

Vom Trolleybus

Autor(en): **Lüchinger, Walter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Schule**

Band (Jahr): **45 (1958)**

Heft 2

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-527670>

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.

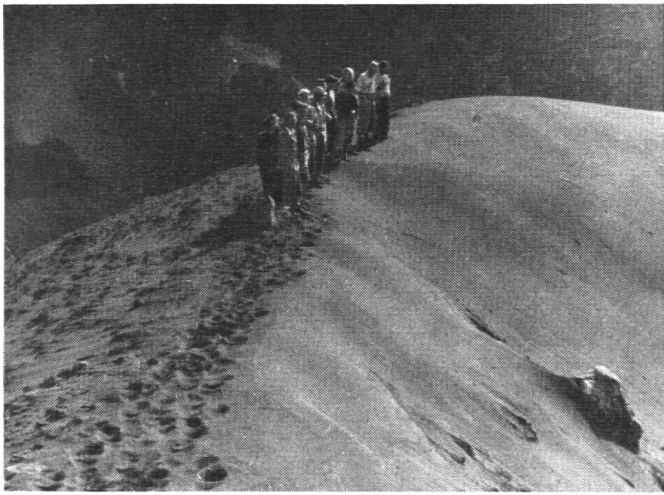


Abb. 10: Stromboligipfel mit dem leichten Aschengrat.

Parabelbahn bis zum Kraterrand hinauffliegen und dann in sausender Fahrt die Sciarra del Fuoco hinunter ins aufzischende Meer schießen.

Allmählich kehrt wieder Ruhe ein. Die Luft ist von Schwefel geschwängert, und aus den Kratern qualmen gelbbraune Schwaden von Schwefeldämpfen. Einzigartig ist dieses schöne Schauspiel, wie ein Rie-

senfeuerwerk in der Form eines gewaltigen Springbrunnens.» (Exkursionsbericht des Geogr. Instituts Bern.)

Schluß

Und so kehren wir wieder zurück von der Insel der Sonne im tiefblauen Mittelmeer, der das Schicksal ihrer Lage wegen schon so manchen üblen Streich gespielt. Wer sich also leichthin vorstellte, der Sizilianer erfreue sich eines sorglosen Dolce far niente, revidiere seine Ansicht gründlich. Er muß wie wir sein Brot verdienen in Schweiß, in Sorgen und Gefahren. Während bei uns Wildwasser und Lawinen drohen, zerstören oft Vulkane, Erdbeben und Dürre die Heimatscholle Siziliens.

Literaturnachweis

Harms: Erdkunde, Band Europa.

Annaheim-Brunner: Süd- und Westeuropa.

Binggeli: Sizilien.

Sizilien, Exkursionsbericht des Geogr. Instituts der Universität Bern (Prof. Gyax).

Siegner: Italien.

Vom Trolleybus Walter Lüchinger

Diese heimatkundliche Arbeitseinheit wurde mit Viertkläßlern durchgearbeitet. Sie könnte ebensogut in der 5. Klasse erstellt werden. Die vorliegende Arbeit will als Anregung dienen. Ähnliche Arbeiten ließen sich erstellen über Tram, Autobus, Bahn usw.

Material (von der Rheintalischen Straßenbahn in Altstätten erhältlich): Plan des Busses mit Anhänger; Statistik über Frequenz; Plakate; Bilder über den neuen Autobus; Geschäftsberichte der Bahn; Gedenkschrift über Bahneröffnung 1897; ferner ‚Unser Rheintal‘ 1947, ‚Rheintaler‘ vom 7. September 1940.

Lehrausgänge: Die Arbeitsgruppen besichtigen zwei- bis dreimal den Bus bei der Haltestelle im Dorf. Eine Gruppe besucht das Depot in Altstätten, eine andere fährt nach Altstätten und beobachtet den Bus im Innern.

Arbeitsaufgaben (an Klassengruppen):

1. Beobachtet und beschreibt einen Trolleybus von außen! (Beide Seiten!)
2. Berichtet über das Innere des Busses!
3. Zeichnet die Seitenansichten, einen Plan über die Inneneinrichtung!
4. Studiert den Fahrplan und berichtet darüber! (Zeiten, Preis...)
5. Beobachtet das Aus- und Einsteigen der Busbenützer!
6. Berichtet über das Depot in Altstätten!
7. Zeichnet einen Teil des Busses und erklärt! (Z. B. Bügel, Rad...)

Durchführung: Die Arbeitsaufgaben werden gruppenweise durchgearbeitet. Nr. 2, 4, 6 nur von gewählten Gruppen bearbeiten lassen!

Die mündlichen Berichte abhören, Kritik, Berichtigungen, Ergänzungen, Skizzen erstellen. Auch Gehörtestichwortartig notieren. Dann anderntags wieder berichten, aber durch Schüler, die nicht beobachteten, sondern nur den Gruppenbericht abhören. Die Beobachtungsgruppe führt und korrigiert.

Sprachübungen

1. *Fachausdrücke:* nach dem Bilde, nach der Zeichnung solche gemeinsam erarbeiten. An die Wandtafel oder auf Blätter schreiben: Luftklappe, Stoßstange, Ortschaftstafel, Seitenspiegel, Anhängerhaken, Winker, Schutzblech, Seilrolle, Bügel, Scheibenwischer, Fenster, Schlußlicht, Einsteigetrichter, Räder, Pneus, Nachtlampen, Nebellampen, Hintertüre, Nummer, Aufschriften...

Diese Fachausdrücke werden in Übungsabteilungen eingehend geübt.

Abt. 1: beim Lehrer, mündlich:

a) auf Skizze die Dinge zeigen (Hier ist die Luftklappe... Zeige mir...). Fehler korrigieren (Das ist die Nummer, nicht die Aufschrift...)

b) Sätze bilden mit den Fachwörtern (Die Ortschaftstafeln befinden sich vorn und auf der rechten Seite am Dach des Busses...)

c) Einzahl – Mehrzahl (eine Luftklappe, viele Luftklappen...)

Abt. 2: Sie notiert die Sätze an der Wandtafel.

Abt. 3: Sie erstellt eine Übung (a, b, c, Wahl) auf ein Blatt.

Je nach 10 Minuten erfolgt der Wechsel der Abteilungen. Wesfallübungen.

2. *Diktat:* Sie enthalten Fachausdrücke, werden durch Schüler zusammengestellt und diktiert.

1. a) Wortdiktat, Einzahl – Mehrzahl

b) in ganzen Sätzen

2. Wer steigt in den Bus, wer verläßt den Bus? (Der Vater, Lehrer, Schlosser, Arbeiter, Optiker...). Üben in Abteilungen:

a) Einzahl – Mehrzahl (Vater – Väter...)

b) Sätze (Der Vater verläßt den Bus. Die Mutter steigt in...)

c) Fragesätze (Ist der Trolleybus schon abgefahren?)

d) Wenfall (Der Bus bringt einen Lehrling nach Berneck.)

e) Personen: Ich (du, er, wir...) hole den Vater – einen Herrn – ab... Auch in Vergangenheit und Zukunft und Frageform setzen.

f) Nebensätze: Der Vater fährt mit dem Bus nach Heerbrugg, *um* mit dem Zug nach Rorschach *zu* reisen...

3. Was die Leute im Bus tun:

Sie reden, schauen, zeigen, lesen, stricken, studieren, vergleichen, lachen, sehen nach, berichten, erzählen, beobachten, halten, plaudern, hören hin, lauschen, denken nach, ruhen aus, machen sich bequem, verschlafen...

a) Nenne Vergangenheit: reden – redeten...

b) Mittelwort der Vergangenheit: geredet, geschaut, gezeigt...

c) Mittelwort der Gegenwart: redende Frauen, schauende Kinder...

d) Sätze: Der Mann redet mit einem Reisenden. Die Mutter plaudert mit Frau Senn.

4. Wann fahren sie auf dem Trolleybus:

Der Arbeiter fährt am Morgen und Mittag auf dem Bus zur Fabrik. Der Sekundarschüler...

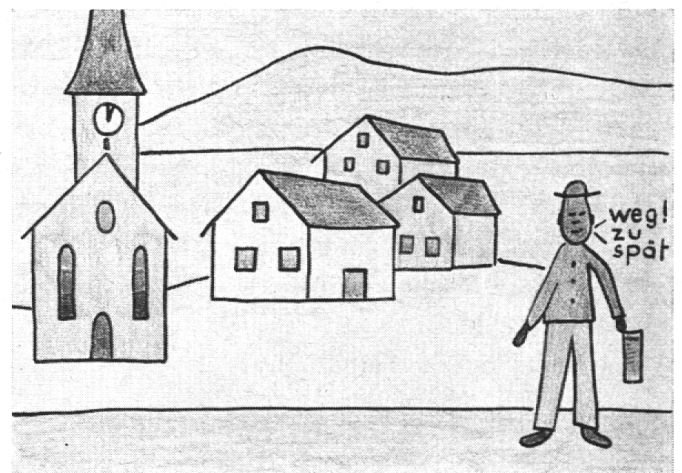
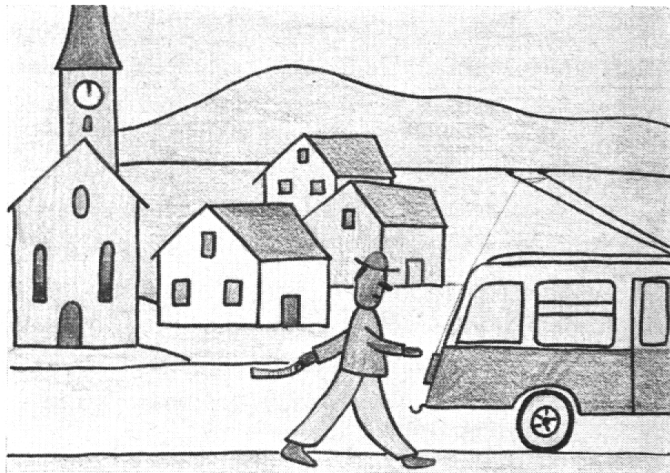
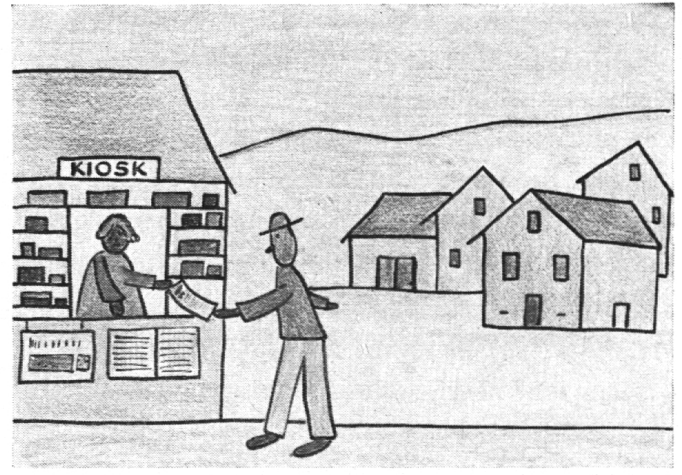
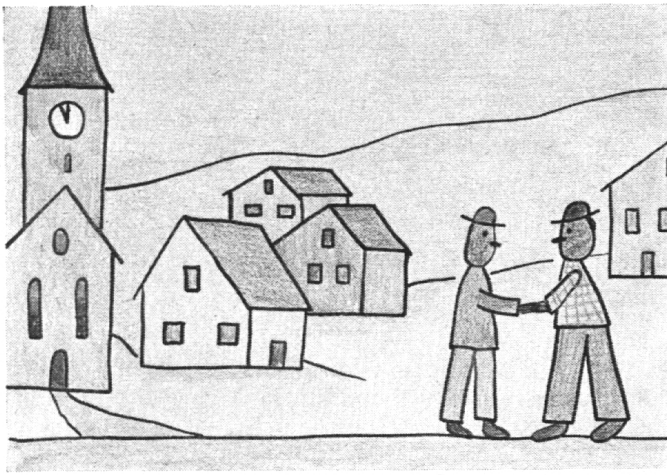
5. Was die Leute im Bus mit sich tragen: Mappen, Körbe, Turnsäcke, Pakete, Taschen, Netze, Schulsäcke, Rollen, Handschuhe...

a) Sätze: Die Schülerinnen tragen Mappen bei sich...

b) Wesfall: Der Korb einer Marktfrau, der Schulsack eines Schülers, das Täschchen einer Dame, der Koffer des Herrn...

6. Was hat der Busführer zu tun? Er knipst die Billette, öffnet die Türe, lenkt das Steuer... (Vergangenheit, Zukunft)

7. Berichte genau, was du machst vom Einsteigen in Rebstein bis zum Aussteigen in Altstätten! Ich steige die Tritte hinauf, zeige das Abonnement, sage: «Bitte, ein halbes Billett nach Altstätten», nehme die Karte dankend in die Hand, versorge sie, suche einen freien Platz, begeben mich dorthin, setze mich, grüße



meinen Nachbarn, beobachte den Straßenverkehr, drücke auf den Haltknopf an der Wand, erhebe mich, gehe zur Aussteigetüre, achte auf die Tritte, verlasse den Bus. (Wandtafel.) Du... Er... Wir... Vergangenheit, Zukunft, Frageform.

8. Wandtafeltext: *Was sagt ihr dazu?*

Hans wartet auf den Trolleybus. Er will nach Altstätten fahren. Beim Einsteigen drängt er durch die Erwachsenen nach vorn. Zum Busführer spricht er: «Ich will ein Billett nach Altstätten.» Hans sucht einen schönen Platz. Dort macht er sich breit. Ältere Frauen müssen stehen. Hans denkt: Ich habe bezahlt, also gehört auch mir ein schöner Platz am Fenster. Bald zeichnet er mit seinen Fingern Männchen auf die schwitzende Scheibe. Alle Leute sollen mein Werk sehen. Beim Aussteigen in Altstätten will er der erste sein. Er zwingt sich frech an die Türe. Mit einem Sprung ist er draußen und schon drüben bei der Post.

Es folgt die Kritik. (Anstand?) Wie machst du's besser?

Schreibe den Text neu: So macht es ein anständiger Knabe.

9. Erstellt einen Bildaufsatz zu den obigen vier Zeichnungen. Titel: *Zu spät!*

Mehrdarbietung

Was ich über den Trolleybus erfuhr:

Zugslänge	20,20 m	Höhe außen	2,80 m
(Bus und Anhänger)		Bügelhöhe	3,32 m
Buslänge	9,95 m	(gelegt)	
Anhängerslänge	9,00 m	Höhe innen	2,00 m
Breite	2,40 m	Leergewicht	7950 kg
Radabstand	5,20 m		
Platzzahl: Bus:	37 Sitzplätze, 23 Stehplätze (60);		
Platzzahl: Anhänger:	40 Sitzplätze, 20 Stehplätze (60)		
Kastengerippe	aus Leichtstahlprofil		
Seitliche Abweichung	(links und rechts) 4,50 m		
Fernbetätigung	der Ein- und Aussteigetüren		
Geldwechseinrichtung	Elektr. Bremsen		
Keine Kuppelung	Wechselgetriebe		
Geschwindigkeit	60 km (außerorts)		
Gäste	von vorn nach hinten zirkulieren		
Gepäckabteil			

Diese erarbeiteten Angaben werden von jedem Schüler einzeln notiert. Es entsteht ein Bericht. (Zum Beispiel: Die Zuglänge des Trolleybusses mit Anhänger beträgt 20,20 m. Der Bus allein ist 9,95 m lang. Der kürzere Anhänger mißt 9 m...)

Die Rheintalischen Straßenbahnen 1897–1957 (14,840 km) Sachtext für die Hand des Schülers (vervielfältigen): Die rheintalischen Dörfer liegen zum großen Teil abseits der Bahn. Deshalb planten weitblickende Rheintaler Männer schon 1891 eine Tramverbindung von Altstätten nach Thal. Der Hauptförderer der Trambahnidee war J. Schmidheiny, Ziegeleibesitzer, Heerbrugg. 1891 wurde beschlossen, das obere Teilstück, Altstätten–Berneck–Au, sei zu erstellen. Die Verbindung Au–Thal wurde fallengelassen (unrentabel) und Berneck als Endstation bestimmt, nicht mehr Au. Au besaß damals noch einen Schnellzugshalt der Bahn. Es konnte ohne das Tram auskommen. 1892 erschien der erste Kostenvorschlag: Altstätten–Berneck Fr. 478000.–. Der Kilometer Straßenbahn wäre also auf Fr. 32200.– zu stehen gekommen.

Doch wollten die Gemeinden, durch die das Tram führen sollte, anfangs nichts wissen vom Bau. Überall hieß es: Die Trambahn ist ein Hindernis für die Entwicklung der Dörfer. Trotz diesen Widerständen aber kam sie zustande. Das Geld dazu stellten die Herren Fabrikanten J. Schmidheiny, Heerbrugg, J. Rohner, Rebstein, Fidel Eugster, Altstätten, zur Verfügung. Am 16. Dezember 1895 wurde der Bau der Bahn endgültig beschlossen.

Innert wenigen Monaten waren die Werkstätten, Geleise, Stromleitungen erstellt gewesen.

Am 16. März 1897 fuhren die ersten drei braun lackierten Wagen durch unsere Dörfer. Die Bevölkerung bestaunte sie als Wunder. Wie freute sich die Schuljugend auf die erste Gratisfahrt an jenem Tage. Am 5. April 1897 wurde die Bahn bei schlechtem Wetter feierlich eröffnet. Besonders in Rebstein waren die bekränzten Tramwagen freudig begrüßt worden. In Berneck fand der Festzug statt, an dem sich alle Dorfvereine und Ehrengäste beteiligten. Im anschließenden Festakt wurde die wohlgelungene Tramverbindung, die Fr. 920000.– gekostet hatte, gebührend gefeiert. Bereits im folgenden Jahr 1898 benützten 447534 Personen das Tram.

In spätern Jahren wurde der weitere Ausbau der Bahn an die Hand genommen.

Am 11. Oktober 1915 konnte die Linie Heerbrugg–Diepoldsau eröffnet werden. In den dreißiger Jahren

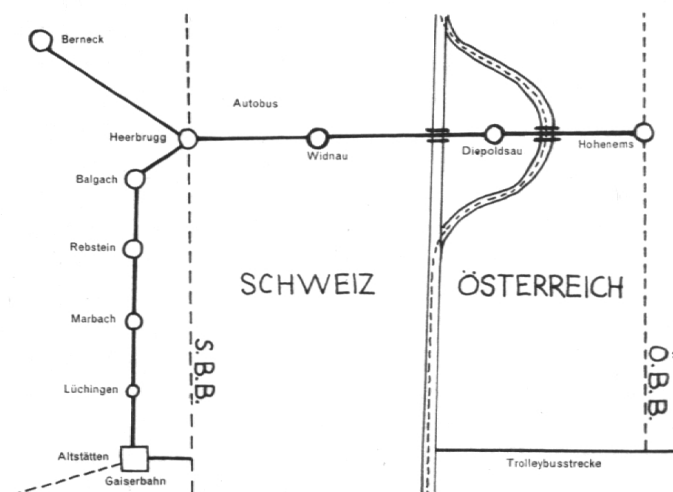
stieg der Motorfahrzeugverkehr stark an. Die schmale Straße von Altstätten bis Heerbrugg mit der Geleiseanlage des Trams wurde zu einem gefährlichen Verkehrshindernis. Deshalb wurde die veraltete Trambahn zwischen Altstätten und Heerbrugg–Berneck 1940 umgestellt auf den schienenlosen Trolleybusbetrieb.

Am 8. September 1940 wurden die ersten 5 Trolleybusse (erste Hochspannungstrolleybusse der Welt) in Betrieb genommen. Ihr Bau kostete Fr. 973000.–. Die Personenbeförderung stieg 1945 auf 1135685 an. Seit dem 3. Juni 1956 verkehren zwischen Heerbrugg und dem österreichischen Hohenems moderne Autobusse. Sie sind in ihrer Bauart gleich wie die Trolleybusse. Doch ist ihre Platzzahl größer. Durch die Schaffung dieser neuen Linie nach Hohenems kann von der Station Heerbrugg aus die Station Hohenems der ÖBB bequem erreicht werden. Eine solche Verkehrslinie, die zwei Länder verbindet, nennt man *internationale* Verkehrsverbindung.

1956 beförderte die Rheintalische Straßenbahn 1380881 Personen, also durchschnittlich täglich über 3000 Personen.

Arbeitsaufgaben zum Sachtext:

1. Berichtet über die Gründe der Entstehung der Rheintalischen Straßenbahn!
2. Sucht und notiert aus der St.-Galler Karte die Dörfer, die abseits der SBB liegen!
3. Warum wehrten sich die Gemeinden gegen das Tram?
4. Notiert die wichtigsten Daten über die Entwicklung der Rheintalischen Straßenbahn!



5. Zeichnet die Trolleybusstrecke aus der St.-Galler Karte! (Erstelle vorerst die Bodenkarte [Sandkastenarbeit], dann die Skizze auswendig!)

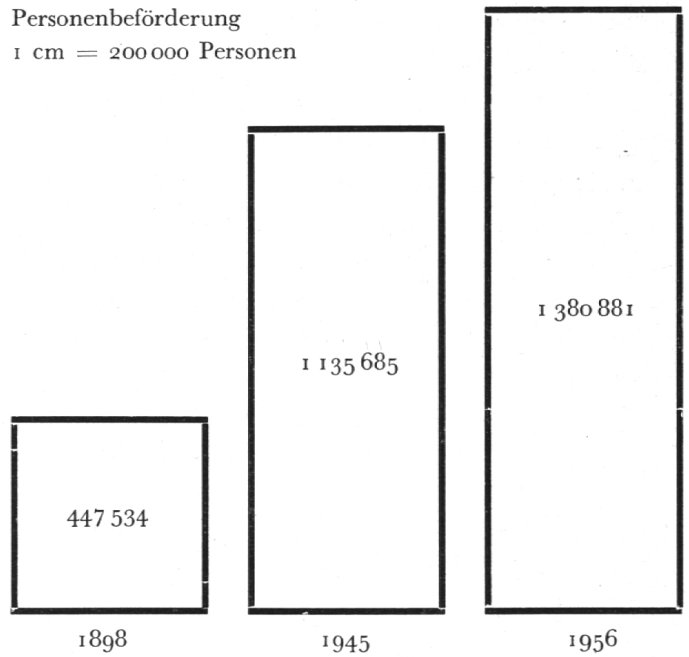
6. Notiert die Personenbeförderungszahlen verschiedener Jahre! Stellt die Entwicklung durch Säulen dar! (Berechne auch die durchschnittliche tägliche Beförderung!) Säule: 100 000 Personen = 1 cm.

7. Lest im Lesebuch 3. Klasse (St. Gallen), Seite 128: Die Straßenbahn!

Lösung Nr. 4:

- 16. Dez. 1895: Bahnbau beschlossen
- 16. März 1897: Erstes Tram fährt. Schuljugend Gratisfahrt
- 5. April 1897: Feierlich eröffnet. Kosten Fr. 920 000.-
- 11. Okt. 1915: Heerbrugg–Diepoldsau eröffnet
- 8. Sept. 1940: Erster Hochspannungstrolleybus der Welt in Betrieb

Personenbeförderung
1 cm = 200 000 Personen



3. Juni 1956: Autobusverkehr Heerbrugg–Hohenems. Internationale Strecke

Unsere Missionsschule !

Das Feuer freudiger Missionsbegeisterung, das zunächst die Herzen der Delegierten an der denkwürdigen Tagung von Rapperswil zu mutigem Entschluß entbrennen ließ, hat bereits die Herzen zahlreicher Kolleginnen und Kollegen im ganzen Schweizerland erfaßt. Herr Bernhard Koch, unser eifriger Missionssekretär, konnte schon vor einiger Zeit melden, daß die ersten 25 000 Franken zum Versand bereit sind. Das ist eine schöne Summe. Aber sie ist doch erst ungefähr der dritte Teil von dem, was wir zum Bau der geplanten Schule nötig haben. Darum darf der Gedanke nicht vergessen werden. Die schwesterliche und brüderliche Erinnerung an das große Werk darf nicht aufhören. Der Jahresbericht des bündnerischen Kantonalverbandes hat mit vollem Recht einen erneuten flammenden Aufruf veröffent-

licht. Ihm entnehme ich die ernstesten Worte:

«Wir wissen und freuen uns, daß das Erkennen der missionarischen Pflicht wie ein großes Erwachen durch die europäische Christenheit geht. Wir fangen an einzusehen, daß es keine selbstgenügsame europäische Isolierung und keine Gleichgültigkeit gegenüber dem ‚Unbekannten Afrika‘ mehr geben darf. Wir begreifen allmählich, daß wir alle uns irgendwie beteiligen können und müssen an dem gewaltigen Ringen, daß es gegenwärtig um die Seele des schwarzen Erdteils geht und der Ausgang dieses Ringens nach menschlichem Ermessen das religiöse Antlitz Afrikas auf Jahrhunderte hinaus prägen wird. Wir fühlen vielleicht auch, daß das, was sich dort abspielt, unter Umständen schneller als wir ahnen zum Schicksal Europas werden kann.»

Umschau

So ist es. Afrika ist unser naher Nachbar geworden. In dieser Überzeugung haben sich viele unter uns gesagt, daß unsere Gabe nicht den Charakter eines almosenhaften Scherfleins tragen darf, sondern eines bewußten Opfers. So gibt es in unsern Reihen solche, die sich zu Gaben von mehreren hundert Franken entschlossen. Vivant sequentes! (Missionsaktion der kath. Lehrerschaft der Schweiz, Zentralstelle Hitzkirch, Postcheck VII 17511)

Leo Dormann

Blinklichter

Die Lehrerflucht vor dem ‚Sozialismus‘ der Ostzone

spk. Innerhalb von vier Wochen haben sich im Januar 126 ostzonale Lehrer als