. 63: Gruyères–Fribourg–Morat (GFM), Fribourg

Volvo/Van Hool B10M-55A THD100ED Gelenk Omnibus Nr. 110 (1982)

Aufnahme: 1999; Fribourg; J. Biegger

Als Ergänzung zu den Westschweizer Bahnlinien betrieben die Chemins de fer électriques de la Gruyère in Bulle (CEG) – der Vorgänger der GFM – ein ausgedehntes Autobusliniennetz. Die wichtigsten Autobuslinien der CEG waren in den 30er Jahren zweifellos die Verbindungen Bulle–Fribourg über La Roche (27,2 km) und über Farvagny-le-Grand (29,6 km). Schon damals gab es Eilkurse, die Fribourg–Bulle ohne Halt durchfuhren. Auch während der 80er Jahre gab es zu den Hauptverkehrszeiten die «courses accélérées», welche die Strecke in 30 Minuten bewältigten. Heute ist diese Schnellverbindung durch die S-Bahn ersetzt. Für diese Strecke setzten die GFM Fahrzeuge mit Reisewagenkomfort ein, so z.B. einen der insgesamt zehn Van Hool Gelenkbusse. Nr. 110 verliess den GFM Park 2001.

S. 64: Walter Roth, Chur GR

Volvo/Hess B10R-55 THD100D Omnibus Nr. 19 (1980)

Aufnahme: 1981; Chur GR; Tony Hawkins †, Royal-Tunbridge-Wells (GB)

1955 eröffnete die Lastauto AG Oberstrass in Chur den Stadtautobusbetrieb in der Bündner Hauptstadt. Ab 1965 befuhr das Reiseunternehmen Walter Roth, Chur, die Stadtbuslinien im Auftrag der Stadtverwaltung Chur. Roth setzte anfänglich einen gebrauchten Saurer 4ZP und neue 3DUK bzw. 5DUK ein. Dann folgte der Wechsel zu Volvo; primär waren es B58 Autobusse, die nun zum Einsatz kamen. Aber auch B59 bzw. B10R Heckmotor-Fahrzeuge stiessen zur Stadtbusflotte, so wie der im Bild festgehaltene Wagen 19. Die Passagiere schätzten diese Busse wegen der niedrigeren Einstiege. 1996 übernahm die Stadt Chur den Autobusbetrieb in eigener Regie. Nr. 19 wurde 1995 veräussert.



Lauenensee

DIE POST

postauto



VOLVO

BE 403 014

BE 2179





Villeneuve

TPC

BUS REGIONAL

REV

TPC

VOLVO

B10M

VD-1201



banque Cantonale

