

# Der Trolleybusbetrieb der Stadt Biel

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **32 (1940)**

Heft 5-6

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-922084>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Der Trolleybusbetrieb der Stadt Biel

Mitteilung der städtischen Strassenbahn Biel

Die Geleiseanlage auf der Linie Bahnhof Biel—Mett ist zu 65 % einspurig, so dass sie, wenn auf dieser Strecke ein wirklich rationeller Betrieb durchgeführt werden sollte, doppelspurig ausgebaut werden müsste. Ferner müsste mit dem Umbau der Poststrasse in Mett auch das Strassenbahngeleise in dieser Strasse umgebaut werden; auch das Rollmaterial der Strassenbahn wäre zu ersetzen.

Die geschilderten Verhältnisse führten die Behörden der Stadt Biel dazu, die Strassenbahn auf der Metter-Linie durch den Trolleybusbetrieb zu ersetzen.

Die 3,4 km lange Strecke liegt vollständig eben. Die Fahrleitung wird auf doppelspurigen Betrieb gebaut. Die einzelnen Fahrleitungen werden so verlegt, dass sich die Fahrzeuge auf der Strecke wie ungebundene Verkehrsmittel bewegen können. Für die Fahrt der Wagen zum Depot wird durch den Grünweg eine einspurige Leitung gebaut.

Um mit dem Trolleybus mindestens die gleiche Anzahl Kurse leisten zu können wie mit der Strassenbahn, sind sechs Wagen in Auftrag gegeben worden.

Die Fahrzeuge wurden so gross gewählt, dass sie auch in Stosszeiten genügend Platz bieten.

Die Hauptmerkmale der neuen Fahrzeuge sind die folgenden:

Wagenlänge	9600 mm
Wagenbreite	2400 mm
Höhe	3000 mm
Radstand	4750 mm
Luftreifen	9,75 × 20"
Anzahl	6
Fassungsvermögen	28 Sitzplätze 32 Stehplätze
Stundenleistung	87 PS
Spannung	550 V
Max. Fahrgeschwindigkeit	50 km
Getriebeübersetzung	1 : 10,6
Total Gewicht	7,3 t

Die Wagen sind zweiachsrig, mit zwei pneumatisch betätigten Gleittüren auf der rechten Wagenseite. Die Konstruktion ist so gewählt, dass die Wagen auch für Einmannbetrieb verwendet werden können.

## Der Trolleybusbetrieb der Rheintalischen Strassenbahnen

von W. Storrer, Betriebsdirektor, Altstätten

Die Rheintalischen Strassenbahnen, als typische Ueberlandstrassenbahn, vermitteln den Verkehr zwischen acht rheintalischen Gemeinden, deren Ortschaften zum Teil von der durchgehenden Linie der SBB abseits liegen. Der Verkehr wickelt sich denn auch einerseits zwischen den Ortschaften und zu einem grossen Teil nach und von den SBB-Stationen Heerbrugg und Altstätten-SBB, sowie in Altstätten-Stadt nach der über den Stoss ins Appenzellerland führenden kombinierten Zahnradbahn Altstätten-Gais hin ab. Neben dem Sonntagsausflugsverkehr bringt hauptsächlich auch der aus weiten Teilen der Ostschweiz besuchte Altstätter Wochenmarkt eine stets ansehnliche Zahl Besucher aus landwirtschaftlichen Kreisen.

Auf der 1897 in Betrieb gekommenen Stammstrecke Altstätten—Heerbrugg—Berneck wurde seinerzeit aus Gründen der Verminderung der Baukosten zur Hauptsache ein Vignolschienenprofil von 24 kg/m seitlich in den chaussierten Strassenkörper eingelegt, weshalb die Anlage alle Nachteile einer nicht getrennten Trasseeführung zwischen Bahn und Strasse aufweist.

Die fortschreitende Schienenabnutzung und der stets wachsende Strassenverkehr haben schon seit Jahren dem Problem einer Sanierung dieser Verhältnisse gerufen, doch waren Untersuchungen darüber solange fruchtlos, als es nicht gelang, das Problem Bahn und Strasse gemeinsam zu lösen. Der Weiterbestand als Schienenbahn durch blosser Erneuerung des Oberbaues musste zum vorneherein als aussichtslos aufgegeben werden, indem der alleinige Ersatz des heutigen Vignolgeleises durch ein Rillengeleise, ohne die Berücksichtigung der Kosten für die Belagarbeiten, einen Aufwand von über einer Million Franken erfordert hätte. Die Schaffung eines eigenen, von der Strasse abgetrennten Trassees, wie es der heutige Strassenverkehr bedingt, war schon gar nicht im Bereich der Möglichkeit. In beiden Fällen hätte, um das Reisen rascher und daneben auch angenehmer zu gestalten, das heutige zum Teil alte Wagenmaterial ersetzt und die alte Tramfahrleitung für höhere Geschwindigkeiten umgebaut werden müssen.

Eingehende Untersuchungen der Wirtschaftlichkeit für verschiedene in Betracht kommende Traktions-