



In der Montagehalle von Hess in Bellach: Dank innovativer Fertigungstechnik ist der Fahrzeugproduzent international konkurrenzfähig.

Ein langes Leben garantiert

Die im solothurnischen Bellach produzierten Hess-Trolleybusse fahren auf der ganzen Welt.

Erfolg muss nicht lärmig sein. Das lauteste Geräusch stammt vom leisen Surren der Schraubbohrer, das sich in den Weiten der Werkhallen der Hess AG in Bellach (SO) verliert. Wie aus einem Meccano-Baukasten werden Stück für Stück neue Trolleybusse für

Genf und Luzern gefertigt. «Dass diese Fahrzeuge bei uns und nicht im Ausland gebaut werden, hat verschiedene Gründe», erklärt Hess-Exportleiter Hans-Peter Fahrni. «Wir konstruieren seit über 50 Jahren Aluminium-Busse. Seit 1982 werden diese nach einem eigenen

Verfahren verschraubt und nicht mehr aufwändig geschweisst. Das erlaubt die rationelle Produktion von hochwertigen Produkten mit langer Lebensdauer.» Rekordverdächtig ist ein Bukarester Trolley. Das Fahrzeug wurde 1964 von Hess ursprünglich nach Genf ge-

liefert, landete nach seiner Ausmusterung in Rumänien und fährt und fährt ... Hess' Trolleybus-Konkurrenten sind vor allem in Osteuropa beheimatet. Um sich nicht einholen zu lassen, beschäftigt die Solothurner Firma eine 18-köpfige Engineering-Abteilung. Die war nicht nur an der Entwicklung einer Schraube mit integriertem Klebstoff beteiligt. «Wir sind weltweit die Ersten, die einen zweigelenkigen Trolleybus auf den Markt brachten», so Fahrni. Er ist zuversichtlich, dass sich Hess-Trolleys auch auf dem Weltmarkt noch vermehrt durchsetzen werden. Bis jetzt hat Hess nach Portugal, Estland, Australien, England und Polen exportiert: «Wir liefern Bausätze. Diese sind ohne allzu grosses Know-how und mit vergleichsweise wenigen Arbeitsstunden zusammensetzbar. Das macht unser Produkt sowohl für Entwicklungs- als auch für Hochlohn-Länder attraktiv.»

HISTORISCHES

Vom O-Bus zum Trolley

Der erste Oberleitungsbus der Welt fuhr wohl am 29. April 1882 als «Elektromote» in Berlin. In Deutschland ist noch heute die Abkürzung «O-Bus» (O für Oberleitung) gebräuchlich. Im englischen und französischen Sprachgebiet ist vom Trolleybus die Rede. Die Amerikaner sagen eher «Electric Bus», da dort der «Trolley» ein Strassenbahnwagen ist. Mit «Trolley» wurde das Wägelchen bezeichnet, das bei den ersten Fahrzeugen dieser Art an der Oberleitung hinterhergezogen wurde, bevor die Stromabnahme über Stangen erfolgte. Die Stadt mit den meisten Trolleybussen ist Moskau. Dort sind über 2000 Fahrzeuge im Einsatz. Das Trolleybusnetz in Shanghai existiert seit 1914 und ist damit wohl das älteste, das noch in Betrieb ist. Eine attraktive Trolleybuslinie führt von San Remo nach Ventimiglia der Mittelmeerküste entlang.

FREIBURG SPURTE VOR

Seit 1911 fahren Trolleybusse in der Schweiz

Die erste Trolleybus-Linie der Schweiz war die 1911 eröffnete Strecke «Omnibus électrique Fribourg-Farvagny». Diese wurde aber bereits 1932 wieder stillgelegt. Doch im gleichen Jahr eröffnete die Stadt Lausanne eine Trolleybusstrecke. Danach folgten schnell viele weitere städtische und regionale Verkehrsbetriebe. Gefördert wurde diese Entwicklung durch die Schwierigkeiten bei der Einfuhr fossiler Energie in der Zwischenkriegszeit. Vielfach wurden veraltete Tramnetze durch die nicht schie-

nengebundenen, flexibleren Trolleybusse ersetzt. Für den Bau der Bus-Chassis waren bis Anfang der 1980er-Jahre die beiden Schweizer Firmen Saurer und FBW führend. Diese vollständig in der Schweiz konstruierten Trolleybusse sind zur Zeit am Verschwinden. Ein moderner Niederflur-Gelenktrolleybus kostet je nach Ausführung etwa 1,3 Millionen Franken und hat eine Lebensdauer von rund 25 Jahren. Ein vergleichbarer Dieselsbus kostet etwa die Hälfte, muss aber nach 10 bis 12 Jahren ersetzt werden.



Trolleybusse historisch: In Lausanne (l., der erste Schweizer aus Serienproduktion) und im Val de Ruz (ein ehemaliger Berner).

