

## London Electrobus Company

---

15 lipca 1907 r. na ulice Londynu wyjechały autobusy z Electrobus Company. Władze miasta uznały za świetny pomysł zastąpienie dorożek, a także autobusów spalinowych – ekologicznymi elektrobusami. W tamtym czasie Londyńczyków obsługiwało 230 hałaśliwych autobusów na benzynę.

Jedna czwarta z nich zawsze była w naprawie.

Niezadowolenie z tej formy transportu było tak duże, że, jak podaje teslamotorsclub.com, w 1907 r. „The Economist” ogłosił „triumf konia”. Te z kolei były sprawcą olbrzymiego fetoru. Stąd też transport publiczny był właściwym miejscem dla autobusów na baterie i tę właśnie lukę chciała wypełnić firma London Electrobus Company.

London Electrobus Company



Świetnie zaprojektowane, łatwe w obsłudze pojazdy, zasilane akumulatorami,

po jednorazowym naładowaniu mogły zabrać 34 pasażerów na 60 kilometrową przejażdżkę. Wymiana akumulatora trwała jedynie 3 minuty, a do jego ładowania nie było konieczne zjeżdżanie do zajezdni, ponieważ miejsca ładowania były rozmieszczone w wielu punktach miasta.

„Nie ma smrodu, hałasu, przegrzania, wstrząsów, możliwego niebezpieczeństwa i, co ważne, pojazdy nie płoszą zaprzęgniętych w dorożki koni” - tak zachwalano nowe elektryczne autobusy.

Rozwiązanie to było nowatorskie i miało przed sobą świetną przyszłość. Dość powiedzieć, że na tego rodzaju rozwiązaniach, w niemal niezmienionej postaci, opiera się transport miejski w Chattanooga (TN) w USA. W kwietniu 1906 r. akcje spółki zaczęły być notowane na giełdzie. Firma chciała zebrać 300 tys. funtów, by móc zaopatrzyć miasto w 300 nowych autobusów. Pierwszy pakiet akcji przyniósł dochód w

wysokości 120 tys. funtów. Kiedy wydawało się, że Electrobus osiągnie giełdowy sukces, miasto obiegła wiadomość, że firma zakupiła prawa patentowe od Barona de Martigny, płacąc za nie 20 tys. funtów, czyli równowartość dzisiejszych 7,5 mln funtów. Patent był przestarzały i nie miał nic wspólnego z elektrycznymi pojazdami. Inwestorzy nie dali się nabrać i zażądali zwrotu pieniędzy - prawie 80 tys. funtów.

Za Baronem do Martigny, który okazał się być kanadyjskim muzykiem, stał Edward Lehwiss, niemiecki prawnik - zawodowy wyłudzacz, który dochodami z oszustw opłacał swoje hobby - szybkie samochody i drogiego szampana. Zakładał on fikcyjne firmy, aby wyprowadzić pieniądze z londyńskiego przedsiębiorstwa. Jedną z nich była Electric Vehicle Company z West Norwood, która produkowała autobusy. Przyjęła ona zaliczkę w wysokości 31 tys.

funtów, co miało pokryć koszt produkcji 50 autobusów, z czego jedynie 20 dostarczono. Londyn przepłacił za każdy z tych pojazdów, a wycofanie środków przez inwestorów doprowadziło do likwidacji spółki. Raz jeszcze Lehwess postanowił zarobić, odkupując 8 autobusów, płacąc za każdy 800 funtów i odsprzedając za 3,5 tys. funtów.

Z hucznych zapowiedzi władarzy pozostało tylko wspomnienie. Poza tym o klęsce transportu elektrycznego zdecydowały preferencje społeczeństwa dotyczące pojazdów spalinowych, czyli... moda. Na początku XX wieku spaliny i hałas były oznaką luksusu, prestiżu i postępu, a pojazdy elektryczne zaczęto utożsamiać ze starszym pokoleniem.

Przykład elektrycznych autobusów z Londynu pokazuje, że najlepsze pomysły nie zawsze najlepiej się sprzedają – tego zdania jest Mark Hairr z Instytutu Zaawansowanej

Technologii Transportu  
(Advanced  
Transportation  
Technology Institute),  
który twierdzi, że po dziś  
dzień nie wymyślono  
bardziej ekonomicznego  
i ekologicznego  
transportu publicznego.

*Źródła:*

*unambig.wordpress.com;  
teslamotorsclub.com;  
petergould.co.uk;  
googlebooks The Electric  
Vehicle: Technology and  
Expectations in the  
Automobile Age. Gijs  
Mom Baltimore; Wyd.  
Johns Hopkins University  
Press 2004.*

*Opublikowano w dniu 15.07.2019 r.*

*przez Wydział Informacji i Edukacji Antykorupcyjnej GSz CBA*