Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 28 (1936)
Heft: (4-5)

Artikel: Trolleybusse in Italien
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-922269

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: 10.12.2025

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

Fig. 29 Ausstellungszug 1936. Teilansicht des Standes der «Elektrowirtschaft».
Train exposition 1936. Vue partielle du stand de l'«Electrodiffusion».

Fig. 30 Ausstellungszug 1936. Teilansicht des Standes der «Elektrowirtschaft».
Train exposition 1936. Vue partielle du stand de l'«Electrodiffusion».

Trolleybusse in Italien

In der französischen Zeitschrift «Le Véhicule Electrique» sind in letzter Zeit eine Reihe von Beschreibungen von Trolleybus-Anlagen erschienen, die in verschiedenen Ländern der Welt gebaut wurden. So berichtet zum Beispiel die letzte Oktober-Nummer über die Trolleybus-Anlagen in Italien. Wie diesem Artikel zu entnehmen ist, reicht die erste Anwendung des Trolleybusses als öffentliches Verkehrsmittel in Italien auf etwa 30 Jahre zurück. Zwei Anlagen aus dieser Zeit sind noch in Betrieb. Zu einem bedeutenden Aufschwung solcher Fahrzeuge ist es aber erst seit dem Jahre 1927 gekommen, nachdem dank den grossen Fortschritten im Strassen- und Automobilbau, sowie in der Elektrotechnik, die Schwierigkeiten, die sich der anstandslosen Verwendung dieser Fahrzeuge für einen regelmässigen Betrieb noch entgegenstellten, überwunden werden konnten. In den andern Ländern machte der Trolleybus übrigens die gleiche Entwicklung wie in Italien durch, indem er ebenfalls erst im letzten Jahrzehnt zur vollen Geltung kam.

Gegenwärtig bestehen in Italien folgende Trolleybus-Anlagen:

Anlage	Jahr der Inbetriebsetzung	Anzahl Fahrzeuge im Betrieb	Länge Linien km
Ivrea-Cuorgné	1908	10	25
Cuneo-Chiusa	1911	7	17
Vicenza	1927	12	6
Turin	1931	3	2,5
Venedig	1933	15	12
Mailand	1933	3	4,4
Mestre (in Bau)	1934	6	4,5
	Total	56	71,4

Von den fünf letzten Anlagen sei kurz folgendes hervorgehoben:

Vicenza. Der Trolleybus ersetzt dort eine Strassenbahnlinie von 6 km Länge, deren Geleise erneuerungsbedürftig waren. Da die Auswechslung des Oberbaues bedeutende Mittel erforderte, wurde die Strassenbahn aufgehoben. Mit dem Trolleybus konnte die Reisegeschwindigkeit von 11 auf 15 km/h erhöht und die Zugsfolge von 8 auf 6 Min. verdichtet werden. Die Betriebskosten pro Wagenkilometer sind etwa um 20 % kleiner als bei der Strassenbahn.

Turin. Hier war es eine Autobuslinie, die durch Trolleybusse ersetzt wurde. Die Wagen sind

zweiachsig und wiegen leer 5 t. Sie enthalten 26 Sitz- und 34 Stehplätze und sind mit zwei Motoren von je 35 PS bei 600 V Klemmenspannung versehen. Die stark geneigte Linie weist eine mittlere Steigung von 45 ‰ und eine maximale Steigung von 65 ‰ auf.

Venedig. Diese Anlage zeigt den Fall einer Trolleybuslinie, auf der mit sehr hoher Geschwindigkeit gefahren wird. Der Trolleybus beweist hier einwandfrei seine guten Fahreigenschaften und seine grosse Betriebssicherheit. Die Linie stellt eine Verbindung zwischen Venedig und Mestre auf dem Festland her und verläuft über die neue 4 km lange Brücke, die am 25. April 1933 eingeweiht wurde. Die Gründe, die dazu führten, den Trolleybus an Stelle einer Strassenbahn oder eines Autobusses zu wählen, liegen in der besseren Wirtschaftlichkeit und im grösseren Komfort dieses Verkehrsmittels. Die Wagen sind zweiachsig und enthalten 35 Sitz- und 30 Stehplätze. Ihr Leergewicht beträgt 5850 kg; sie sind mit zwei Motoren von je 35 PS bei 600 V Klemmenspannung versehen. Die 10 km lange Strecke zwischen Venedig und Mestre wird in 15 Min. zurückgelegt. Die mittlere Reisegeschwindigkeit beträgt somit 40 km/h, die maximal erreichbare Fahrgeschwindigkeit 60 km/h. Im ersten Betriebsmonat wurden täglich 6000 Personen im Mittel und 14 000 Personen im Maximum befördert. Das neue Verkehrsmittel fand beim Publikum sogleich grossen Anklang.

Mailand. Dieser Stadt war die Aufgabe gestellt, eine Verbindung zwischen dem Stadtviertel Loreto beim Hauptbahnhof und dem etwa 4 km davon entfernten Vorort Dergano zu schaffen. Um die hohen Anlagekosten einer Strassenbahnlinie zu ersparen, beschloss man einen Trolleybus-Betrieb einzurichten. Die Linie wurde am 28. Oktober 1933 eröffnet. Drei Wagen verschiedener Bauart, die von den Firmen Fiat, Stigler und Turrinelli stammen, versehen den Dienst auf dieser Strecke. Durch vergleichende Versuche mit diesen Wagen soll die für künftige Anschaffungen am besten geeignete Fahrzeugtype ermittelt werden. Das von Fiat gebaute Fahrzeug ist gleich wie die für Venedig verwendeten Trolleybusse. Der von der Firma Stigler gelieferte Wagen hat einen Seriemotor von 80 PS bei 600 V erhalten, während der Bus der Firma Turrinelli mit vier Motoren von je 20 PS ausgerüstet ist. Bei letztgenanntem Fahrzeug wurden je zwei Motoren in einem gemeinsamen Gehäuse vereinigt, das zugleich eine der beiden Hinterachsen des dreiachsigen Wagens bildet.

Mestre. Bei dieser noch im Bau befindlichen Anlage handelt es sich um eine Ausdehnung der Linie Vendig-Mestre nach verschiedenen Vororten von Mestre.

Alle oben angeführten italienischen Trolleybus-Anlagen erfreuen sich grosser Beliebtheit des Publikums. Dieses weiss die grossen Vorteile des neuen Verkehrsmittels wie Komfort, ruhigen Lauf, Geräuschlosigkeit und Geruchlosigkeit wohl zu schätzen. Die guten Erfahrungen gaben zur Aufstellung zahlreicher Projekte Anlass, so dass mit einer baldigen erfolgreichen Weiterentwicklung des Trolleybusses in Italien zu rechnen ist.

M. Hiertzeler.

Trolleybus en Italie.

La revue française «Le Véhicule Electriques» donne dans son numéro d'octobre un aperçu des services de trolleybus en Italie. Ils sont apparus dans ce pays, il y a 30 ans, mais se sont développés surtout depuis 1927.

Il existe actuellement de nombreux services dans les grandes villes, totalisant 56 voitures et 71,4 km de lignes exploitées.

A Vicence, le trolleybus remplaça un tramway dont les 6 km. de rails devaient être reconstruits. Avec le trolleybus la vitesse passa de 11 à 15 km/h. et la fréquence des voitures de 8 à 6 min. Les frais d'exploitation furent 20% plus faibles.

A Turin, le trolleybus a remplacé une automobile. La nouvelle voiture a 26 places assises et 34 debout; elle pèse 5 tonnes à vide et possède 2 moteurs de 35 CV. à 600 V. La pente de la ligne est de 65 ‰ maximum.

Un trolleybus relie Venise à Mestre sur la côte. Il comporte 35 places assis et 30 debout. Poids à vide 5850 kg, 2 moteurs de 35 CV., 600 V. Le trajet de 10 km est parcouru en 15 min.; la vitesse maximum est de 60 km/h.

A Milan, une ligne de 4 km relie Loreto à Dergano, comportant des voitures Fiat, Stigler et Turrinelli. La Ire est identique à celles de Venise. Le trolleybus Stigler a un moteur de 80 CV., 600 V. et celui de Turrinelli 4 moteurs de 20 CV. montés 2 à 2 dans la même carcasse.

Ces trolleybus ont la faveur du public grâce à leur confort, leur marche silencieuse et douce, et les résultats d'exploitation en sont bons. M.

Persönliches.

Société Romande d'Electricité, Clarens-Montreux.

Dans sa dernière séance, le Conseil d'Administration de la Société Romande d'Electricité a décidé de nommer M. Louis Mercanton, licencié ès-siences commerciales, comme «Directeur commercial» et M. Pierre Payot, ingénieur, comme «Directeur technique». Ces Messieurs continueront à signer collectivement pour représenter cette société comme fondés de pouvoirs entre eux ou avec l'un des employés supérieurs auxquels la signature a été conférée antérieurement.

Cie vaudoise des forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe, Lausanne.

Herr G. Nicole, Ing., Direktor der Cie vaudoise des forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe, Lausanne, der dieser Gesellschaft seit 1. Februar 1904 vorstand, tritt auf 30. Juni nächsthin von der Leitung zurück.