

Eine Tram für Genua

Von der Entstehung der Genua-Littorine, ihrem Export in die Welt, und tollen Erinnerungen an „La Superba“

In den frühen 30ern des letzten Jahrhunderts begannen die wichtigsten italienischen Verkehrsunternehmen, die auch Straßenbahnlinienn betrieben, ihre Flotten mit neuen Fahrzeugen zu modernisieren.

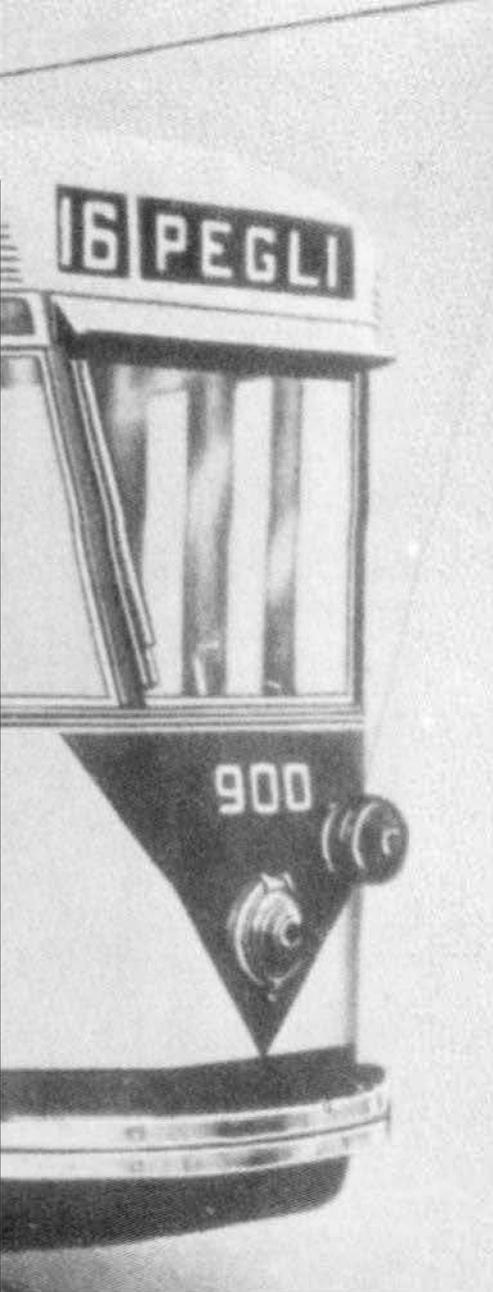
Einer der ersten neuen und innovativen Fahrzeugtypen wurde von der Straßenbahn Bologna mit Inbetriebnahme ihrer Serie 200 verwirklicht.

In dieser Zeit stand Generaldirektor Ing. **Barbieri** dem Unternehmen vor, der später zur UITE nach Genua wechselte. Dort wollte er als neuer Direktor ein Fahrzeug für die Stadt des Leuchtturms bauen lassen, das die gleichen innovativen Eigenschaften wie die neuen Trams in Bologna aufweisen sollte.

Es war in Genua außerdem an der Zeit, die dortige Flotte mit ihren vielen überalterten Fahrzeugen zu modernisieren,

darunter auch die bekannten „Zwei Zimmer mit Küche“-Züge, die aus jeweils zwei fix gekuppelten Einheiten aus dem 19. Jahrhundert bestanden, aber auch die ebenso veralteten „Casteggini“-Wagen.

So kam es, dass Barbieri 1937 während seines ersten Besuchs in den Werkstätten des Sampierdarena-Depots die Arbeiter anwies, sie mögen an diesem Ort eine Tram bauen, die



„der Stadt Genua würdig“ sei. In den darauffolgenden Monaten begann die Arbeit an der Konstruktion des ersten Prototyps einer innovativen Tram mit dem Namen der Stadt ihres Einsatzes: Genua. Gemäß Arbeiterberichten gab es keine eigene Designphase.

Der Ingenieur brachte seine Überlegungen in Zeichnungen zu Papier und die Arbeiter setzten diese sofort um, wobei sie oft eigene Ideen und Erfindungen einbrachten.

Alle Teile wurden nach Entwurf gleich produziert. So wurde das Projekt direkt durch die Implementierung der Komponenten vorangetrieben.

Für die Arbeiter war diese Vorgangsweise schwierig umzusetzen, weil die Teile oft mehrmals geändert wurden und es auch notwendig war, die Idee dahinter zu verstehen, statt nur strikt nach Entwurf vorzugehen.

Die eingebrachte Expertise der Arbeiter war nicht nur für die Konstruktion des Wagens fundamental, sondern auch für die Lösung von Problemen im technischen Design. Ein Beispiel dafür ist die Anlage der pneumatischen Türsteuerung, die im Entwurf aus 26 Teilen und zwei Pneumatik-Zylindern bestanden hatte.

Ein Problem darin wurde durch eine Reduktion auf nur noch sieben Teile und einen einzigen Druckluftzylinder gelöst.

Der Ingenieur war begeistert von der Problemlösung und ließ die von den Arbeitern modifizierte Version einbauen.

Für seine Zeit war der neue Triebwagen revolutionär, weil erstmals bei dieser Art von Fahrzeug ein tragendes Gerüst im Wagenkasten eingesetzt wurde. Das erlaubte eine deutliche Gewichtsreduktion und daraus resultierend eine bessere Manövrierbarkeit des Fahrzeugs.

Der Wagen erhielt vier Elektromotoren mit insgesamt 180 PS, was im Tramnetz von Genua mit seinen starken Steigungen unverzichtbar war. Im flachen Mailand erhielten die Wagen einen schwereren Wagenkasten und wurden mit Motoren zu insgesamt nicht mehr als 100 PS ausgerüstet. Mit der Konstruktion des Typs „Genua“ wurde auch ein spezielles Bremssystem entworfen: eine Vorrichtung im Fahrzeug passte die Bremswirkung automatisch an Geschwindigkeit und Gefälle der gerade befahrenen Strecke an.

Weiters wurden erstmals kraftvolle elektromagnetische Gefahrenbremsen in Form von Metallblöcken eingebaut, die als Schienenbremsen nach Betätigung durch den Fahrer nach unten fielen und den Wagen sehr schnell anhalten konnten.

Das Fahrzeug wurde mit einer elektropneumatischen Traktionskontrolle mit vielen (165, *Anm.d.Übers.*) Fahrstufen ausgerüstet, so dass es schnell und mit starker Beschleunigung anfahren konnte, dabei aber so sanft beschleunigte, dass sitzende und stehende Fahrgäste nicht gefährdet wurden.

Ein Feinabstufungssystem verhinderte zu abruptes Anfahren.

Großes Bild oben: Design des Triebwagens Nr. 900.

(Bild: Archiv AMT Genova)

Unten: Depot Prato, Nr. 934 ganz vorne, aufgenommen 1966.

(Foto: Archiv A. Felici)





Nach finalen Verbesserungen wurden zunächst 35 Stück produziert. Zur Beschleunigung der Auslieferung wurde Ansaldo mit der Fertigung von 12 Fahrzeugen beauftragt. Weitere 12 wurden von Piaggio gebaut und elf von UITE.

Am 11. Februar 1939 absolvierte der Prototyp Nr. 900 seine Einweihungsfahrt. Mit Begeisterung dabei waren Vertreter von Politik, Behörden und Presse.

Der Bericht des Fahrers vom Eröffnungstag war enthusiastisch: „Es fühlt sich an wie ein Spielzeug. Einfaches Fahren, perfekte Manövrierbarkeit, Geschwindigkeit, Sicherheit und schnelles Abbremsen sind die Vorteile dieses schönen Wagens. Den »Genua« zu fahren ist verglichen mit den anderen Trams ein Kinderspiel.“ Am Folgetag, dem 12. Februar 1939, nahmen die ersten Triebwagen auf Linie 16 zwischen La Foce und Pegli unter großer Bewunderung der Öffentlichkeit den Betrieb auf.

1940 kamen weitere 59 Triebwagen aus der Fertigung verschiedener Hersteller in den Liniendienst: 15 von Piag-



Oben: Nr. 981 auf der Via Buozzi im Juli 1961.
Mitte und unten: einige der sechs „Genua“-Wagen (984-989) im Liniendienst der GSP in Belgrad.
 (Foto: Archiv A. Felici)



Links und Mitte: Ex-UITE Nr. 1103 im Liniendienst in Neuchâtel auf Linie 5 Richtung Boudry.

(Foto: J. H. Manara)

Unten: Nr. 967 durchfährt die Station Brignole.

Zu dieser Zeit bedeutete "Riservatio" "Nicht im Dienst".

(Foto: Archiv D. Caddeo)



Dieser Triebwagen existiert noch heute und kann im Innsbrucker Straßenbahnmuseum besichtigt werden. Während des Krieges wurde die Fahrzeugbeleuchtung angepasst und seitlich weiße Streifen aufgemalt, um die Sichtbarkeit während der Verdunklungsphasen zu verbessern. Am 20. Juni 1944 wurde Nr. 995 bei einem Luftangriff auf die Stadt Genua beinahe vollständig zerstört.

Nach Kriegsende reparierte die UITE sukzessive ihre beschädigte Flotte. Einige Fahrzeuge wurden in der Officina Guglielmetti modifiziert, beispielsweise Nr. 995, der zum Einrichter umgebaut wurde und eine dritte Türe erhielt.

Die Gelenktriebwagen wurden auf der Linie 22 Bolzaneto – Prà Palmaro eingesetzt.

1965 wurde in Italien im Rahmen der "Operazione rottaie" damit begonnen, zahlreiche Straßenbahnen zu verkaufen. 12 nach Zagreb vermittelte Wagen konnten nicht mehr ausgeliefert werden.

gio, neun von Bagnara, 26 von Ansaldo und neun von UITE.

Im Juni desselben Jahres trat Italien in den Krieg ein. Das hielt UITE aber nicht davon ab, mit der Erneuerung ihrer Tramflotte fortzufahren: vier „Genua“-Gelenktriebwagen wurden bei Breda in Mailand bestellt (Nr. 1101–1104). Um das zu ermöglichen, wurden sechs neu gebaute Wagen samt Drehgestellen von UITE an Breda abgegeben und von dieser an die Straßenbahn Belgrad verkauft. Sehr zufrieden mit dem Fahrzeug bestellte Belgrad zur weiteren Bedarfsdeckung noch neun Wagen. Einer davon wurde im Juni 1944 an die Straßenbahn Innsbruck verkauft (*veranlasst von der Nazi-Verwaltung, Anm.d.Übers.*), wo er im IVB-Fuhrpark die Nr. 60 erhielt.



Rechts: Nr. 60 des Innsbrucker Straßenbahnmuseums während einer Sonderfahrt.

(Foto: Archiv D. Caddeo)

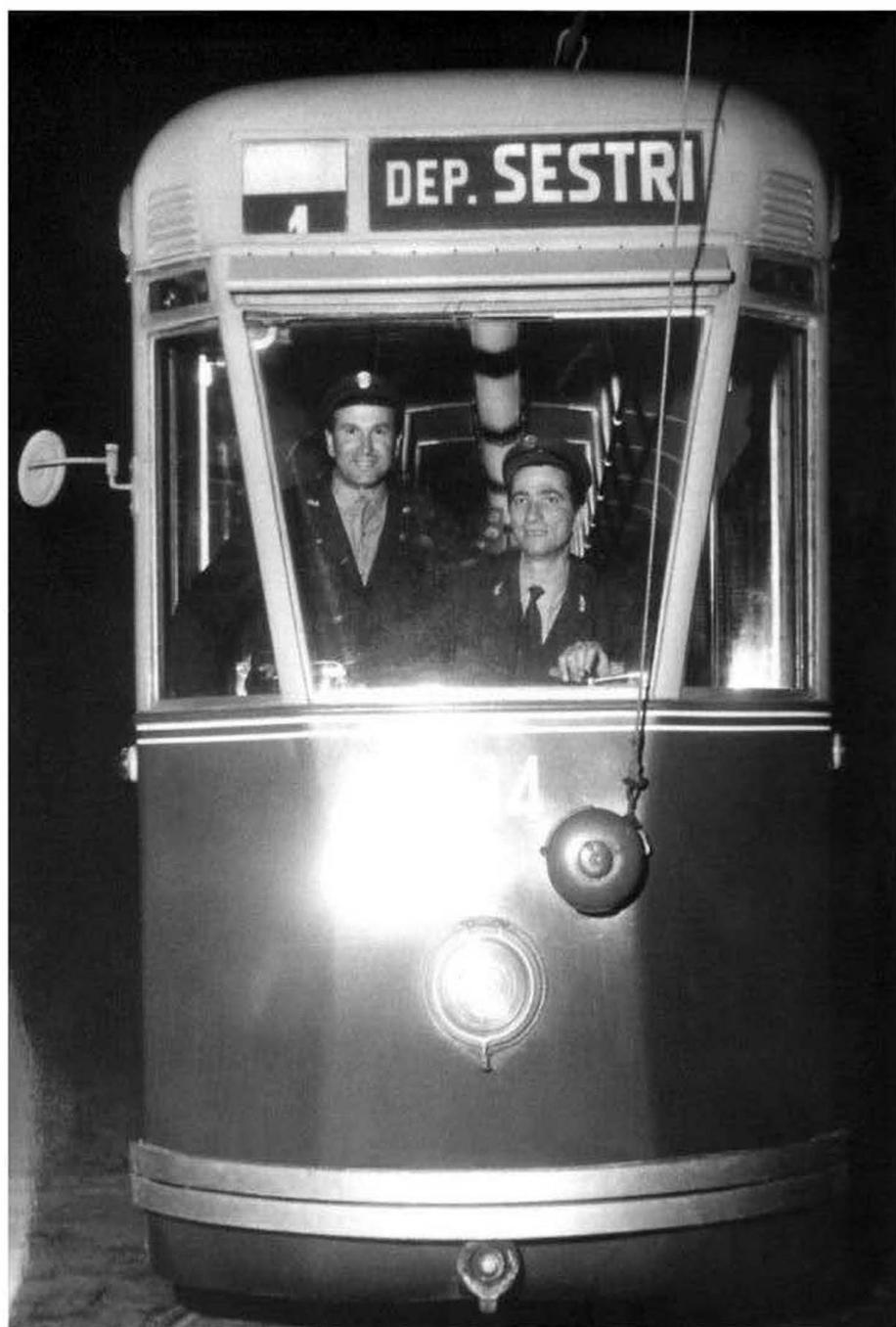
Unten: letzte Fahrt des Typs „Genua“; zu Hause waren die Wagen im Depot Sestri.

Die „halbe“ Liniennummer 1 imitiert die Symbolik einer Fahne auf Halbmast, womit die Belegschaft ihren Unmut über die Einstellung der Tram in Genua ausdrücken wollte.

(Foto: Archiv Publifoto Genua)

Im gleichen Jahr wurde ein Vertrag mit der Straßenbahn von Neuchâtel unterzeichnet, wohin alle vier Wagen der Serie 1100 verkauft wurden. Sie begannen dort ihr zweites Leben am Ufer des gleichnamigen Sees.

Die neu eingetroffenen vier Gelenktriebwagen waren in der Schweizer Stadt sogleich



beliebt. Nachdem sie eine Weile im UITE-Lack unterwegs waren, wurden verschiedene Modernisierungen durchgeführt: die rechteckigen Fenstergläser mit ihrem zahnradgeführten Öffnungsmechanismus (in Innsbruck noch vorhanden, Anm.d. Übers.) wurden durch modern abgerundete, in zwei Teile aufgeteilte Gläser ersetzt; der obere Teil konnte zum Öffnen nach innen gekippt werden. Auch die Seitenscheiben im Bereich des Fahrerplatzes wurden abgerundet. Auch die Türen wurden durch neuere Modelle mit abgerundeten Fenstern ersetzt.

Die Gelenkwagen "made in Genua" liefen bis 1988 auf der Linie 5 Neuchâtel - Broudy.

Die Ankunft der fünf Triebwagen war so sensationell, dass darüber im RAI-Regionalradio in der Sendung „A Lanterna“ gesprochen wurde. Dabei war auch der Genueser Comedian und Kapellmeister der UITE-Musikkapelle, Giuseppe Marzari, der das Geschehen mit italienischem Wortwitz kommentierte: „Avevamo quattro tram ed in un canto li abbiamo mandati in un cantone.“

Am 26. Dezember 1966, nach einem Nachtdienst auf Linie 12, rückte Genuas letzte Tram, Nr. 935, um 4:25 Uhr morgens ins Depot ein; dabei entstand ein Erinnerungsfoto mit einem Piaggio Eurocar 521 Seite an



Seite 27 mit dem ersten „Gummiradler“ auf der Linie, einem Fiat 410.

1967 wurden die noch intakten „Genua“-Triebwagen im Depot Prato abgestellt und warteten dort auf Käufer. Mangels Interessenten, und weil sie lange Zeit abgestellt gewesen waren, entschied die AMT 1971, sie am Schrottplatz Borzoli abzubrechen.

Nr. 962 wurde an den Katholischen Kreis Santa Margherita in der Via Bracelli in Marassi verkauft, wo er als Lesezimmer diente. Nr. 973 wurde 1980 in der Guglielmetti-Werkstätte restauriert, später umnummeriert auf 900, und auf der Piazza De Ferrari nahe des Carlo-Felice-Theaters aufgestellt, wo er bis zum U-Bahn-Baubeginn verblieb.

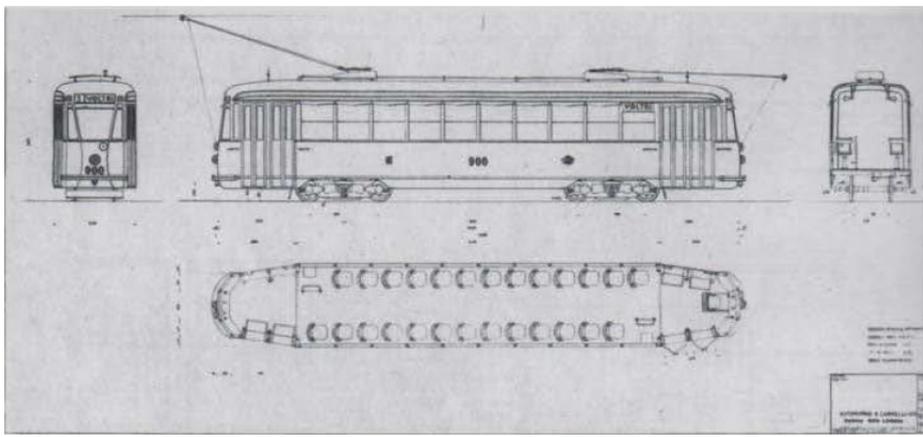
1991, bei der Parade „100 Jahre Straßenbahn in Innsbruck“, wurde einer der vielen in die Welt verschwundenen „Genua“-Triebwagen „wiedergeboren“.

Oben: Nr. 920 auf Linie 24 beim Queren des Corso A. Saffi in den frühen 1960-ern.

Mitte: Nr. 993 auf Linie 26 im Bereich der Piazza della Vittoria, frühe 1960-er.

Unten: einer der sechs „Genua“-Triebwagen (Nrn. 984–989) im Liniendienst der GSP Belgrad.

(Fotos: Archiv A. Felici)



Gemeint ist Triebwagen Nr. 60, der in betriebsfähigem Zustand bei den „Tiroler MuseumsBahnen“ untergebracht ist und dort während des Sommerhalbjahres, wenn das Museum geöffnet ist, besucht werden kann.

Dieses Fahrzeug wurde von den Mitgliedern des Museumsvereins im originalen Innsbrucker Erscheinungsbild restauriert. Wir wissen unter anderem, dass der Wagen nach Verhandlungen mit dem deutschen Verkehrsunternehmen (*gemeint sind die IVB, Anm.d.Übers.*) aus der AMT-Flotte entnommen wurde.

2006 wurde Nr. 973 von einer Gruppe von Tram-Enthusiasten entdeckt. Er war in der AMT-Busgarage Gavette untergestellt. Sofort entstand die Idee, ihn zu Museumszwecken zu restaurieren.

2012 übersiedelte die AMT den Wagen ins benachbarte Campi, wo er leider über lange Zeit im Freien stand, nur abgedeckt mit einer alten, später beschädigten Plane.

Daneben standen unter ebenso schlechten Umständen der O-Bus Nr. 2269, eine Kabine der Standseilbahn San'Anna sowie

Oben: das Projekt „Genua“-Triebwagen 900.

(Foto: Archiv Tiroler MuseumsBahnen, Innsbruck)

Unten: eine Szene aus dem Film „Achtung! Banditi!“; zu sehen ist ein deutscher Soldat, der, mit dem Gewehr auf den Rücken des Fahrers gerichtet, die Tram kontrolliert. Darüber das Filmposter.

(Foto Archivio A. Felici)



eine weitere Kabine der Righi-Bahn; daneben die ausgedienten AMT-Busse, die auf Verschrottung warteten.

Am 17. Dezember 2016 gelang es FITRAM nach Verhandlungen mit der AMT, den Triebwagen Nr. 973, den O-Bus Nr. 2269 und die zwei Standseilbahnkabinen zu erwerben, sie in das Depot Ponzano Magra zu bringen und vor der sicheren Zerstörung durch den Schweißbrenner zu bewahren (siehe FITRAM-Magazin 2017/2).

Nach dieser ausführlichen Abhandlung zur Vergangenheit der „Genua“-Tram nun ein paar Worte zu ihrer Zukunft.

Wir planen eine vollständige äußerliche Aufarbeitung und eine teilweise technische Sanierung, um diesem Technik-Juwel seinen einstigen Glanz wiederzugeben.

Viele Genueserinnen und Genueser warten schon ungeduldig auf diese Aufarbeitung. Unser Verein hat zahlreiche Beschwerden darüber bekommen, dass bisher noch nichts erreicht wurde und Regen und Wind bereits Schaden angerichtet haben.



Wir wollen in diesem Zusammenhang klarstellen, dass dies eine komplexe Aufgabe ist, die in allen Details gut vorbereitet werden muss. Wir wollen sicherstellen, dass wir die Restauration dieses Genueser Erbstückes mit der gleichen Passion und Sorgfalt durchführen können, die wir auch unseren Museumsbussen zukommen lassen. Für eine vollständige Restauration werden große Geldsummen benötigt und sie wird auf Grund der Komplexität der Aufgabe eine lange Zeit in Anspruch nehmen. Aber wir sind uns sicher, dass wir mit Hilfe unserer Mitglieder, interessierter Enthusiastinnen und Enthusiasten, Volontärinnen und Volon-





Lage zu Gunsten der Partisanen, und die wertvollen Maschinen werden gerettet.

Im Film finden sich Szenen, in denen Nr. 926 auf Linie 7 ein Gleis in die falsche Richtung befahren muss, um die Szene zu ermöglichen – ein Detail, das wohl nur Fans des Genueser Nahverkehrs sofort auffällt.

Auf dieser Seite: einige Bilder aus dem Film „Achtung! Banditi!“, in denen Nr. 926 in Genua-Pontedecima zu sehen ist; für Filmzwecke fährt er auf einem der vielen Gleise gegen die Einbahn.

(Foto: Archiv A. Felici)

tären und Institutionen in der Lage sein werden, diese Tram wieder in altem Glanz auferstehen und in Zukunft möglicherweise auf einem eigens zu verlegenden Gleis wieder fahren zu lassen.

„Genua“-Trams sind auch auf der großen Leinwand aufgetaucht. Vollbracht hat das der Regisseur Carlo Lizzani, der 1951 seinen ersten Film „Achtung! Banditi!“ in der Umgebung von Genua drehte. Genauer gesagt fanden die Dreharbeiten im Val Polcevera statt, in Pontedecimo und Campomorone.

Der Film erzählt die Geschichte einer Gruppe von Genueser Partisanen, denen Waffen fehlen, und einer Fabrik, wo solche zu finden sind. Der Anführer wird von den Deutschen getötet, aber der Kampf wird fortgeführt. Die Gruppe in Zivilkleidung kann die Fabrik besetzen, gerade als die Deutschen beschließen, die Maschinen abzubauen und nach Deutschland zu bringen. Die Arbeiter stören diesen Vorgang, während die Partisanen Waffen aus der Fabrik schmuggeln. Schließlich entdecken die Deutschen den Diebstahl und konfrontieren die Partisanen. Arbeiter und Partisanen kämpfen Seite an Seite, während der Maschinist, der die Fabrik betreibt, sich lieber strangulieren lässt, als mit dem Feind zusammenzuarbeiten. Die Ankunft der Gebirgstruppen verändert die



Die Straßenbahnszenen in "Achtung! Banditi!" auf YouTube: <https://bit.ly/30XFVUE>
(Anm.d.Übers.)