London Electrobus Company

15 lipca 1907 roku 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 roku „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 chciał wypełnić London Electrobus Company.

Świetnie zaprojektowane, łatwe w obsłudze pojazdy, zasilane akumulatorami na jednym ładowaniu mogły zabrać 34 pasażerów na 60 kilometrową przejażdżkę. Wymiana akumulatora zabierała 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 tej filozofii, w niemal niezmienionej postaci, opiera się transport miejski w Chattanooga (TN) w USA. W kwietniu 1906 roku akcje spółki zaczęły być notowane na giełdzie. Firma chciała zebrać 300 tysięcy funtów, by móc zaopatrzyć miasto w 300 nowych autobusów. Pierwszy pakiet akcji przyniósł dochód 120 tysięcy funtów. Kiedy wydawało się, że Electrobus osiągnie giełdowy sukces, miasto obiega wiadomość, że firma zakupiła prawa patentowe od Barona de Martigny, płacąc za nie 20 tysięcy funtów, czyli równowartość dzisiejszych 7.5 miliona funtów. Patent był przestarzały i nie miał jednak nic wspólnego z tego typu pojazdami. Inwestorzy nie dali się nabrać i żądali zwrotu pieniędzy – prawie 80 tysięcy funtów.

Za Baronem Martigny, który okazał się być kanadyjskim muzykiem stał Edward Lehwess, niemiecki prawnik – zwany zawodowym naciągaczem, który przekrętami opłacał swoje hobby – szybkie samochody i drogi szampan. Założył on firmy krzaki, aby doszczętnie wypompować pieniądze z londyńskiego przedsiębiorstwa. Jedną z nich była Electric Vehicle Company z West Norwood, która produkowała autobusy. Przyjęła ona zaliczkę w

wysokości 31 tysięcy funtów, co miało pokryć koszt produkcji 50 autobusów, z czego jedynie 20 dostarczono. Londyn przepłacił za każdy z tych pojazdów, a początkowa porażka z inwestorami doprowadziła do likwidacji spółki. Raz jeszcze Lehwess postanowił zarobić, odkupując 8 autobusów, płacąc za każdy 800 funtów i odsprzedając za 3 i pół tysiąca funtów.

Z hucznych zapowiedzi włodarzy pozostało tylko wspomnienie. Na klęskę niemal bezszumowego transportu elektrycznego wpłynęły 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 London Electrobus 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.