Zeitschrift: Bulletin de l'Association suisse des électriciens

Herausgeber: Association suisse des électriciens

Band: 39 (1948)

Heft: 2

Rubrik: Tagung über Trolleybusbetrieb : veranstaltet vom Schweizerischen Wasserwirtschaftsverband und vom Schweizerischen Elektrotechnischen Verein

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 22.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

39e année N° 2 Samedi, le 24 janvier 1948

BULLETIN

DE L'ASSOCIATION SUISSE DES ELECTRICIENS

Tagung über Trolleybusbetrieb

veranstaltet vom

Schweizerischen Wasserwirtschaftsverband und vom Schweizerischen Elektrotechnischen Verein

Dienstag, den 3. Juni 1947

im grossen Saal des Konservatoriums, Bern

061.3:629.113.62 (494)

Dr. P. Corrodi, Direktor der Nordostschweizerischen Kraftwerke, Präsident des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, begrüsst die etwa 150 Teilnehmer, worunter eine Reihe Vertreter von eidgenössischen Amtsstellen und von Verbänden und weitere Gäste. Er eröffnet die Tagung mit folgender Ansprache:

Wenn der Schweizerische Wasserwirtschaftsverband mit dem Schweizerischen Elektrotechnischen Verein die Initiative zu der heutigen Tagung über den Trolleybusbetrieb ergriffen hat, so folgte er damit einer alten Tradition. Es ist nicht das erstemal, dass er dem Trolleybus eine Tagung widmet. Er hat bereits am 27. November 1931 in Zürich eine öffentliche Diskussionsversammlung abgehalten über den damals so genannten «elektrischen Oberleitungs-Omnibus». Damals war nämlich der Name «Trolleybus» noch nicht eingebürgert wie heute. Es gingen die verschiedensten Namensvarietäten herum, und damals wurde der «elektrische Oberleitungs-Omnibus» — also eine ziemlich genaue Umschreibung des Begriffes — gewählt. Heute wird niemand dem Vehikel anders mehr sagen wollen als «Trolleybus», trotzdem die sprachliche Ableitung für Philologen vielleicht etwas suspekt erscheinen mag.

Es haben an jener Tagung referiert Ingenieur Hirzeler in Baden über den «elektrischen Oberleitungs-Omnibus, seine technische Entwicklung und Verwendungsmöglichkeit vom wirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet», und Betriebsdirektor Schiffer in Essen an der Ruhr über «Einrichtungen und Erfahrungen mit den Oberleitungs-Omnibussen auf der Strecke Mettmann-Gruiten».

Zu jener Zeit befand sich, jedenfalls in der Schweiz, der Trolleybus noch durchaus in den allerkleinsten Kinderschuhen. Seither hat die Entwicklung, die durch jene Versammlung mitgefördert wurde, mächtig eingesetzt.

Schon in einer zweiten Diskussionsversammlung, die diesmal dem «Trolleybus» (elektrischer Fahrleitungs-Omnibus) gewidmet war, am 30. März 1938 in Bern, konnte über mannigfaltige Erfahrungen aus aller Welt, aber auch in der Schweiz, mit dem Trolleybus Auskunft gegeben werden. Damals referierten wieder Ingenieur Hirzeler in Baden, dann Dipl.-Ing. Wüger in Zürich, Direktor Bourgeois aus Lausanne, den wir auch heute wieder unter den Referenten begrüssen können. Alle diese Referate und Diskussionsvoten sind in den Schriften des Wasserwirtschaftsverbandes veröffentlicht worden (Schriften 18 und 23); eine dritte Schrift ist erschienen unter dem Titel «Der Trolleybus in der Schweiz im Jahre 1940» in dem genannten Jahre, als Sonderabdruck aus der Zeitschrift Wasser- und Energiewirtschaft, mit Beiträgen von Rechtsanwalt Dr. B. Wettstein; von Ingenieur Payot, Chef du Service technique de la Société des Tramways Lausannois; von Direktor Werdenberg in Winterthur, den wir auch heute als Referenten begrüssen dürfen; von Ingenieur Max Denzler in Zürich über die dortigen Erfahrungen; von Ingenieur A. Besson in Neuchâtel über die dortigen Erfahrungen; dann von Direktor Storrer in Altstätten, den wir auch heute als Referenten begrüssen dürfen, über den Trolleybusbetrieb der Rheintalischen Strassenbahnen, und endlich von Direktor von Bonstetten von der Strassenbahn Bern über die erste Trolleybuslinie der Stadt Bern.

Wir nehmen also mit der heutigen Tagung eine alte Tradition des Wasserwirtschaftsverbandes wieder auf, nachdem seit der letzten Publikation sieben Jahre, und zwar sieben Jahre inhaltsreichster Art, verflossen sind — inhaltsreichster Art, wenn auch vielleicht nicht gerade für den weitern Ausbau des Trolleybusses; denn die Verwendung des Trolleybusses in den Städten als Verkehrsmittel hat in den letzten Jahren vor dem Krieg zwar eine starke Entwicklung genommen, aber während des Krieges mussten infolge des Mangels an Pneus und Kupfer verschiedene Projekte zurückgestellt werden.

Nun deuten aber alle Anzeichen darauf hin, dass das neue Verkehrsmittel in den Städten einen raschen Aufschwung nehmen wird.

Sodann ist vor etwa einem Jahr ein weiterer Schritt auf dem Gebiete der Gesetzgebung getan worden, indem das eidgenössische Amt für Verkehr den Vorentwurf zu einem Bundesgesetz über Trolleybusbetriebe aufgestellt und den interessierten Kreisen zur Vernehmlassung zugestellt hat.

Es ist daher der Zeitpunkt gekommen, um sich von berufenen Fachleuten wieder einmal Rechenschaft über den heutigen Stand der Trolleybusfrage geben zu lassen.

Während die technische Entwicklung des Trolleybusses als abgeschlossen gelten kann, bestehen heute noch Probleme, namentlich über seine Wirtschaftlichkeit. Wie Berechnungen und Erfahrungen zeigen, wird in den Städten der Trolleybus auf Strecken mit mittlerem Verkehr finanziell immer besser abschneiden als die Strassenbahn und vor allem der Autobus.

Etwas anders liegen die Verhältnisse bei Ueberlandstrecken, wo die Verwendung des Trolleybusses einen Mindestverkehr voraussetzt, ohne den er unrentabler ist als der Autobus. Das war z. B. der Grund, warum letztes Jahr im Kanton Zürich beschlossen wurde, die unzeitgemäss gewordenen Nebenbahnen des Zürcher Oberlandes — also Strassenbahnbetriebe, es war auch noch eine Dampfeisenbahn dabei — zu ersetzen durch einen Autobusbetrieb, nicht durch einen Trolleybusbetrieb.

Die Frage, welchem der beiden Verkehrsmittel der Vorzug zu geben ist, kann nur auf Grund einer Rentabilitätsberechnung entschieden werden, wobei auch Lokalverhältnisse eine Rolle spielen.

Die Vorträge, die an der heutigen Tagung gehalten werden, befassen sich denn auch zur Hauptsache nicht mit technischen, sondern mit betriebswirtschaftlichen Problemen. Der Schweizerische Elektrotechnische Verein hat in erfreulicher Weise mit dem Wasserwirtschaftsverband zusammen diese Tagung ins Leben gerufen und sich an der Vorbereitung wesentlich beteiligt. Wir waren darüber sehr froh, um so mehr, als wir hofften, dadurch den Kreis der Interessenten stark erweitert zu sehen.

Damit erkläre ich die heutige Tagung als eröffnet und habe die Ehre, das Wort dem ersten Referenten zu erteilen, Herrn Direktor Werdenberg aus Winterthur.