

# Vom Trolleybus

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wohnen**

Band (Jahr): **14 (1939)**

Heft 9

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-101224>

## **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 Kantonalbanken für 1938 hervor, wo zum Beispiel festgestellt wird, daß die »geringe Rendite der festverzinslichen Anlagepapiere viele Hypothekarschuldner veranlasse, ihre flüssigen Mittel nicht Neuanlagen zuzuführen, sondern sie zur Rückzahlung auf ihren Grundpfandschulden zu verwenden«. (Zürcher Kantonalbank.) Auch wird erwähnt, daß viele Schuldner den Gläubiger gewechselt und mit billigeren Dar-

lehen privater Geldgeber die Grundpfandschulden bei den Kantonalbanken zurückbezahlt hätten.

Im Jahre 1938 ist denn auch erstmals seit vielen Jahren ein Rückgang des Hypothekarbestandes der Kantonalbanken festzustellen. Diese Tatsache dürfte die Bankleitungen verpflichten, die jetzigen Aktivzinssätze auch bei allfällig steigenden Passivzinsen unverändert zu belassen.

»Schweizerische Bauernzeitung.«

## Vom Trolleybus

Zwei Beispiele mögen zahlenmäßig die Wichtigkeit des Trolleybus (auch Oberleitungsomnibus genannt) erörtern: Im Jahre 1930 konsumierten die Pariser Straßenbahnen noch 137 659 000 kWh elektrische Energie. 1935 dagegen betrug der Verbrauch nur noch 46 151 000 kWh! Dies entspricht einer zahlenmäßigen Verringerung von 90 Millionen kWh, entsprechend 70 Prozent des Konsums vom Jahre 1930. Der Grund hierfür: die meisten Schienenbahnen im Stadtzentrum wurden durch Benzin-Autobusse ersetzt, neue Linien wurden keine erstellt bzw. man griff auch hier zum Autobusverkehr. Die 90 Millionen kWh – beinahe der Jahresproduktion des Wäggitalwerkes entsprechend – sind ein glatter Verlust für die Elektrizitätswerke. In Großbritannien dagegen (ohne London) verzeichnet das Betriebsjahr 1930/31 eine Energieabgabe von rund 580 Millionen kWh für Tramways und rund 27 Millionen für Trolleybusbetrieb. Die Betriebsperiode 1934/35 weist dagegen die Zahlen 524 und 65 Millionen auf. Man konstatiert also ebenfalls eine Abnahme der Energieabgabe für elektrische Straßenbahnen, dagegen aber eine Zunahme beim Trolleybusbetrieb.

Während 1930/31 in Großbritannien 10 531 Tramwagen und 526 Trolleybusse in Betrieb waren, verzeichnete die Periode 1934/35 nur noch 8545 Tramwagen, dagegen 1032 Trolleybusse. Diese Zahlen zeigen, daß der Trolleybus berufen ist, den durch das Eingehen elektrischer Schienenbahnen eintretenden Konsumausfall elektrischer Energie zu kompensieren. Als Beispiel sei das Vorgehen der nahe bei Birmingham gelegenen Stadt Wolverhampton erwähnt. Sie hat 133 000 Einwohner und besitzt seit 1927 keine einzige elektrische Straßenbahn mehr. Alle diese Linien wurden aufgehoben und durch Trolleybusbetrieb und Autobusse ersetzt. In der Folge kam man dazu, etliche Autobuslinien auf Trolleybusbetrieb umzustellen und letzteren für Erweiterungen des Netzes ausschließlich zu benützen. Die betreffende Stadt zählte am Ende der Betriebsperiode 1930/31 bereits 70 Trolleybusse; fünf Jahre später waren es 118. Der Energieverbrauch hierfür stieg in diesen Jahren von 4 auf rund 7 Millionen kWh.

Wir entnehmen diese Ausführungen einem Bericht der « Société pour le Développement des Véhicules électriques ». Wir ersehen aus diesem Bericht ebenfalls, daß im Betriebsjahre 1934/35 die Trolleybuslinien der englischen Stadt Nottingham von 1 850 000 Passagieren befahren wurden, während nur noch 810 000 auf die elektrische Straßenbahn und 365 000 auf die Autobusse entfallen. In der Gunst des Publikums steht also der Trolleybus an der Spitze. Dies dürfte in erster Linie (verglichen mit dem Autobus) auf den stoßfreien, geruchlosen und praktisch geräuschlosen Betrieb zurückzuführen sein und in zweiter Linie (verglichen mit dem Schienenfahrzeug) auf die Tatsache, daß der Trolleybus dicht an das Trottoir heranfahren kann, dem Passagier also kein Überqueren der Straße mehr zugemutet wird.

In England waren im Mai 1937 rund 1500 Kilometer Trolleybuslinien mit 1095 Wagen in Betrieb. Man rechnet, daß Ende 1936 die Wagenzahl 2000 und Ende 1938 sogar 4000 betragen wird. In London und Umgebung allein werden Ende 1936 über 1000 Wagen im regulären Verkehr stehen. An der letzten Olympiaschau in London waren 15 Trolleybusse zu sehen. In England hat sich bereits ein Industriezweig

auf die Herstellung von Trolleybussen spezialisiert und konnte diese Konstruktionen sogar zu einem Exportartikel entwickeln. So sind 50 Stück nach der Kapkolonie abgegangen, andere nach Indien und Australien. In den Vereinigten Staaten hat man sich dem Trolleybus später zugewandt als in England. Immerhin verzeichneten im Oktober 1935 bereits 28 Städte insgesamt rund 430 Wagen.

Auf dem europäischen Kontingent ist der Trolleybus noch wenig vertreten, es hat aber doch den Anschein, als setze er sich langsam durch. Bemerkenswert ist das Vorgehen in Lüttich. Nach einem 1930 mit 6 Wagen unternommenen Versuch wurden 1934 weitere 30 Wagen auf sechs Linien von insgesamt 26 km Länge in Betrieb genommen. Zwei dieser Linien hatten vorher Schienenbetrieb. Die Resultate sind so vorzüglich, daß für die Periode 1936/37 der Ersatz von weiteren 20 km Tramwaystrecken durch Trolleybuslinien mit 40 weiteren Wagen in Aussicht genommen ist. Deutschland weist vier Linien auf, Polen, Ungarn, Holland, die Tschechoslowakei und die Schweiz je eine. Italien hat sieben Linien in Betrieb.

Auf alle Fälle haben wir im Trolleybus ein elektrisches schienenloses Fahrzeug, das im Lande der weißen Kohle aus Gründen der wirtschaftlichen Unabhängigkeit ein vermehrtes Interesse verdient. Man soll einst nicht sagen können, daß das Ausland in diesen Sachen heller und voraussehender war als die Schweiz! – Wenn der Trolleybus auch kein Universalverkehrsmittel ist, dürfen wir doch den Wunsch aussprechen, daß Gemeindeverwaltungen in Zukunft bei lokalen und interurbanen Verkehrsproblemen ebenfalls die technische und wirtschaftliche Eignung des Trolleybus vorurteilslos prüfen!

## VERBANDSNACHRICHTEN

### Eingelaufene Jahresberichte

- Allgemeine Baugenossenschaft Chur.
- Allgemeine Baugenossenschaft Luzern.
- Allgemeine Baugenossenschaft Winterthur.
- Basler Wohngenossenschaft, Basel.
- Baugenossenschaft des Verwaltungspersonals Bern, Siedlung Wankdorf.
- II. Baugenossenschaft des Verwaltungspersonals Bern, Siedlung Egelmoos.
- III. Baugenossenschaft des Verwaltungspersonals Bern, Siedlung Burgunderstraße.
- Baugenossenschaft »Freiblick«, Zürich.
- Baugenossenschaft »Rotach«, Zürich.
- Baugenossenschaft der Straßenbahner, Zürich.
- Baugenossenschaft Oberer Letten, Veltheim-Winterthur.
- Bernische Wohnungsgenossenschaft.
- Eisenbahner-Baugenossenschaft Biel.
- Eisenbahner-Bau- und Wohngenossenschaft Burgdorf.
- Eisenbahner-Baugenossenschaft Erstfeld.
- Eisenbahner-Baugenossenschaft Zürich-Altstetten.
- Familienheim-Genossenschaft Zürich.