

Hansjürg Rohrer

Von den Alpen zum Aetna - mit der Bahn durch Italien

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung
2. Auf internationalen Transitlinien nach Italien
3. Direttissima - Entlastungs- und Schnellfahrstrecken
4. Die Ueberquerung des Appennin
5. Mit der Bahn durch grosse Weinbaugebiete
6. Längs der Küste des italienischen Stiefels und Siziliens
7. Auf dem Appenninkamm nach Süden
8. Auf Nebenlinien durch die Poebene
9. Von Bahn und Tram aus gesehen: Kulturdenkmäler aus zwei Jahrtausenden
10. Durch die süditalienischen Gebirge
11. Der Kampf der Bahn mit den Naturgewalten
12. Auf Nebenlinien durch die Alpen

Umschlag vorn:

Alpenbahnen: Schnee, Gebirge und wilde Felsformationen.

Eine Lokomotive der Gruppe E.633 zieht den TEE 84 *Mediolanum* Mailand-München die Brenner-Südrampe hinauf. Zwischen Gossensass und Pflersch am 19. Februar 1984.

Umschlag hinten:

Aktiver Vulkan, Strand, Palmen.

Die E.636.186 zieht einen Kühlwagenzug nach Norden. Das Bild vom 24. April 1987 bei Taormina Giardini zeigt links den Badeort Giardini und im Hintergrund den Ätna.

Von den Alpen zum Aetna - mit der Bahn durch Italien

Einleitung

Mit der Bahn durch Italien - welche Assoziationen wurden noch vor wenigen Jahren in mir geweckt: nicht enden wollende Zugfahrten durch unendliche, heisse Ebenen ans Meer, braune Lokomotiven und graue Wagen - sogar Abteilwagen -, Streiks und Verspätungen, viel Personal auf Bahnhöfen und in Zügen ... Heute allerdings auch: Hochgeschwindigkeitsstrecken, klimatisierte und farbenfrohe Züge, verbesserte Fahrplanteue, automatisierter Betrieb.

Italien vom Zug aus gesehen - Landschaften, Kulturdenkmäler, Industrien, Landwirtschaft ... Man könnte Bücher füllen mit Eindrücken und Ausblicken aus den Fenstern eines italienischen Eisenbahnzuges. Aehnliche Eindrücke sind in perfekter Form in Bildbänden und auf Ansichtskarten erhältlich. Die Abbildung des Zuges und seiner Streckenführung in der italienischen Landschaft ist schon seltener anzutreffen.

Eisenbahn und Landschaft - von der im letzten Jahrhundert in die Umgebung eingepassten Eisenbahnstrecke bis zu den autobahnähnlichen Betonbauten der Neubaustrecken ist ein grosser Sprung; trotzdem sind beide Bestandteile der Landschaft und ich versuche sie als solche darzustellen. Dazu setze ich auch aus Einzelbildern zusammengesetzte Panoramen ein, die ein äusserst intensives Landschaftserlebnis ermöglichen. Solche Panoramen werden meines Wissens hier erstmals in einem Eisenbahnbuch verwendet.

Neben der Landschaft und dem Umfeld der Bahn - welche natürlich mit den Augen des Touristen aus dem Norden gesehen werden - habe ich auch fast alle in den letzten Jahren eingesetzten Streckentriebfahrzeug-Bauarten der Staatsbahnen und einige typische Vertreter der Privat- und Strassenbahnen berücksichtigt.

Die Bilder in diesem Buch datieren aus den siebziger und achziger Jahren. Bis ich sie alle in der notwendigen Perfektion aufgenommen hatte, waren ungezählte Reisen bis in entlegenste Ecken Italiens notwendig. Dass dies überhaupt möglich war, verdanke ich meiner lieben Frau, die mich häufige Male begleitet und auch tatkräftig mitfotografiert hat.

Das Buch ist in mehrere Kapitel aufgeteilt, deren Überschriften auf Reiserouten oder auf das Umfeld der Eisenbahn hinweisen. Lassen Sie sich mitführen, lassen Sie die Schönheiten der italienischen Landschaften und auch ihre Kontraste wirken.

Unsere Reise führt vorbei an kulturgeschichtlich interessanten Stätten

Bild 1.1:

Triebwagen M2 201 der schmalspurigen Ferrovie Calabro-Lucane vor der Kulisse der Altstadt von Gravina in Puglia. In die Kalkwände der in die apulische Ebene eingegrabenen Schlucht sind frühchristliche Höhlenwohnungen und -kirchen eingebaut. Im Zentrum der Stadt ist der Dom aus der Normannenzeit sichtbar.

Locale 125/257 Bari-Potenza am 1. Oktober 1988.

durch karges Weideland

Bild 1.2 (oben):

In den *Crete senesi* - wilden Erdabbrüchen und Erosionsformen inmitten riesiger Weizenfelder. Die Strecken um Siena waren das letzte Einsatzgebiet der dieselhydraulischen Lokomotiven der Gruppe D.342. Die imposante Brücke bei Asciano wird nur vom zweimal wöchentlich verkehrenden Güterzug bei günstigem Sonnenlicht befahren. Da Güterzüge auf italienischen Nebenlinien häufig ausfallen oder unzeitig verkehren, war die Entstehung dieser Aufnahme mit grossem Aufwand verbunden.

Güterzug Siena-Grosseto am 5. Oktober 1987.

durch intensiv landwirtschaftlich genutzte Gebiete

Bild 1.3 (unten):

Weite Teile der westlichen Poebene werden mit Reis bebaut. Im Frühjahr, wenn die jungen Reispflanzen noch unter der Wasseroberfläche gedeihen, wirken die grossen überfluteten Flächen fremdländisch.

Pendolino-Triebzug ETR 450 als IC 33270 Rom-Mailand-Turin am 23. April 1989 bei Vercelli.

durch Gebirge

Bild 1.4:

Eine der wildesten Strecken Norditaliens ist die Piavetalbahn von Belluno nach Calalzo=Pieve di Cadore. Zwischen Perarolo di Cadore und Tai=Sottocastello wird die Boite-Schlucht überquert. Die Winteraufnahme mit den Eiswänden auf der linken Bildseite und dem schneebedeckten Antelao (3263 m ü.M.) zeigt den *Espresso 617 Cadore* von Calalzo nach Venedig am 6. März 1983. Die ehemaligen TEE-Triebwagen ALn 448.2007 und ALn 460.2007 leisteten in diesem Dienst ihre letzten Einsätze.

über Ebenen

Bild 1.5:

Neben der an Weite alles übertreffenden Poebene im Norden sind auch in Süditalien grössere Ebenen vorzufinden wie hier die mit Oliven- und Mandelbäumen angebaute Küstenebene südlich Bari. Der Abschnitt Fasano-Brindisi der Strecke Bari-Lecce ist die letzte nichtelektrifizierte Doppelspur Italiens. Die den Hauptverkehr besorgenden dieselektrischen Lokomotiven der Gruppe D.445 sind von weit her zu hören.

Espresso 660 Lecce-Turin mit der D.445.1010 am 10. Juli 1986 bei Fasano. Im Hintergrund rechts ist leuchtendweiss die Stadt Ostuni zu erkennen.

vorbei am Verkauf der Landwirtschaftsprodukte

Bild 1.6 (oben):

Markt in Italien ! Berge von Tomaten !

Der Triebwagen 3154 der Turiner Verkehrsbetriebe stört das Marktgeschehen auf der Piazza Repubblica nicht, 21. September 1985.

über die grossen Flüsse.

Bild 1.7:

Zur Überquerung des Po und seiner Nebenflüsse sind grosse Stahlbrücken gebaut worden. Eine E.444 mit einem Schnellzug Richtung Schweiz auf der Po-Brücke bei Piacenza am 27. Juli 1987.

längs Seen

Bild 1.8:

Die die Grenze zum schweizerischen Misox bildenden Berge spiegeln sich im Comer See. Der *Diretto* 2884 *Freccia del Bernina* Mailand-Tirano führt an diesem Samstag vielleicht auch schneehungrige Mailänder in Richtung Bernina-Sankt Moritz. E.646.200 am 2. Februar 1985 bei Dorio.

entlang der Meeresküste

Bild 1.9:

Die wilde Westküste Sardinien bildet den Hintergrund zu dieser Aufnahme des dieselelektrischen Triebwagens ADe 05 bei Bosa Marina. Als *locale* 540 fährt er am 12. April 1978 von Bosa nach Macomer. Der wunderschöne Streckenabschnitt von Bosa auf Meereshöhe hinauf nach Tresnuraghes in der Hochebene von Macomer ist leider 1981 eingestellt worden.

über das Meer

Bild 1.10:

Der Pendolino-Triebzug ETR 450 scheint über das Meer zu flitzen, als IC 504 "Carracci" von Rom nach Venedig fährt er am 17. Juli 1992 über die Lagunenbrücke seinem Ziel zu.

über schnelle Neubaustrecken

Bild 1.11:

Weite Teile der Neubaustrecken - so hier die Direttissima Rom-Florenz bei Orvieto - werden aus Fertigelementen gebaut.

E.656 mit *Espresso* 704 Rom-Mailand am 10. Oktober 1985.

und durch Hinterhöfe

Bild 1.12

Triebwagen 991 der Verkehrsbetriebe Neapel auf der Einspurstrecke der Linie 29 nach Barra, 26. November 1972

mit der High-Tech-Bahn

Bild 1.13:

Abfahrbereiter Schnelltriebzug ETR 500 (Lok E.400.001) als IC 1501 Florenz-Rom am 23. August 1991 in Florenz S.M.N.

und der gemütlichen, handbetriebenen Bahn

Bild 1.14:

Um die weit vom Bahnhofsgebäude entfernten Handweichen umzustellen, bedient man sich des Fahrrades! Die Franco-Crosti-Lokomotive 743.283 und die 740.187 während eines Kreuzungshaltes in *Ponte nelle Alpi=Polpet* bei Belluno, 26. März 1977.

mit echten historischen Zügen

Bild 1.15:

Elektrolok 0303 der schmalspurigen *Circumvesuviana* am 27. November 1972 bei Talona an der Strecke Neapel-Baiano. Die fünf Lokomotiven der Serie wurden 1934 bei TIBB gebaut. Sie weisen die Achsfolge 1'Do1' auf und sind mit innenliegenden Buchli-Antrieben ausgerüstet (bekannt in der aussenliegenden Bauart der schweizerischen Ae 4/7 und Ae 3/6¹). Mitte der siebziger Jahre wurden leider alle Maschinen abgebrochen.

und erst kürzlich nachempfundenen, historischen Kompositionen

Bild 1.16:

Dampflok 43 der schmalspurigen *Ferrovie della Sardegna* am 24. April 1991 bei Lanusei. Der Blick schweift von fast 800 m ü.M. auf die 15 km entfernte Küste mit der Hafenstadt Arbatax (Endpunkt der Bahnstrecke). Die 1894 von SLM und OM Neapel erbaute Lok und der liebevoll restaurierte Personenwagen von 1913 werden seit einigen Jahren für Sonderfahrten eingesetzt.

Auf internationalen Transitlinien nach Italien

Eine Zugreise nach Italien beginnt immer mit der Ueberwindung von natürlichen Hindernissen: der Ueberquerung der Alpen oder mindestens der Passage von Steilküsten. Dazu kommt - abgesehen von den wenigen durchgehenden Triebzügen - das technische Hindernis, der Lokomotivwechsel in den Grenzbahnhöfen.

Aus den benachbarten westeuropäischen Ländern führen je zwei grosse Transitlinien nach Italien: aus Frankreich die Côte Azur-/Riviera-Strecke und die Mont-Cenis-/Moncenisio-Bahn, aus der Schweiz die Simplon- und die Gotthardbahn, aus Oesterreich die bis zum Ersten Weltkrieg grösstenteils habsburgischen Brenner- und Pontafler-/Pontebbana-Linien.

Auf allen diesen Strecken sind in den letzten Jahren grosse Ausbauarbeiten begonnen worden, die zum Teil schon abgeschlossen sind: Der Doppelspurausbau der Rivieralinie schreitet langsam aber stetig voran, derjenige der Moncenisio-Bahn wurde vor einigen Jahren vollendet. In Domodossola (Simplon) wurde ein neuer Rangierbahnhof erbaut, der Uebergang von Chiasso wurde 1989 mit dem neuen Monte-Olimpino-Tunnel verbessert. Die Brenner-Basislinie ist wieder im Gespräch, die Pontaflerbahn wird ohne viel Aufhebens praktisch neu erbaut.

Der Vollständigkeit halber seien auch die weniger bedeutenden internationalen Linien erwähnt: die Tendabahn, der Uebergang von Luino, die Pustertalstrecke sowie die beiden Uebergänge nach Jugoslawien (Villa Opicina und Görz).

- 1 Rivieralinie Ventimiglia-Genua
- 2 Tendabahn Cuneo-Ventimiglia
- 3 Mont-Cenis-Bahn Modane-Turin
- 4 Simplonbahn Brig-Mailand
- 5 Chiasso-Mailand
- 6 Brennerbahn Verona-Brenner
- 7 Pontaflerbahn Udine-Tarvis

Bild 2.1:

Die Rivieralinie ist in ihrem westlichen Abschnitt noch einspurig. Sie wird gegenwärtig durch Anlage einer neuen Doppelspurtrasse im Bergesinnern ausgebaut. Damit verschwinden natürlich die grossartigen Ausblicke auf das Meer und die Küste. Der Stadtteil Porto Maurizio der Provinzhauptstadt Imperia bildet den Hintergrund zu dieser Aufnahme. E.656.007 mit *Espresso* 536 Mailand-Ventimiglia am 19. April 1986.

Bild 2.2:

Eine E.656 mit dem *Espresso* 343 Bordeaux-Mailand am 18. April 1986 bei Cervo=San Bartolomeo an der Riviera-Linie. Von der Barockkirche von Cervo überschaut man die bekannten Badeorte San Bartolomeo al Mare und Diano Marina, links im Hintergrund Capo Berto.

Bild 2.3 (unten):

Die E.656.404 zieht den *Espresso* 536 Genua-Ventimiglia am Capo Cervo vorbei, im Hintergrund Capo Mele. 18. April 1986 zwischen Andora und Cervo=S.Bartolomeo.

Bild 2.4 (unten rechts):

Der Bahnhof Ospedaletti Ligure liegt direkt am Meer. Die E.656.545 hat ihn mit dem *Espresso* 1349 Hendaye-Rom soeben durchfahren. 10. Juni 1990.

Bild 2. 5:

In Sanremo verläuft die Riviera-Linie teils am Meer, teils durch die Stadt. Gegenwärtig wird eine Tunnelstrecke mit unterirdischem Bahnhof gebaut, um diesen Abschnitt zu ersetzen. Die D.445.1108 hat den *Espresso* 981 Turin-Imperia über die Tendabahn gezogen und strebt jetzt auf elektrifizierter Strecke dem Endpunkt zu. 10. Juni 1990.

Bild 2.6 (unten):

Die Tendalinie bildet keine grosse Transitverbindung. Sie soll aber ihrer landschaftlichen Grossartigkeit wegen hier auch erwähnt werden. Zwei Triebwagen der Gruppe ALn 668 (vorn die Nummer 1119) fahren hoch über dem Talgrund des Roya-Tales auf französischem Staatsgebiet. Im Hintergrund das Bergstädtchen Saorge. *Espresso* 645 Turin-Imperia am 9. Oktober 1979, in der ersten Betriebswoche nach der Wiedereröffnung der Tendabahn.

Bild 2.7 (rechts):

Beim Berghe-Kehrtunnel ist die Linienentwicklung der Tendabahn gut zu erkennen. Ein ALn 668-Triebwagen überquert den Scarassoui-Viadukt und erscheint kurze Zeit später auf dem oberen Streckenteil. *Locale* 12208 San Remo-Cuneo am 9. Oktober 1979 bei Fontan=Saorge.

Bild 2.8:

Am Eröffnungs-Wochenende der wiederaufgebauten Tendalinie wurde ein Dampf-Sonderzug Cuneo-Ventimiglia durchgeführt. Die 940.030 und eine 625 fahren unterhalb Tende talwärts, 7. Oktober 1979.

Bild 2.9:

Der vor einigen Jahren abgeschlossene Doppelspurausbau des italienischen Abschnitts der Mont-Cenis-Bahn bedingte abschnittsweise die Anlegung einer zweiten Einspurtrasse. Ein von einer E.645 gezogener Güterzug mit der E.633.062 am Zugschluss als Bremslok fährt auf der talwärtsführenden Einspur. Das bergwärtsführende Gleis ist rechts im Bild sichtbar. Bei Chiomonte am 15. Februar 1987, im Hintergrund die Rocciamelone-Gruppe (3538 m ü.M.).

Bild 2.10:

Auf dem SNCF-Seitenast Breil-Nizza der Tendalinie verkehren die direkten Züge Turin-Nizza mit FS-Triebwagen: Der ALn 668.1100 überquert am 10. Oktober 1979 die Bevera auf dem Viaduc du Cai; zu beachten ist der querliegende Stützbogen. *Espresso* Turin-Nizza bei Sospel.

Bild 2.11:

Die E.633.217 zieht den *Espresso* 319 Aix=les=Bains-Turin durch den Bahnhof Meana. Das alte FS-Unterwerk der Mont-Cenis-Bahn bildet mit den beiden Dreitausendern P. Sommeiller (3333 m ü.M., links) und Rocca d'Ambin (3378 m ü.M., rechts) den Hintergrund. 15. Februar 1987.

Bild 2.12:

In der Haltestelle Exilles an der Mont-Cenis-Linie verläuft die neue (bergwärtsführende) Einspurtrasse in anderer Neigung und Höhenlage als die alte (jetzt talwärtsführende) Strecke. E.636.230 mit *Locale* 7012 Turin-Bardonecchia am 15. Februar 1987. Links ist das Dorf und die Festung Exilles, im Hintergrund die Rocciamelone-Gruppe zu erkennen.

Bild 2.13:

Zwei Lokomotiven der Gruppe E.636 ziehen einen Güterzug von Frankreich nach Turin. 14. Februar 1987 in Salbertrand an der Mont-Cenis-Linie.

Bild 2.14:

Die Simplonlinie ist wegen des Brückeneinsturzes bei Verbania unterbrochen. Der Schnellzug 274 Genf-Mailand verkehrt nur bis Domodossola, wohin ihn die SBB-Re 6/6 11639 befördert hat. Rechts im Bild ist eine D.345 der Nebenlinie nach Novara zu sehen. 5. Februar 1978.

Bild 2.15:

Der eigentliche Gebirgsabschnitt der Simplonlinie wird von den Schweizerischen Bundesbahnen befahren, die Rollmaterial, Zug- und Lokpersonal stellen. Die Anlagen sowie das Bahnhofspersonal gehören den Italienischen Staatsbahnen an. Häufig gelangen auch Triebfahrzeuge der Lötschbergbahn BLS bis zum Grenzbahnhof Domodossola.

Der Orient-Express Zürich-Istanbul des Reiseveranstalters Intraflug befährt erstmals die Lötschberg-Simplonroute und wird deshalb von der bereits historischen Ae 6/8 202 der BLS gezogen.

27. September 1977 in Iselle di Trasquera.

Bild 2.16:

Auf dem oberen Bild ist noch die Fahrleitung nach SBB-Bauart zu sehen, mit der die Simplon-Südrampe Domodossola-Iselle früher ausgerüstet war. In der Zwischenzeit wurde der ganze Abschnitt nach FS-Normen umgerüstet, selbstverständlich wird aber weiterhin mit der SBB-Wechselspannung eingespeist. Ein SBB-Triebzug RABe 4/26 fährt als *EC* 34 *Lutetia* Mailand-Genf bei Preglia bergwärts, 10. Dezember 1991.

Bild 2.17:

Der südlich Domodossola liegende Teil der Simplonlinie verläuft flach, bietet aber schöne Ausblicke auf Gebirge und den Langensee. Die E.444.072 strebt mit dem TEE 25 *Lemano* Genf-Mailand der lombardischen Metropole zu. 20. Juni 1981 bei Candoglia=Ornavasso.

Bild 2.18:

Die Simplonlinie überquert in Sesto Calende den Tessin-Fluss, unmittelbar beim Ausfluss aus dem Langensee. Die doppelstöckige Bahn-/Strassenbrücke wird auch von der Strecke Luino-Sesto Calende-Novara benutzt. Der EC 34 *Lutetia* Mailand-Genf wird am 1. Februar 1992 vom Schweizer Mehrstromtriebzug RABe 4/26 geführt.

Bild 2.19:

Auf dem südlichsten Abschnitt der Simplonlinie, von Gallarate nach Rho und Mailand, verkehren auch die Züge der Strecken Porto Ceresio-Varese-Mailand und Luino-Mailand. Bis Ende der siebziger Jahre wurde ein grosser Teil dieses Verkehrs mit den *Varesine*-Triebwagen E.623 (ursprünglich erbaut für den Betrieb mit 650 Volt und dritter Schiene) abgewickelt. Zwei Steuerwagen pDUz und pBz, ein *Corbellini*-Zwischenwagen und ein Triebwagen E.623 als *Locale* 12253 Porto Ceresio-Mailand am 2. Juli 1977 in Legnano.

Bild 2.20:

Ein internationaler Güterzug aus der Schweiz donnert mit der Ae 8/8 275 der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn talwärts. Preglia, 22. Mai 1993. Die Stationsgebäude der Simplonlinie von Iselle bis weit gegen Mailand zu sind alle im gleichen Stil erbaut und grösstenteils noch heute im Originalzustand erhalten.

Bild 2.21 (oben):

Zwischen Baveno und Stresa kann der Reisende einen kurzen Blick auf die Stresa vorgelagerten Borromeischen Inseln (Isola Bella, Isola dei Pescatori und Isola Madre) erhaschen. Am gegenüberliegenden Ufer des Langensees ist der Badeort Pallanza sichtbar. Güterzug in Richtung Süden mit E.645.102 am 26. Mai 1992.

Bild 2.22 (unten):

Als einzige der grossen Transitlinien bietet die Strecke Chiasso-Mailand landschaftlich keine Höhepunkte, sieht man vom kurzen Ausblick auf den Comersee ab. Kurze Zeit vor Einstellung der Trans-Europ-Express-Züge fährt der SBB-RAe 1054 als TEE 57 *Gottardo* Zürich-Mailand in Como ein. Der Blick ist frei auf Cernobbio und Moltrasio (links), sowie Brunate mit der Standseilbahn. Aufnahme vom 10. August 1988.

Foto Hanna Rohrer

Bild 2.23:

Der TEE-Zug vom vorherigen Bild ist nun als Zweiklassenzug EC 57 *Gottardo* Zürich-Mailand unterwegs. Ausgangs Como kreuzt die FS-Linie nach Mailand die ebenfalls nach Mailand führenden *Ferrovie Nord Milano* (FNM), deren Triebwagen EB 750.15 als *Locale* 1159 Mailand-Como der Station Como Nord Borghi zustrebt. Aufnahme vom 19. Juni 1993.

Bild 2.24 (unten):

Die Brennerbahn beschreibt zwischen den Bahnhöfen Schelleberg und Gossensass eine weite Schleife ins Pflerschtal. Der aus den ALe 840.012, Le 640.059 und ALe 840.025 bestehende *Regionale* 5434 von Meran nach Brenner war vor rund 10 Minuten unten neben der Kirche in Gossensass sichtbar, nun fährt er in Schelleberg ein. Blick ins Eisacktal gegen Süden am 5. Mai 1993.

Bild 2.25:

Ausblick von der oberen Stufe der Pflerschtaler Schleife: Die ALe 840.056 und Le 640.062 werden in knapp 10 Minuten auf der im Hintergrund sichtbaren unteren Stufe wieder erscheinen. *Regionale* 5407 Brenner-Franzensfeste am 4. Mai 1993.

Bild 2.26:

Espresso 489 München-Verona mit dem idyllischen Ort Ried (Novale) unterhalb Gossensass. Lokomotive der Gruppe E.652 am 5. Mai 1993.

Bild 2.27:

Der TEE 84 *Mediolanum* Mailand-München fährt vor den Skiberger Sterzings bergwärts. E.656.177 am 3. Januar 1982.

Bild 2.28:

Der *Espresso* 433 *Pustertal* von Innsbruck über Franzensfeste nach Wien beim Schloss Welfenstein (Castel Guelfo) bei Mauls. E.652.092 am 5. Mai 1993. Dieser Zug wurde früher von einer österreichischen Diesellok gezogen, seit der Elektrifikation der Pustertalstrecke wird er aber - mit zweimaligem Lokwechsel - elektrisch geführt, in nächster Zukunft sogar von der Mehrsystem-*Brennerlok* - wobei die Lokwechsel wieder wegfallen.

Bild 2.29:

Zwischen Waidbruck und Atzwang, bei der ehemaligen Haltestelle Kastelruth (Castelrotto) überquert eine Holzbrücke den Eisack-Fluss. Der Bahnübergang ist normalerweise geschlossen und wird nur auf Verlangen fernbedient geöffnet. Milchzug aus dem Norden mit Lok E.636 am 22. April 1990.

Bild 2.30:

Die Brennerbahn teilt im unteren Eisack-Tal den knapp vorhandenen Raum mit der Staatsstrasse und der Autobahn, wie hier beim Bahnhof Atzwang. Einige Häuser, Strasse und Bahnhof auf der einen, die Autobahn aufgeständert auf der anderen Flussseite. Die im Bau befindliche neue Tunnelstrecke verläuft ebenfalls rechts im Bild. E.656 mit EC 81 *Michelangelo* Nürnberg-Rom am 7. Mai 1989.

Bild 2.31:

Bei der Haltestelle Kardaun sieht man die Spitzen der Rosengarten-Kette (Catinaccio). Die E.633.235 zieht eine weitere Lokomotive derselben Gruppe und den *Locale* 10913 Brenner-Verona am 7. Mai 1989.

Bild 2.32:

Südlich von Bozen verläuft die Brennerbahn flach, aber immer noch inmitten von hohen Bergen: *Locale* 10911 Bozen-Verona vor der Ortschaft Calliano und dem Castello Beseno. 4. August 1991.

Bild 2.33:

Der Zug vom vorherigen Bild weiter südlich, vor der Kirche von Avio, nahe der früheren österreichisch-italienischen Grenze.

Bild 2.34:

Die Burg bewacht die Schlucht von Ceraino, den Ausgang des Etschtales in die Po-Ebene. E.632/633 mit *Diretto* 2187 Bozen-Verona am 4. August 1991.

Bild 2.35:

Der samstäglige Erstklasszug *Espresso* 1782 *Freccia Atesina* von Mailand nach Meran hat heute zusätzlich zum ETR.220 auch je einen - sicher nicht erstklasswürdigen - Le 640 und ALe 840 als Verstärkung. Am 25. Juli 1987 in der Schlucht von Ceraino.

Bild 2.36:

Auf der ohne Schotter verlegten Neubaustrecke der Pontafler-Linie Udine-Villach bei Gemona del Friuli: die steilen Berghänge und der lärmige Unterbau lassen den *Locale* 11175 Carnia-Udine mit der E.646.024 schon aus mehreren Kilometern Distanz hören. Der Tagliamento-Fluss und die Grenzberge gegen Oesterreich bilden den Hintergrund, 14. Juli 1992.

Bild 2.37:

Bei Chiusaforte wird der Fella-Fluss auf einer geschlossenen Stahlbrücke überquert. Dieser Streckenabschnitt wird bald durch den vollständigen Neubau der Pontaflerbahn von Carnia nach Pontafel aufgelassen. Die E.646.073 zieht den *Locale* 11183 von Tarvis nach Udine, 29. April 1990.

Bild 2.38:

Auf der Südrampe der Pontafler-Strecke sind einige grosse Brücken anzutreffen. Hier der Fella-Viadukt bei Pietratagliata. Ein südwärtsfahrender Güterzug wird von einer E.636 gezogen. Aufnahme vom 31. Januar 1982.

Bild 2.39:

Der Kirchturm von Dogna, im Hintergrund das Tal *Canale di Dogna* und der 2753 m hohe Iôf di Montasio sind vom EC 37 *Romulus* Wien-Rom aus sichtbar. E.656 auf der Pontaflerstrecke am 29. April 1990.

Bild 2.40:

Dieselbe Brücke wie vorhin von der anderen Seite gesehen, die Kirche von Dogna ist nun rechts aussen sichtbar. Steuer- und Triebwagen Le 840.027 + ALe 540.019 als *Locale* 5985 Tarvis-Udine am 30. April 1990. Rechts im Vordergrund ist das Fundament der ehemaligen Stahlbrücke erkennbar.

Bild 2.41:

Locale 5989 Tarvis-Udine am 14. Juli 1992. Der Friedhof von Dogna bildet den Vordergrund.

Bild 2.42:

Die eigentliche Gebirgsstrecke der Pontafler-Bahn beginnt in Chiusaforte. Die E.626.170 hat sie mit einem Güterzug soeben talwärts befahren. 14. Juli 1992

Bild 2.43:

Zwischen Carnia und Chiusaforte bildet der Fella-Fluss eine Steinwüste, die nur bei Hochwasser überflutet ist. An beiden Talflanken drücken sich Pontafler-Bahn und Strasse an den steilen Hänge. Die E.646.045 schiebt den *Diretto* 2658 Triest-Tarvis am 30. April 1190 bei Carnia.

Bild 2.44:

Die jugoslawisch-italienischen Grenzberge sind frisch verschneit. Eine E.626 leistete auf der Südrampe der Pontafler-Strecke bis zum Kulminationspunkt bei Camporosso Schiebedienst und fährt nun leer das kurze Stück bis zum Grenzbahnhof Tarvis mit. Bei Camporosso in Valcanale am 30. Januar 1982.

Bild 2.45:

Blick in das Valbruna-Tal, im Hintergrund der Iôf di Montasio, diesmal von der Nordseite (siehe Bild 2.39, von der Westseite). E.646.187 mit *Diretto* 2697 Tarvis-Triest am 29. April 1990 bei Valbruna=Lussari.

Bild 2.46:

Güterzug aus Oesterreich durchfährt den Bahnhof Camporosso in Valcanale. Doppeltraktion E.626.109 und E.636.176 am 30. Januar 1982.

Bild 2.47:

Der Grenzbahnhof Tarvisio Centrale liegt ausserhalb der Ortschaft. Im Ortszentrum, neben der typisch österreichischen Kirche befindet sich die Haltestelle Tarvisio Città, in der gerade der *Locale* 5978 Udine-Tarvis hält. ALe 540.023 und Le 840.040 am 29. April 1990.

Direttissima - Entlastungs- und Schnellfahrstrecken

Direttissima - italienischer könnte das Wort nicht klingen ! Natürlich denkt man sofort an die neue Schnellfahrstrecke Rom-Florenz. Derselbe Ausdruck war vor zwanzig Jahren aber Synonym für die *Direttissima dell'Appennino*, der in den dreissiger Jahren erbauten direkten Linie Florenz-Bologna mit dem Appennin-Basistunnel, dem nach dem Simplontunnel längsten Eisenbahntunnel Europas (18507 m). Die Bauwerke der Appennin-Direttissima sind mit heutigen Augen gesehen ehrwürdig (Backstein-Viadukte und -Tunnelportale) - die Bauwerke der Direttissima Rom-Florenz sehen modernen Autobahnbauten sehr ähnlich. Neben diesen zwei klassischen *Direttissime* stelle ich in diesem Kapitel noch weitere Entlastungs- und Schnellfahrstrecken vor:

- die *Succursale dei Giovi*, die parallel zur ungünstig trassierten alten Giovi-Linie die Verbindung von Genua zum Hinterland herstellt,
- den Basistunnel Paola-Castiglione Cosentino, welcher endlich eine vernünftige Bahnverbindung zur Provinzhauptstadt Cosenza ermöglicht - und die letzte Zahnradstrecke der FS ersetzt,
- die Neubaustrecke Eccellente-Rosarno in Kalabrien, parallel zur kurvenreich über Tropea verlaufenden Einspur (Hauptlinie Neapel-Reggio di Calabria),
- die Neubaustrecke Caltagirone-Gela in Sizilien,
- den neuen Monte-Olimpino-Tunnel bei Como,
- den Basistunnel Nocera-Salerno,
- und als Ausblick die im Bau befindliche Alpen-Schnellbahn als Ersatz der Pontaflerbahn (Udine-Tarvis). Selbstverständlich werden auch die parallel dazu verlaufenden alten Linien vorgestellt.

- 1 Florenz-Bologna (*Direttissima dell'Appennino*)
- 2 Rom-Florenz (*Direttissima*)
- 3 Genua-Arquata Scrivia (*Succursale dei Giovi*)
- 4 Paola-Cosenza
- 5 Eccellente-Rosarno
- 6 (Catania)-Caltagirone-Gela
- 7 Chiasso-Albate
- 8 Nocera-Salerno
- 9 Udine-Tarvis (Pontaflerstrecke)

Bild 3.1:

Die modernsten Züge auf der Appennin-Direttissima sind heute die Pendolino-Neigezüge. Ein ETR 450 fährt als *IC 514 Carracci* Rom-Venedig über den Setta-Viadukt in Vado an der Nordrampe, 15. Oktober 1989. Gut sichtbar ist die Neigung des Zuges in der Kurve.

Bild 3.2:

Auf der Nordrampe der Appennin-Direttissima ist die Landschaft durch Erosionsformen gekennzeichnet. Die (aus Versehen ?) neubemalte E.428.226 zieht den *Locale* 8097 Bologna-Florenz über den Viadukt bei Grizzana. Die Aufnahme entstand am 30. Dezember 1986.

Bild 3.3 (links unten):

Die alte Verbindung von Florenz nach Bologna führt über Pistoia und Porretta. Die einspurige Linie dient heute nur noch dem Lokalverkehr. Die Südrampe der *Porrettana* von Pistoia nach Pracchia verläuft recht spektakulär. Die Ortschaft Piteccio wird auf einem grossen Viadukt überquert. Drei Triebwagen der Gruppe ALe 790/880 bilden den *Locale* 4820 Pistoia-Bologna. Der Triebwagen links entstand aus dem ehemaligen Salontriebwagen ETS 11. Aufnahme vom 10. Juni 1984.

Bild 3.4:

Die Appennin-Direttissima besticht durch ihre schönen Bauwerke. Ueber den Lehnenviadukt bei Vernio=Montepiano=Cantagallo an der Südrampe fährt am 12. September 1977 ein Schnelltriebzug der Gruppe ETR 250 als *Rapido* 817 Venedig-Florenz südwärts. Die ETR 250 entstanden als verkürzte Version der *Settebello*-Triebzüge.

Bild 3.5:

An der Nordrampe der Porrettana-Linie. Drei Triebwagen der Gruppe ALe 790/880 fahren als *Locale* 4819 Bologna-Florenz längs des Reno-Flusses. Im Hintergrund die Ortschaft Biagioni, 10. Juni 1984.

Bild 3.6:

Auf der Nordrampe der Appennin-Direttissima bei Monzuno=Vado. Die E.636.085 zieht den aus Güterwagen, zweiachsigem Gepäckwagen, *Centoporte* und Corbellini-Wagen bestehenden *Locale* 8097 von Bologna nach Florenz, 12. September 1977.

Bild 3.7:

Vor einigen Minuten überquerte der *Locale* 4815 Bologna-Pistoia den im Hintergrund sichtbaren Viadukt, verschwand links aus dem Blickfeld und fährt nun im Bahnhof Valdibrana ein. Drei Triebwagen ALe 790/880 auf der Porrettana-Südrampe am 11. Juni 1984.

Bild 3.8:

Das charakteristische Bauwerk der Direttissima Rom-Florenz ist sicherlich der Paglia-Viadukt bei Orvieto, übrigens eine der längsten Brücken Europas. Der *Diretto* 2702 Salerno-Mailand führt hinter der Zuglok E.656 einen Zellenwagen für Gefangene. 10. Oktober 1985.

Bild 3.9:

Pendolino-Triebzug ETR 450 als *IC 501 Guido Reni* Turin-Rom in der Agrarlandschaft *des Val di Chiana* bei Montallese, 12. Oktober 1989

Bild 3.10:

Stellenweise verlaufen die Direttissima und die alte Strecke Rom-Florenz nahe beieinander - wie hier bei Orvieto. Eine E.444 zieht am 2. März 1985 den *Espresso* 200 *Italien-Holland-Express* Rom-Amsterdam. Das autobahnähnliche Brückenbauwerk ist Bestandteil des Paglia-Viaduktes.

Bild 3.11:

Der Abschnitt Arezzo Süd-Montevarchi der Direttissima Rom-Florenz wurde als einer der letzten eröffnet. So mussten noch 1989 alle Schnellzüge diesen kurven- und steigungreichen Abschnitt der alten Linie bewältigen. Auf dem Viadukt von Bucine kreuzen sich am 11. Oktober 1989 der *Espresso* 271 *Italia-Express* Frankfurt-Rom (Lokomotive E.656) und der *IC 514 Carracci* Rom-Venedig (ETR 450).

Bild 3.12:

Auf demselben Viadukt eilt der *IC 554 Marco Polo* Rom-Udine/-Triest/-Bozen, bestehend aus 9 Ale 601-Triebwagen und -Steuerwagen nordwärts, 30. September 1987. Der Blick nach links zeigt das tiefer liegende Arno-Tal und dahinter die Pratomagno-Berge.

Bild 3.13:

Kurvenreiche Linienführung der alten Strecke Rom-Florenz im oberen Arno-Tal. Eine modernisierte E.444R in Erprobung und eine leer als Reservelok mitfahrende E.444 in Ursprungsausführung ziehen den IC 541 *Palladio* Venedig-Rom am 13. Oktober 1989 bei Bucine. Im Hintergrund ist der im Bau befindliche Viadukt der am Aufnahmedatum noch nicht fertiggestellten Verbindung Montevarchi zum Direttissima-Abschnitt Arezzo Süd-Montevarchi zu sehen.

Bild 3.14:

Die Direttissima Florenz-Rom verläuft abseits der toskanischen und umbrischen Zentren, während die alte Strecke Florenz-Rom alle wichtigen Städte berührt, so wie hier das mittelalterliche Cortona. Eine E.656 zieht den *Espresso* 754 Rom-Budapest am 4. Oktober 1987 nordwärts.

Bild 3.15:

Auch Arezzo wird von der Direttissima umfahren, so dass zum Halt ein Stück auf die alte Strecke ausgewichen werden muss. E.444.093 mit *Espresso* 280 *Alpen-Express* Rom-Puttgarden am 9. Februar 1980. Im Hintergrund die Altstadt von Arezzo.

Bild 3.16:

Die Schafherde lässt sich nicht stören. Pendolino-Triebzug ETR 450 als IC 503 *Botticelli* Mailand-Neapel am 13. Oktober 1989 bei Arezzo.

Bild 3.17:

Schnurgerade Linienführung - nur auf wenigen Abschnitten der Direttissima Rom-Florenz erlaubt dies die Landschaft. Eine Lok der Gruppe E.444/447 zieht den IC 526 *Breva* Rom-Mailand nordwärts. Am 9. Oktober 1987 bei Montallese.

Bild 3.18:

Bei Laterina führt die Direttissima Rom-Florenz durch eine wildzerklüftete Erosionslandschaft, welche mit grossen Viadukten überquert wird. Pendolino-Triebzug ETR 450 als IC 504 *Carracci* Rom-Venedig am 8. Januar 1993.

Bild 3.19:

Die gleiche Brücke von der anderen Seite. Was einem Eisenbahnfotografen vielleicht alle zehn Jahre gelingt ... eine Kreuzung von zwei mit je gegen 200 km/h fahrenden Zügen auf ein Bild zu bringen: E.444 R mit IC 543 *Palladio* Venedig-Rom und *Alitalia*-Zug Fiumicino-Florenz mit ALe 601-Triebwagen am 8. Januar 1993.

Bild 3.20:

Ausserhalb Arezzo kreuzt die Direttissima Rom-Florenz die Privatbahn Arezzo-Sinalunga. Eine Prototyplok der Gruppe E.402 mit dem EC 54 *Raffaello* Rom-Zürich kreuzt den *Locale* 1023 Arezzo-Sinalunga (Steuerwagen pBz 118 und Triebwagen EBz 9) am 8. Januar 1993 bei Ponte a Chiani.

Bild 3.21:

Der Giovi-Pass führt von Genua über das Küstengebirge in das Hinterland und die Poebene. Die alte Giovi-Linie wird praktisch nur noch vom Lokalverkehr benutzt. Eine E.646 stösst den *Locale* 11201 von Alessandria nach Genua und kreuzt den Gegenzug *Locale* 6110 Genua-Alessandria, der aus einem ALe 940-Triebwagenzug besteht. 14. April 1991 auf der massiven Scrivia-Brücke bei Pietrabissara.

Bild 3.22:

Ein ALe 940-Triebwagenzug überquert die Scrivia bei Isola del Cantone auf der Nordrampe der alten Giovi-Linie. Die formschönen Stützmauern im Hintergrund zeigen, dass früher auch die Autobahnen besser der Landschaft angepasst wurden. *Locale* 4700 Genua-Alessandria am 9. Juli 1983.

Bild 3.23:

Die *Succursale dei Giovi* verläuft von Genua bis Arquata Scrivia, der Verzweigung nach Turin und Mailand, parallel zur alten Giovi-Strecke. Der Verde-Viadukt bei Genua überquert ein Seitental. E.636 mit *Locale* 9667 Novi-Genua am 10. September 1977.

Bild 3.24:

Dieselbe Brücke mit dem IC 672 *Cycnus* Ventimiglia-Mailand. E.656 am 14. April 1991.

Bild 3.25:

Unterhalb Mignanego sieht man von der *Succursale dei Givi* auf die alte Giovi-Linie hinunter: Die E.636.412 führt einen Autozug auf der *Succursale* südwärts, im Hintergrund links der Bahnhof Mignanego, rechts die alte Strecke, 21. April 1991.

Bild 3.26:

ALe 940-Triebzug fährt als *Locale* 6108 Genua-Arquata Scrivia längs des Scrivia-Flusses in Isola del Cantone, an der alten Giovi-Linie. 14. April 1991.

Bild 3.27:

Blick auf die alte Giovi-Linie zwischen Borgo Fornari und Ronco Scrivia. ALe 940-Triebzug als *Locale* 6106 Genua-Alessandria am 14. April 1991.

Bild 3.28:

Kurz nach der Eröffnung des Basistunnels Paola-Castiglione Cosentino. Das Ausbruchmaterial des Tunnels ist noch nicht überwachsen, das Streckengeleise der Zahnradbahn liegt noch neben der Doppelspur der Küstenlinie Neapel-Reggio di Calabria. Eine E.424 schiebt den *Diretto* 3737 Cosenza-Paola am 12. April 1988.

Bild 3.29:

Bis zur Eröffnung der Neubaustrecke Paola-Cosenza im Jahre 1987 wurde praktisch der gesamte Personenverkehr mit ALn 64- und ALn 56.19-Dieseltriebwagen über die alte Zahnradstrecke abgewickelt. Beide Triebwagentypen weisen einen zweimotorigen Adhäsionsantrieb auf alle vier Achsen und zudem vier Bremszahnäder für die Zahnradabschnitte auf. ALn 64.1004 als *Locale* 6657 Paola-Cosenza am 2. Juni 1977 im Ausgangsbahnhof.

Bild 3.30:

Blick vom Portal Seite Paola des Basistunnels Paola-Castiglione Cosentino am 12. April 1988. Eine E.424 zieht den *Locale* 12738 Paola-Cosenza. Im Vordergrund noch Baubaracken vom Tunnelbau her, rechts im Hintergrund der Bahnhof Paola, das Verbindungsgleis vom Tunnel zur Küstenlinie Richtung S.Lucido Marina-Lamezia ist noch nicht verlegt.

Bild 3.31:

Die 1987 durch den Basistunnel ersetzte Zahnradbahn Paola-Cosenza erlaubte wunderschöne Ausblicke auf das Tyrrhenische Meer. Die beiden Dieseltriebwagen ALn 56.1903 und ALn 64.1002 rattern bergwärts. *Locale* 111 Paola-Cosenza am 21. März 1973 bei San Lucido.

Bild 3.32: Zwischen den Bahnhöfen Falconara Albanese e S.Fili durchquerte die alte Linie Paola-Cosenza das Küstengebirge in mehreren Tunnels. Zahnradlok 981.007 mit einem Dienstzug Cosenza-Paola auf diesem Adhäsionsabschnitt am 23. Januar 1976. Im Hintergrund die Schnellstrasse Paola-Cosenza, auf welcher die FS auch direkte Buskurse führten, welche mit einer Fahrzeit von 50 Minuten eine halbe Stunde schneller als die Dieseltriebwagen waren.

Bild 3.33:

Nach der Durchquerung des Küstengebirges geht es auf der Zahnradrampe bergab der Ebene von Cosenza zu. Vor wolkenverhangenen Bergen und dem Städtchen San Fili fährt der ALn 64.1002 am 8. Oktober 1984 als *Locale* 6659 Paola-Cosenza.

Bild. 3.34:

Kreuzung in Falconara Albanese am 2. Juni 1977: Dienstzug mit Zahnradlok 981.004 und ALn 64.1001 als *Locale* 6655 Paola-Cosenza.

Bild 3.35:

Der Dienstzug vom vorherigen Bild auf dem Adhäsionsabschnitt zwischen S.Fili und Falconara Albanese. Gut sichtbar ist der mit Bremszahnrad ausgerüstete Abteilwagen.

Bild 3.36:

Endpunkt der Zahnradstrecke von Paola her war der alte Bahnhof im Zentrum von Cosenza. Er wurde 1987 mit der Eröffnung der Basislinie durch eine neue Anlage am Stadtrand ersetzt. ALn 64.1003 als *Locale* 6650 Cosenza-Paola am 6. Juni 1977. Im Hintergrund die Altstadt von Cosenza.

Bild 3.37:

Der kurvenreiche Abschnitt der tyrrhenischen Küstenlinie um das Capo Vaticano in Kalabrien wurde Anfangs der siebziger Jahre durch die Neubaustrecke Eccellente-Rosarno entlastet. Die alte Strecke wird nur noch vom Lokalverkehr und einigen Tropea bedienenden Schnellzügen befahren. Die E.656.200 zieht den *Espresso* 601 Turin-Reggio di Calabria südwärts. Bei Zambrone am 13. Juli 1985.

Bild 3.38: Die alte Küstenlinie um das Capo Vaticano weist einige schöne Brückenbauten auf. Seltener Einsatz einer E.444 vor einem *Locale*: Zug 8944 Reggio Calabria-Lamezia am 10. Juli 1985 zwischen Ricadi und S.Domenica.

Bild 3.39: Vom Zug aus bietet sich eine kurze Aussicht auf die Altstadt von Tropea an der Linie um das Capo Vaticano. Eine E.424 zieht den *Locale* 8915 Lamezia-Rosarno am 14. Juli 1985.

Bild 3.40:

Die Neubaustrecke Eccellente-Rosarno verläuft im Landesinnern und schneidet die Halbinsel des Capo Vaticano ab. Sie weist nur zwei Zwischenbahnhöfe auf. Einer davon, Vibo Valentia Pizzo liegt weit oberhalb der entsprechenden Ortschaften und wird soeben vom aus ALe 601-Triebwagen gebildeten *Rapido* 882 *Peloritano* Palermo-/Syrakus-/Reggio-Roma durchfahren, 10. Oktober 1984.

Bild 3.41:

Bemerkenswertestes Bauwerk der Neubau-Linie Eccellente-Rosarno ist der Angitola-Viadukt. Eine E.656 zieht zwei leer überführte Schwesterloks und den *Espresso* 579 *Treno dell'Etna* Turin-Syrakus/Reggio di Calabria. Aufnahme vom 12. Oktober 1984.

Bild 3.42:

1979 wurde die Linie Caltagirone-Gela im Süden Siziliens eröffnet. Sie verkürzt die Verbindung vom Norden (Catania) zur Industrie- und Raffineriegegend bei Gela um 133 km. Die Zufahrtslinie von Catania nach Caltagirone ist allerdings recht steil und kurvenreich. Bei der Ausweichstelle Fildidonna beschreibt die Bahn eine 180°-Kurve. Dieseltriebwagen ALn 668.1527 als *Locale* 6737 Catania-Caltagirone am 20. April 1987. Im Hintergrund links ist ein weiterer Triebwagen eingangs der erwähnten Kurve sichtbar.

Bild 3.43:

Dieselbe Zufahrtsstrecke auf ihrem gebirgigsten Abschnitt zwischen Mineo und Militello. Die zwei Triebwagen ALn 668.1513 und ALn 668.1528 fahren talwärts der Stadt Militello zu. *Locale* 6732 Gela-Catania am 20. April 1987. Im Hintergrund die fruchtbare Ebene von Catania.

Bild 3.44:

Nochmals ein Bild vom Angitola-Viadukt an der Neubaustrecke Eccellente-Rosarno: Die Größe des Bauwerks wird durch den verschwindend kleinen Güterzug (E.626 mit 17 Containertransportwagen) unterstrichen. Zwischen Eccellente und Vibo Valentia Pizzo am 12. Oktober 1984.

Bild 3.45:

An der Neubaustrecke Caltagirone-Gela: Ein ALn 668-Triebwagen hat soeben den Viadukt im Hintergrund überquert und fährt in den vollautomatisierten Bahnhof Vituso ein. *Locale* 10147 Caltagirone-Gela am 4. April 1981.

Bild 3.46:

Die frühere Normalverbindung von Catania nach Gela führte über Syrakus-Modica-Ragusa. Unterhalb des Bahnhofes Ragusa Ibla wird der Irminio-Fluss von einem ALn 668-Triebwagen überquert. *Locale* 6843 Gela-Syrakus am 2. April 1981.

Bild 3.47

Die alte Verbindung nach Gela weist bei Ragusa eine Spiralkehre auf. Die zwei ALn 668-Triebwagen waren vor einigen Minuten noch auf dem unteren Streckenabschnitt sichtbar. *Diretto* 2052 Modica-Caltanissetta Xirbi am 3. April 1981. Ragusa ist auf mehreren Hügeln am Rande der Irminio-Schlucht erbaut. Der barocke Teil liegt rechts ausserhalb des Bildes, in der Bildmitte der höhergelegene Stadtteil aus dem 18./19. Jahrhundert, die Neustadt erstreckt sich links auf dem Hochplateau.

Bild 3.48

Auf der Zufahrtsstrecke Catania-Caltagirone: Eine D.443 schleppt am 3. April 1981 einen Güterzug nach Süden, kurz vor Caltagirone. Der starke Gefällsbruch und die enge Kurve zeigen die ungünstige Trassierung dieser Linie.

Bild 3.49:

Die Linie Chiasso-Mailand verläuft nicht etwa - wie häufig gemeint wird - flach durch die Poebene, sondern weist in ihrem nördlichen Teil grosse Höhenunterschiede auf. Von Chiasso (238 m ü.M.) bis Como (217 m ü.M.) fällt die Strecke zuerst ab, danach steigt sie in knapp 5 km Distanz bis Albate=Camerlata (277 m ü.M.). Die grossen Gefälle bedingten vor allem auf dem Abschnitt Como-Albate=Camerlata Schiebedienst. Die mit einer vom Führerstand aus bedienbaren Auskuppelvorrichtung (Seilzug) versehene E.636.268 schiebt einen Güterzug am *Chioistro Sant'Abbondio* vorbei. Aufnahme vom 1. Juni 1985.

Bild 3.50:

1989 wurde der neue Monte-Olimpino-Tunnel von Chiasso nach Bivio Rosales (südlich Albate=Camerlata) eröffnet. Unter Umgehung der Senke von Como erübrigt sich nun der Schiebedienst für die Güterzüge und einige durchgehende Nachtschnellzüge. E.636.332 mit Güterzug aus der Schweiz am Südportal des neuen Tunnels, 14. Juni 1990.

Bild 3.51:

Die E.656.215 fährt am 4. Juli 1993 mit dem *Espresso* 383 Stuttgart-Genua von Como her kommend durch die Abzweigstation Bivio Rosales. Die Doppelspur links im Bild führt durch den neuen Monte Olimpino-Tunnel ohne Berührung von Como direkt nach Chiasso.

Bild 3.52:

Die 1977 eröffnete direkte Verbindung Nocera-Salerno verläuft vollständig im Santa Lucia-Tunnel (10,3 km). Die alte Linie über Cava dei Tirreni überwindet die Vorgebirge der Halbinsel von Sorrent und bietet schöne Ausblicke auf das Meer. Sie wird nun nur noch vom Lokalverkehr benutzt. Die Aufnahme vom 2. Juni 1976 zeigt den *Diretto* 2465 Neapel-Salerno hoch über dem Golf von Salerno, im Hintergrund ist Salerno erkennbar. Die E.424.115 schiebt einen zum Teil aus Zweiachsern bestehenden Pendelzug.

Bild 3.53:

Im Jahre 1993 wurde im Hinterland von Neapel eine neue Zufahrtslinie nach Salerno eröffnet, welche in Sarno von der bis dorthin erneuerten und doppelspurig ausgebauten Nebenlinie Cancellor-Codola abzweigt. Die Neubaustrecke verläuft praktisch nur auf Viadukten und Tunnels. Das Bild vom 11. Januar 1995 zeigt den *Locale* 8137 Caserta-Salerno. ALe 803-Triebwagen bei Sarno

Bild 3.54:

Brückenkonstruktionen in der Ebene zwischen Sarno und Pompei. ALe 803-Triebwagen als *Locale* 8140 Salerno-Caserta am 11. Januar 1993 bei Sarno. Im Hintergrund die verschneiten Berge der Halbinsel von Sorrent.

Bild 3.55:

Von der Öffentlichkeit praktisch unbeobachtet entsteht im Nordosten Italiens eine Schnellbahn durch die Alpen. Zwischen Udine und dem Grenzbahnhof Tarvis wird die Pontaflerbahn (Pontribbana) vollständig neu trassiert. Die fast durchwegs auf Brücken und in Tunnels verlegte, schotterlose Doppelspur ersetzt die alte, kurvenreich trassierte Einspurstrecke. Im Vordergrund die neue Linie im Bau, am gegenüberliegenden Talhang führt eine E.652 einen Güterzug nach Norden, 14. Juli 1992 bei Dogna.

Bild 3.56:

Alte und neue Pontaflerbahn nebeneinander: Bei Gemona stösst die E.424.288 den *Diretto* 2650 Triest-Tarvis auf der Einspurstrecke nordwärts, daneben die neue Doppelspur im Bau, im Hintergrund die karnischen Alpen, 30. April 1990.

Bild 3.57:

In Carnia verzweigt sich die Neubaustrecke der Pontaflerbahn von der alten Linienführung: Schnurgerade durchs Gebirge, die alte Einspurstrecke folgt dem Flusslauf (siehe auch Bild 2.43). Die E.656.189 zieht den EC 37 *Romulus* Wien-Rom am 20. April 1989.

Die Ueberquerung des Appennin

Der Appennin bietet, beginnend bei den ligurischen Küstengebirgen bis hinunter nach Süditalien, grosse Hindernisse für die Verkehrsbeziehungen in Italien. Alle Verbindungen von der Riviera in das Hinterland, alle Querverbindungen im italienischen Stiefel sind eigentliche Gebirgsbahnen.

Ich will in diesem Kapitel - ausser den vorgängig erwähnten Giovi-Linien und Verbindungen Florenz-Bologna - alle das Gebirge überquerenden Strecken vorstellen, beginnend im Nordwesten (Ligurien-Piemont) über die Verbindungen Emilia-Toskana, Marken-Umbrien bis zu den Abbruzzen und der Verbindung Apulien-Kampanien.

Die weiter südlich liegenden Gebirgsbahnen sowie die Längsverbindungen im Appennin werden in separaten Kapiteln behandelt.

- 1 Savona-Ceva
- 2 Genua-Ovada (Turchino-Linie)
- 3 Lucca-Aulla (Garfagnana-Linie)
- 4 Parma-La Spezia (Pontremolese)
- 5 Faenza-Borgo San Lorenzo (Faentina)
- 6 Ancona-Orte
- 7 Rom-Pescara
- 8 Avezzano-Sora
- 9 Lanciano-Castel di Sangro (Sangritana)
- 10 Foggia-Benevent

Bild 4.1:

Beginnen wir das Kapitel mit einem Bild der aus meiner Sicht mit Abstand schönsten und interessantesten FS-Hauptstrecke: der Querverbindung Rom-Pescara. Von Meer zu Meer verlaufend erreicht sie zwischen Cocullo und Carrito über 900 m ü.M. Ihre Linienentwicklung oberhalb Sulmona steht in nichts den berühmten Alpenbahnen nach ! Ein Triebzug der Gruppe ETR 220 fährt am 10. Januar 1995 als IC 580 *Gianicolo* von Rom nach Pescara. Aufnahme im Bahnhof Cocullo, 885 m ü.M., dahinter das gleichnamige Dorf und das sich gegen Anversa, Villalago und den Abruzzen-Nationalpark verengende Tal. Gut fünf Strassen-Kilometer längs der Autobahn nach links befindet sich der Bahnhof Anversa, an der selben Linie, aber nur noch auf 457 m ü.M.. Die Bahn legt bis dorthin 19 km wunderschönster Strecke zurück.

Bild 4.2:

Die Verbindung von der Hafenstadt Savona in das piemontesische Hinterland führt über zwei parallele Einspurstrecken Savona-San Giuseppe di Cairo und von dort einerseits nach Alessandria oder aber mit Ueberwindung eines weiteren Hügelzuges nach Ceva-Turin. Die über den Cadibona-Pass führende Linie Savona-San Giuseppe di Cairo ist doppelspurig trassiert, aber nur einspurig ausgebaut. Die E.636.237 fährt am 27. März 1988 mit dem *Locale* 10217 Alessandria-Savona durch den Dovetta-Tunnel bei Altare.

Bild 4.3:

Parallel zu den beiden Linien Savona-San Giuseppe di Cairo verläuft eine über 15 km lange Kohle-Seilbahn. Am Stadtrand von Savona fährt eine E.636 mit dem *Locale* 10153 Fossano-Savona, im Hintergrund die Seilbahn, 27. März 1988.

Bild 4.4:

Am Cadibona-Pass: drei Lokomotiven der Gruppe E.636 fahren an der Ortschaft Cadibona vorbei Savona zu. Die Aufnahme vom 27. März 1988 zeigt im Hintergrund den Cadibona-Pass, links die in dieser Gegend eine Spiralkurve beschreibende Autobahn.

Bild 4.5:

Die E.636.153 zieht mit Hilfe einer weiteren E.636 einen Güterzug dem zweiten Kulminationspunkt der Strecke Savona-Ceva zu. Aufnahme vom 27. März 1988 bei Saliceto.

Bild 4.6:

Die Fahrt von Genua in das Hinterland muss nicht unbedingt über die Giovi-Linien, sondern kann über den Turchino-Pass nach Ovada erfolgen. Die einspurige Strecke überquert auf ihrer Nordrampe mehrmals den Torrente Ponzema, wie hier bei Rossiglione. Auch die neue, zweite Autobahnverbindung von Genua nach Norden folgt - unverkennbar - dieser Route. ALe 801-Triebwagenzug als *Locale* 6167 Acqui Terme-Genua am 11. Juni 1988.

Bild 4.7:

Die Südrampe der Turchino-Linie überquert viele, direkt zum Meer führende Täler und bietet schöne Ausblicke, hier auf das Kloster Acquasanta. Eine E.646 schiebt einen Pendelzug (*Locale* 4679 Acqui Terme-Genua) am 17. April 1986.

Bild 4.8:

An der Nordrampe der Turchino-Linie: Eine E.656 fährt längs des Ponzema-Flusses nordwärts. *Locale* 11330 Genua-Acqui am 11. Juni 1988.

Bild 4.9:

Die Garfagnana-Linie von Lucca nach Aulla wurde erst 1959 durchgehend eröffnet. Charakteristisch sind für sie die grossen talüberquerenden Brücken. Zwei Triebwagen der Gruppe ALn 990 als *Locale* 11485 Aulla-Pisa am 11. September 1977 bei Camporgiano.

Bild 4.10:

Die zwei Triebwagen ALn 990.3039 und ALn 990.3017 fahren von der Haltestelle Fosciandora Ceserana weg. *Locale* 10883 Aulla-Pisa am 9. April 1983. Die Strassenbrücke überquert den Serchio-Fluss.

Bild 4.11:

Die Garfagnana-Linie führt hinter den Marmorgebirgen von Carrara durch, auf die spektakuläre Ausblicke möglich sind. Teils Schnee, teils Marmor der Apuanischen Alpen - davor die Ortschaft Poggio - links im Bild, der Appennin und die Ortschaft Silicagnana rechts sind vom Triebwagen ALn 990.3005 aus sichtbar. Aufnahme vom 23. März 1986.

Bild 4.12:

ALn 990.3005 am 23. März 1986 zwischen Villetta S.Romano und Pontecosi auf der Garfagnana-Bahn.

Bild 4.13:

Dieselbe Stelle von der anderen Talseite fotografiert: Die 940.031 führt einen der auf dieser Linie zahlreichen Dampfextrazüge talwärts, 11. September 1977.

Bild 4.14:

Die Pontremolese-Strecke ist mit Ausnahme des Scheiteltunnels und der anschliessenden, bis Pontremoli reichenden Südrampe einspurig angelegt. Die Nordrampe verläuft im wilden Taro-Tal. Steile Erosionshänge, der hier harmlos scheinende Taro-Fluss (1982 brachte sein Hochwasser die Brücke an der Hauptlinie Mailand-Bologna bei Parma zum Einsturz), vorn die Cisa-Autobahn. - Der *Espresso* 104 Genua-Bologna wird auf seiner Fahrt über La Spezia-Parma von einer E.656 gezogen, 9. April 1983.

Bild 4.15 (links unten):

Zwei Triebwagen der Gruppe ALe 790/880 und ein dazwischen eingereihter Steuerwagen Le 640 fahren als *Locale* 5161 von Parma nach Borgo Val di Taro auf der Nordrampe der Pontremolese-Linie. Aufnahme vom 9. April 1983 bei Roccamurata.

Bild 4.16:

Der *Espresso* 101 Bologna-Genua wird heute von der Güterzuglok E.645.019 gezogen. Die doppelspurige Rampe der Pontremolese-Linie vom Südportal des Scheiteltunnels in Grondola=Guinadi nach Pontremoli verläuft weit unterhalb des 777 m langen *Viadotto di Carlo* der Cisa-Autobahn. Aufnahme vom 26. Juli 1984.

Bild 4.17:

Seit 1995 fährt in den Sommermonaten ein Wochenendzug Mailand-Grosseto mit Pendolino-Triebwagen über die Pontremolese-Linie. *Pendolino* 1503 *Maremma* am 5. August 1995 bei Ostia Parmense.

Foto Hanna Rohrer

Bild 4.18:

Die Faentina-Linie von Faenza nach Borgo San Lorenzo-Pontassieve dient dem Lokalverkehr sowie den saisonalen Direktverbindungen Florenz-Rimini. Die Aufnahme zeigt den Triebwagen ALn 880.2018 vor verschneitem Appennin am 17. März 1985 bei Biforco.

Bild 4.19:

Die ehemalige Ausweichstelle Fantino an der Faentina-Linie dient nur noch als Haltestelle. Der ALn 668.1051 (*Locale* 5185 Borgo San Lorenzo-Faenza) fährt eben ein, Aufnahme vom 9. Juni 1984.

Bild 4.20:

Diese Brücke auf der Faentina-Linie wurde 1957 neu aufgebaut, die Jahrzahl ist gut sichtbar. ALn 668.1934 als *Locale* 10701 Florenz-Faenza bei Crespino del Lamone am 10. Juni 1984.

Bild 4.21:

Das Endstück der Faentina-Linie von Borgo S.Lorenzo über S.Piero a Sieve nach Florenz wurde im zweiten Weltkrieg zerstört. Die Züge verkehren nun nach einer Spitzkehre in Borgo S.Lorenzo über Pontassieve nach der toskanischen Hauptstadt. Der Triebwagen ALn 880.2018 fährt von Faenza her in Borgo S.Lorenzo ein, gleichzeitig verlassen die zwei Triebwagen ALn 668.3144 und ALn 668.3247 als *Locale* 10708 diese wichtige Zwischenstation. 17. März 1985.

Bild 4.22:

Die Linie Rom-Ancona verläuft nördlich Fabriano durch wilde Schluchten. Die E.444.019 zieht den *Rapido* 964 Rom-Ancona bei Genga=San Vittore Terme, 12. Oktober 1985.

Bild 4.23:

Trotz der südlichen und tiefen Lage kann im Talkessel von Fabriano viel Schnee fallen. Die E.424.319 stösst den *Locale* 12074 Foligno-Ancona im Bahnhof Albacina, Abzweigebahnhof der Linie nach Macerata und Civitanova. Die Gleise und die Bahnsteige sind eben erst geräumt worden, 6. Januar 1993.

Bild 4.24:

Die Aufnahme von der Nordrampe der Appennin-Querverbindung Rom-Ancona bei Cancelli di Fabriano zeigt einen südwärtsfahrenden Güterzug. Die E.646.189 leistet einer E.636 Vorspann, Aufnahme vom 6. Januar 1993.

Bild 4.25:

Eine der letzten Strecken, auf der mehrere Intercity-Züge von den Schnelltriebwagen der Gruppe ALe 601 geführt wurden, ist die Verbindung Rom-Ancona: trotz längeren geraden Abschnitten mit ihren grossen Steigungen und engen Kurven nicht unbedingt ein ideales Einsatzgebiet für die eleganten Fahrzeuge. IC 588 *Conero* Rom-Ancona am 6. Januar 1993 bei Fossato di Vico

Bild 4.26:

Schneeräumung mit einem Schiene-Strasse-Fahrzeug im Bahnhof Fabriano am 6. Januar 1993. Die E.636.264 und E.636.358 mit ihrem Güterzug werden von der E.656.552 mit ihrem *Diretto* 2296 Rom-Ancona überholt.

Bild 4.27:

Nur wenige Jahre wurden die *Settebello*-Triebzüge in Schnellverbindungen Rom-Rimini eingesetzt. Ein Zug der Gruppe ETR 300 ist als *Rapido* 871 Rimini-Rom vor den Bergen Umbriens abgebildet. Aufnahme vom 12. Oktober 1985 bei Fossato di Vico=Gubbio.

Bild 4.28:

Der südliche Abschnitt der Verbindung Rom-Ancona verläuft grösstenteils flach. Nur zwischen Spoleto und Terni wird eine weitere Bergkette überquert. Die Anfahrt zum Scheiteltunnel ist vor allem auf der Südseite ungünstig trassiert: Der IC 588 *Federico II* Rom-Ancona schlängelt sich im Val Serra bei Terni bergwärts, 2. August 1995.

Bilder 4.29 und 4.30:

Die Strecke Rom-Pescara beginnt kurz nach Rom schon gegen ihren ersten Scheitelpunkt bei Colli di Monte Bove anzusteigen. Der Höhenunterschied beträgt mehr als 700 m ! Dem Reisenden bieten sich Ausblicke auf die mittelalterlichen Städtchen und die umliegenden Berge. Auf dieser Strecke wurden bis in die Mitte der Neunziger Jahre jeweils ein bis zwei IC-Zugpaare durch Schnelltriebwagen der Gruppe ETR 220 oder ALe 601 geführt. Oben eilt der IC 585 *Gianicolo* Pescara-Rom durch den Bahnhof Roviano talwärts, ALe 601.026 und Le 780.008 am 9. Juni 1989. Unten fährt der ETR 234 als Gegenzug IC 584 *Amiternus* Rom-Pescara durch den Scheitelbahnhof Colli di Monte Bove, 10. Juni 1989.

Bild 4.31 (oben):

Beim Abstieg gegen Tivoli: Ausblick auf das Städtchen Anticoli und das links von den Simbruinischen Bergen und rechts von den Monti Ruffi begrenzte Aniene-Tal. E.656 mit dem *Diretto* 3347 Sulmona-Rom am 10. Juni 1989 zwischen Arsoli und Roviano.

Bild 4.32 (unten):

Bei Avezzano führt die Strecke Pescara-Rom längs dem Becken des im letzten Jahrhundert trockengelegten, 155 km² grossen Fucino-Sees. Unvorstellbar, welche touristische Wirkung dieser inmitten von Gebirgen liegende See heute hätte. Eine E.656 zieht den *Espresso* 905 Pescara-Rom durch den Bahnhof Cerchio, 9. Juni 1989.

Bild 4.33

Der verschneite Monte Velino (2487 m ü.M.) bildet den Hintergrund. Der meistens von Triebwagen geführte IC 580 *Gianicolo* Rom-Pescara hat heute die E.656.481 an der Spitze. Zwischen Cappelle Magliano und Avezzano am 25. Februar 1991.

Bild 4.34

Der grosse Viadukt *Forca Caruso* beim Bahnhof Pescina hat so hohe Brüstungen, dass der Zug praktisch verdeckt wird. Der Steuerwagen hat die Brücke eben verlassen, der Rest des Zuges und die stossende E.646 sind noch verdeckt. *Interregionale* 2345 Pescara-Rom am 10. Januar 1995.

Bilder 4.35 (oben) und 4.36 (unten):

Der Abstieg vom zweiten Scheitelpunkt der Linie Rom-Pescara bei Carrito Ortona nach Sulmona verläuft von Goriano Sicoli bis Anversa Villalago Scanno an einer steilen Bergflanke und bietet bei klarem Wetter den in meinen Augen spektakulärsten Ausblick aller FS-Linien: Auf den Talkessel von Sulmona und die umliegenden Berge. In der Mitte im Hintergrund die *Montagne del Morrone*, rechts übergehend in das Maiella-Massiv, davor die Ortschaften Corfinio, Roccacasale und Pratola Peligna. In der Mitte des Talkessels der kegelförmige Monte San Cosimo, dahinter links - leicht verdeckt - Sulmona, an der Bergflanke rechts davon ist als dünner Strich der Anstieg der fast so spektakulären Linie Sulmona-Isernia erkennbar.

Oben: ALe 601.038, Le 780.008 und ALe 601.012 als IC 582 *Gianicolo* Rom-Pescara, 11. Juni 1989.

Unten: Der ETR 222 strebt als IC 584 *Amiternus* Rom-Pescara der direkt über ihm sichtbaren Ortschaft Prezza zu, 11. Juni 1989.

Bilder 4.37 (oben) und 4.38 (unten):

Auf der Rückseite der steilen Bergflanke oberhalb des Talkessels von Sulmona: Bei Goriano Sicoli bieten sich Ausblicke nach Norden gegen das Monte Sirente-Massiv (2349 m ü.M.) und auf das Städtchen von Goriano. Die Steigung bleibt beinahe konstant bei 20 ‰.

Die beiden Aufnahmen vom 25. Februar 1991 zeigen oben eine mit dem *Espresso* 902 Rom-Pescara talwärts fahrende E.656 und unten eine E.636 mit dem *Locale* 12131 Pescara-Rom.

Fotos 4.39 (oben) und 4.40 (unten):

Nochmals zwei Bilder vom Anstieg aus dem Talkessel von Sulmona zum Scheitelpunkt bei Carrito Ortona: Oben Ausblick zur Richtung L'Aquila führenden Schlucht *Valle San Venanzio* (ganz links), dahinter auf die Berge *Mandra Murata*, im Vordergrund auf die Ortschaft Raiano (ganz vorn ihr Bahnhof an der Strecke Sulmona-L'Aquila), sowie vor den den Talkessel hinten abschliessenden *Montagne del Morrone* auf die Ortschaften Corfinio, Roccacasale und Pratola Peligna. Eine E.636 zieht den *Locale* 12135 Pescara-Rom über den stark an die Lötschberg-Südrampe erinnernden Abschnitt bei Prezza, 11. Juni 1989. Unten fährt ein von einer E.636 gezogener Güterzug über den Viadukt von Prezza. Im Hintergrund ebenfalls die *Montagne del Morrone*, 25. Februar 1991.

Bild 4.41:

Ein bergwärtsfahrender Güterzug bei Goriano Sicoli. Im Hintergrund die gegen L'Aquila führende Schlucht *Valle San Venanzio*. E.636 am 11. Juni 1989.

Bild 4.42:

Auf dem flacheren Abschnitt der Linie Rom-Pescara nördlich Sulmona: Die Stadt Popoli und der Pescara-Fluss mit dem *Espresso* 902 Rom-Pescara, 9. Juni 1989.

Bild 4.43:

In Avezzano zweigt eine Nebenlinie nach Sora und weiter Richtung Cassino von der Hauptlinie Pescara-Rom ab. Das von der Morgensonne beschienene Velino-Massiv (2487 m ü.M.) bildet den Hintergrund dieser Aufnahme bei Avezzano. ALn 668.1463 und ALn 668.1408 als *Locale* 5788 Civita d'Antino-Avezzano, 29. Dezember 1985.

Bild 4.44:

Die Strecke Avezzano-Sora verläuft ab Avezzano flach in der dem Fucino-Becken anschliessenden Hochebene bis Capistrello (im Hintergrund). Hinter Capistrello allerdings öffnet sich eine tiefe Schlucht, in welche die Bahn mit zwei Schleifen hinuntersticht (siehe nächstes Bild). ALn 668.1468 als *Locale* 7144 Capistrello-Avezzano am 12. Juni 1989.

Bild 4.45:

Blick über die Ortschaft Pescocanale auf Capistrello im Hintergrund. Der tief unten sichtbare, aus zwei ALn 668-Triebwagen bestehende *Locale* 5790 Cassino-Avezzano hat noch einen Höhenunterschied von 107 m zu bewältigen, 29. Dezember 1985.

Bild 4.46 (unten):

Blick aus dem historischen Zentrum von Capistrello: Unten rechts die unterste Stufe der Linienentwicklung, der ALn 668-Triebwagen fährt auf der mittleren Ebene, die oberste Stufe befindet sich im Innern des Berges. *Locale* 5794 Cassino-Avezzano am 29. Dezember 1985.

Bild 4.47 (rechts oben):

Die Fortsetzung der Strecke Avezzano-Sora nach Roccasecca-Cassino weist auch mehrere bedeutende Kunstbauten auf: Hier die altertümliche Stahlbrücke bei Arpino. *Locale* 5804 Cassino-Avezzano mit ALn 668.1445 und ALn 668.1462 am 29. Dezember 1985.

Bild 4.48:

Die private Sangritana-Bahn führt vom Meer bei Lanciano durch das wilde Sangro-Tal nach Castel di Sangro. Sie wurde 1913-15 mit einer Spurweite von 950 mm erbaut, zwischen 1924 und 1929 elektrifiziert, im zweiten Weltkrieg zerstört und 1956-59 normalspurig wiederaufgebaut. Bei Villa Santa Maria wird das Tal auf einer Betonbrücke überquert, dahinter sind knapp die Fundamente des im Krieg zerstörten alten Bauwerks sichtbar. Triebwagen 10 mit Steuerwagen 54 am 5. August 1979.

Bild 4.49 (unten):

Die Sangritana-Bahn führt an zwei Stauseen vorbei: Hier der Damm des Lago del Sangro bei Bomba. Triebwagen ALe 02 mit *Locale* 304 Lanciano-Castel di Sangro am 9. August 1993.

Bild 4.50 (rechts oben):

Derselbe Viadukt mit einem Güterzug. Gut sichtbar die Überreste der alten Brücke. Die früher schmalspurige Güterlok 22 (Baujahr 1924) am 4. August 1979.

Bild 4.51:

Die Ortschaften im Sangro-Tal liegen meist auf Bergkuppen, im Hintergrund Civitaluparella, links Quadri. Steuerwagen 54 und Triebwagen 10 am 5. August 1979.

Bild 4.52:

In Villa S.Maria verlaufen zwei Felsbänder mitten durch die Ortschaft. Die Bahnlinie klebt am anderen Talhang. Der Zug vom vorherigen Bild bildet den Vordergrund. Heute verläuft eine neue Schnellstrasse auf einem risigen Viadukt mitten durch das Bild.

Bild 4.53:

Die südlichste in diesem Abschnitt vorgestellte Appenninenbahn verbindet Foggia in Apulien mit Benevent in Kampanien. Diese Linie wurde 1928 als erste der FS mit 3000 Volt Gleichspannung elektrifiziert, von hier aus wurde die in Norditalien heimische Drehstromtraktion sukzessive verdrängt. Die E.645.038 zieht am 6. Oktober 1988 den *Espresso* 860 Bari-Neapel durch die weiten, abgeernteten Weizenfelder bei Savignano=Greci an der Ostrampe. Im Hintergrund ist das Städtchen Savignano Irpino erkennbar.

Bild 4.54:

Die E.424.111 verlässt den Bahnhof Savignano=Greci. Hier beginnt die Steigung der Ostrampe nach Pianerottolo. *Locale* 12428 Foggia-Neapel am 7. Oktober 1988.

Bild 4.55:

Die Ostrampe endet in Pianerottolo d'Ariano, weitab von jeder Ortschaft. Die Drehscheibe zeugt von der früheren Bedeutung dieses Bahnhofes. Güterzug nach Westen mit zwei Loks der Gruppe E.636 (vorn die Nummer 242) am 6. Oktober 1988.

Bild 4.56 (unten):

Die Westrampe der Verbindung Foggia-Benevent verläuft durch das Miscano-Tal, wo hauptsächlich Weideland und Tabakpflanzungen anzutreffen sind. Der aus ALe 601-Triebwagen und zugehörigen Steuerwagen bestehende IC 561 *Mercadante* Rom-Bari fährt bei Castelfranco in Miscano bergwärts, 8. Oktober 1988.

Bild 4.57 (oben):

Der schwere ostwärtsfahrende Güterzug benötigt eine Doppeltraktion: Die E.656.037 leistet der E.626 Hilfe. Bei Castelfranco in Miscano am 10. August 1993.

Mit der Bahn durch grosse Weinbaugebiete

Italien, *Vino* !

Chianti, Barolo, Veltliner, ... - wer denkt nicht sofort an diese bekannten italienischen Weine. Ich jedenfalls sehe die sanften toskanischen Hügel, der Rebberge der Langhe, die Steinterrassen der Veltliner Steilhänge, aber auch die weniger bekannten Rebbauggebiete wie Vulture, Taurasi, Regaleali.

Natürlich sind viele Weinbaugebiete mit der Bahn nicht erreichbar, ja nicht mal vom Zug aus sichtbar. Einige Bahnlinien bieten aber einzigartige Ausblicke in die Rebenlandschaft, so die Veltliner-Strecke oder die mitten durch die Barbaresco-Zone führende Linie Alessandria-Alba. Der Bergrücken von Montalcino, Herkunftsort des einzigartigen Brunello, kann mit der Bahn umfahren werden.

In diesem Abschnitt stelle ich Rebberge oder den Weinen Namen gebende Ortschaften und Berge vor, garniert mit den zugehörigen Etiketten meiner Lieblingsproduzenten.

| | |
|--------------|---|
| 1 Dolcetto | Strecke Bra-Ceva |
| 2 Barbaresco | Strecke Alessandria-Alba |
| 3 Veltlin | Strecke Colico-Tirano |
| 4 Tramin | Strecke Trient-Bozen |
| St. Magalena | Strecke Bozen-Brixen |
| 5 Chianti | Strecke Empoli-Chiusi |
| 6 Montalcino | Strecken Siena-Buonconvento-Monte Antico und Asciano-Monte Antico |
| 7 Vulture | Strecke Rocchetta-Potenza |
| 8 Taurasi | Strecke Rocchetta-Avellino |
| 9 Regaleali | Strecke Caltanissetta-Palermo |
| 10 Aetna | Strecke Riposto-Randazzo |

Bild 5.1:

Die Traubensorte *Dolcetto* wird in einem grossen Teil der *Langhe*, dem Hügelland südlich von Alba, angebaut. Das Städtchen Novello im Hintergrund ist eines der Dolcetto-Zentren, in der Sakristei des von weitem sichtbaren Domes ist die kommunale Enothek untergebracht. ALe 724-Triebwagen mit *Locale* 4375 Turin-Savona am 6. Oktober 1990 bei Monchiero=Dogliani.

Bild 5.2:

Einer der grössten piemontesischen Rotweine ist der *Barbaresco* aus Nebbiolo-Trauben. Die Bahnlinie Alessandria-Alba-Bra führt mitten durch das Zentrum des Anbaugebietes.

Vier Dieseltriebwagen (je zwei ALn 668 und ALn 773) als *Locale* 4508 Bra-Alessandria am 29. Dezember 1990 vor den verschneiten Rebbergen der renommierten Lage *Asili* bei der Haltestelle Barbaresco.

Bild 5.3:

Die Ortschaften Barbaresco und das ebenfalls zum Anbaugebiet gehörende Neive (im Hintergrund) werden in Tunnels unterfahren.

Diretto 2153 Asti-Cuneo am 29. Dezember 1990 (ALn 668.3243 und ALn 668.3238).

Bild 5.4:

Die Nebbiolo-Traube wird auch im Veltlin zur Produktion der klassischen Weine verwendet. Die vier *Valtellina Superiore*-Lagen sind vom Zug aus gut sichtbar. Hier fährt der ALe 801.065 als *Locale* 2294 Mailand-Tirano an der Lage *Inferno* vorbei. Die Reklamen *Nera*, *Bettini* und *Inferno Negri* sowie die Kirche von Poggiridenti bilden den Hintergrund. 16. Februar 1989 bei Sondrio.

Bild 5.5:

Die Veltliner-Lage *Grumello* ist zum *Inferno* benachbart. Eine E.632/633 schiebt den *Diretto 2299 Freccia del Bernina* Tirano-Mailand am 16. Februar 1989 an den Schriftzügen von *Enologica*, *Pelizzati*, *Grumello Negri*, *Grumello Sassorosso* und der Burg Grumello bei Sondrio vorbei.

Bild 5.6:

Unterhalb Sondrio befindet sich die Veltliner-Lage *Sassella*. Die Kirche *Sassella* und die Reklamen von *Enologica* und *Bettini* bilden den Hintergrund zum ALe 801-Triebwagen. *Locale 5317* Tirano-Mailand am 10. August 1988 bei Sondrio.

Bild 5.7:

Die vierte Veltliner-Lage ist *Valgella* unterhalb Tirano. Die E.626.218 zieht einen Kurz-Güterzug bei Tresenda Aprica Teglio gegen Tirano. Hoch oben grüsst die Kirche von Teglio, unter der Stützmauer oberhalb des Güterwagens wirbt der Schweizer Produzent *Plozza* aus Brusio für seinen *Valgella*. 16. Februar 1989.

Bild 5.8:

Nicht nur im Elsass, auch im der Traube den Namen gebenden Dorf *Tramin* wird Gewürztraminer angebaut. *Tramin* liegt links im Bild am Rande des breiten Etschtales. Der IC 549 *Marco Polo* Bozen-Rom flitzt daran vorbei. ALe 601-Triebwagen am 7. Mai 1989.

Bild 5.9:

Oberhalb Bozens liegen die Weinberge von St. Magdalena, Ursprung des gleichnamigen Weines. Die im Bild gut sichtbaren Weinberge wurden früher von der Zahnradbahn zum Ritten hinauf durchquert. Eine E.652 fährt am 6. September 1991 am Ufer des Eisack-Flusses mit dem *Espresso 489* München-Ancona südwärts.

Bild 5.10:

Chianti - von der billigsten, nichtssagenden Massenware bis zum bordeauxähnlichen Spitzenwein ... Die Weinberge der *Chianti Classico*-Zone liegen in den Hügeln zwischen dem Arno-Tal (Linie Florenz-Arezzo-Rom) und dem Elsa-Tal (Linie Florenz-Empoli-Siena). D.342.4012 mit *Locale 8192* Siena-Florenz am 22. August 1981 bei Staggia.

Bild 5.11:

Brunello di Montalcino - einer der teuersten Weine Italiens. Die Stadt Montalcino (links das eine bedeutende Enothek beherbergende Schloss) ist in der Morgensonne des 2. Oktober 1987 zu sehen. ALn 663-Triebwagen mit *Locale 6866* Grosseto-Asciano.

Bild 5.12:

Der *Aglianico del Vulture* - einer der wenigen Weine der Basilikata, dafür einer der grössten Italiens - wächst am Osthang (rechts im Bild) des erloschenen Vulkans *Monte Vulture*. Zwei ALn-668-Triebwagen fahren am 15. Oktober 1984 als *Locale 6269* Foggia-Potenza bei Rionero bergwärts.

Bild 5.13 (unten):

Ebenfalls aus der *Aglianico*-Traube werden die *Taurasi*-Weine in Kampanien gewonnen. Der ALn 668.1815 fährt als *Locale 8201* Lioni-Avellino am 3. Oktober 1988 bei Lapio (bekannt durch den Weisswein Fiano di Lapio), im Hintergrund ist das Städtchen Taurasi sichtbar.

Bild 5.14:

Die *Regaleali*-Weine aus der Gegend von Scalfani gehören zu den Spitzenweinen Siziliens. Die Rebberge ziehen sich bis zum Bahnhof Vallerlunga hin: D.445 mit *Locale 9939* Caltanissetta-Palermo am 16. April 1987.

Bild 5.15:

Die Aetnaweine wachsen am Osthang des sizilianischen Vulkans. Bei Solicchiata fährt der AL 56.02 der *Ferrovie Circumetnea* (Fiat 1937) durch Olivenhaine und Weinberge. Wegen des Streckenunterbruchs durch einen Vulkanausbruch bei Randazzo ist die Ankunftszeit im Endbahnhof Moio nicht wichtig, so dass das Zugpersonal des Regelzuges gegen den Fotohalt auf offener Strecke nichts einzuwenden hat. *Locale 24* Riposto-Moio am 24. März 1981, im Hintergrund die Stadt Castiglione.

Längs der Küste des italienischen Stiefels und Siziliens

Italien weist 8500 km Küsten auf. Von den flachen Sandstränden Riminis über die Felsküsten und Sandbuchten der Gargano-Halbinsel bis zu den Steilküsten der Riviera, von den überfüllten Massenstränden der Adria zu den menschenleeren Küsten des Südens ist alles zu haben. Auf weiten Strecken verläuft irgendeine Bahnlinie der Küste entlang. Lassen Sie uns eine Fahrt den eher flachen Stränden des Adriatischen Meers entlang nach Süden erleben, Sizilien umrunden und den Steilhängen der Tyrrhenischen Küste entlang wieder nach Norden zurückkehren. Die Vielfalt der Landschaftstypen - und der Züge - wird Sie erstaunen.

Italien ist von Wasser umgeben. Entsprechend viele Häfen sind längs der ganzen Küste verteilt - die auf mich Binnenländer immer anziehend wirken. An einigen wenigen Orten lassen sich Bahn und Schifffahrt auf ein Bild bannen.

Der Fährverkehr der FS nach Sizilien und Sardinien ist ein weiteres Thema dieses Abschnitts. Die Meerenge von Messina wird allerdings vielleicht schon bald durch eine Brücke oder einen Tunnel einfacher passierbar, und das faszinierende Verladen ganzer Schnellzüge in den Bauch eines Schiffes wird verschwinden. Die dem Güterverkehr vorbehaltene Langstreckenverbindung vom Festland nach Sardinien (213 km) bleibt aber bestehen.

Bild 6.1:

Beginnen wir unsere Fahrt längs Italiens Küsten im Nordosten, in Triest. Was hier im Stadtzentrum als normale Strassenbahn beginnt, wird schon nach kurzer Fahrt zum Unikum: Die Strassenbahn Triest-Opicina weist eine gut 800 m lange Steilstrecke mit 253 ‰ Neigung auf, auf der die Adhäsionstriebwagen von Seilwagen gestützt werden. Der Triebwagen 405 fährt am 28. April 1990 bei Vetta di Scorcola talwärts, mit Ausblick auf den Golf von Triest.

Bild 6.2:

Ausgangs Triest überqueren die ein Stück weit gemeinsam geführten Linien Triest-Venedig, /-Udine und /-Ljubljana ein Vorgebirge des Karstes, wobei sich schöne Ausblicke aufs Meer ergeben. Die ganze restliche Strecke bis Venedig bietet dann keine entsprechenden Aussichten mehr. Ein slowenischer Triebzug (SZ-315.021, 311.011 und 315.022) fährt als *Diretto* 465 Triest-Ljubljana durch die Haltestelle S.Croce di Trieste. Im Hintergrund ist im Dunst das Schloss Miramare erkennbar. 9. Juli 1992.

Bild 6.3:

Die einmalige Gelegenheit, die Lagunenbrücke in Venedig ohne Autos zu sehen, ergab sich anfangs 1974: Am autofreien Sonntag, den 24. Februar 1974 fährt die 625.039 mit einem *Locale* Venedig-Bassano del Grappa. Die Türme und Kuppeln der Lagunenstadt bilden den Hintergrund.

Bild 6.4:

Ancona Marittima, Ausgangspunkt der Fähren nach Griechenland und Jugoslawien - die Rangierlok 245.0011 manövriert vor dem griechischen Fährschiff *Fedra*, 29. August 1987.

Bild 6.5:

Südlich Ancona erstreckt sich der Felsklotz des *Monte Conero* ins Meer, zu seinen Füßen die bekannten Badeorte Sirolo und Numana. Die Hauptstrecke Ancona-Pescara umfährt das Gebirge auf der dem Meer abgewandten Seite.

Eine E.428 zieht einen Lebensmittelzug nordwärts, 30. August 1987 bei Loreto.

Bild 6.6:

Zwischen dem Conero-Massiv bei Ancona und der Gargano-Halbinsel bei Foggia verläuft die Strecke Ancona-Bari fast durchwegs in Sichtweite des Adriatischen Meeres.

Die E.656.283 zieht den *Espresso* 1489 München-Pescara am 30. August 1987 bei Potenza Picena=Montelupone südwärts. Links die Riesenhotels des Badeortes Porto Recanati, rechts im Hintergrund das Conero-Massiv.

Bild 6.7:

Ein wenig südlicher, das Conero-Massiv immer noch sichtbar, schleppt die E.626.309 die E 424.284 und einen Güterzug an den endlosen Badestränden vorbei. Bei Civitanova Marche am 11. August 1993.

Bild 6.8:

Südlich Pescara ist die Adria-Hauptlinie abschnittsweise noch einspurig, wie hier bei Ortona. Am 18. Juni 1987 zieht die E.424.047 den *Locale* 12033 Ancona-Foggia südwärts. Die Steinschlag-Galerien sind schon für die Doppelspur vorbereitet.

Bild 6.9:

Ein Pendolino-Triebzug ETR 450 eilt als IC 1501 Mailand-Bari auf der einspurigen Adria-Küstenlinie südwärts. Der Hafen von Ortona bildet den Hintergrund. 7. August 1993.

Bild 6.10:

In San Vito südlich Pescara zweigt die private Sangritana-Bahn ins Landesinnere ab. Der Höhenunterschied von Marina San Vito nach San Vito Città wird mittels einer grossen S-Schleife und einer Spiralkehre überwunden.

Der Triebwagen 08 als *Locale* 51 Lanciano-Marina San Vito fährt am 8. Juli 1986 talwärts. Am Meer in Marina San Vito sind die von links kommende Strecke der Sangritana-Bahn (der Triebwagen wird in einigen Minuten von links kommend darüberfahren) und die parallel zur Küste verlaufende, einspurige Adriastrecke der FS zu sehen, im Hintergrund auf der Klippe ist die Stadt Ortona erkennbar.

Foto 6.11:

Düstere Gewitterwolken begleiten den IC 574 *Donizetti* Lecce-Mailand auf seiner Fahrt längs der Adria. Lokomotive E.444 bei Vasto auf dem einspurigen Abschnitt südlich Pescara, 21. Juni 1987.

Foto 6.12:

Die E.428.017 fährt mit dem *Locale* 8435 Pescara-Foggia am 22. Juli 1986 bei Vasto längs des Badestrandes von *Punta Penna*. Dieser Abschnitt ist vor wenigen Jahren durch eine mehr im Landesinnern verlaufende Doppelspur ersetzt worden.

Bild 6.13:

Vor der Altstadt des Hafenortes Termoli, Ausgangspunkt der Tragflügelboote zu den im Hintergrund sichtbaren Tremitischen Inseln, fahren die ALe 880.073 und ALe 880.064 als *Locale* 6250 Foggia-Pescara, 18. Juni 1987.

Bild 6.14:

Bei Lesina verlässt die Adria-Linie das Meer, um die Gebirge der Gargano-Halbinsel landeinwärts zu umfahren. Hinter dem von einer E.428 gezogenen Güterzug bietet sich ein aussergewöhnlicher Fernblick auf den Badeort Torre Fortore, die Lagune *Lago di Lesina* und die Altstadt von Lesina, 20. Juni 1987.

Bild 6.15 (vorangehende Seiten links):

Brindisi ist Abfahrtsort der Fähren nach Griechenland und ins östliche Mittelmeer. Wenige saisonale Züge verkehren bis zum Hafenbahnhof *Brindisi Marittima*. Die D.443.1007 rangiert den *Espresso* 1719 Mailand-Brindisi nach seiner Ankunft. Daneben die maltesische Fähre *Corinthia*, 2. August 1989.

Bild 6.16 (vorangehende Seiten rechts):

Die *Ferrovie del Sud-Est* bedienen unter anderem die Salentinische Halbinsel, den Absatz des italienischen Stiefels. Die Strecken führen im Landesinnern durch die steinige, mit Oliven- und Mandelbäumen kultivierte Landschaft. Einer der wenigen Ausblicke auf das Meer ergibt sich bei Tuglie:

Triebwagen Ad 63 als *Locale* 305 Lecce-Gagliano am 3. August 1989. Im Hintergrund links ist die Stadt Alezio, rechts die Hafenstadt Gallipoli am Golf von Tarent zu sehen.

Bild 6.17 (oben/sopra):

Die kurze Verbindungslinie vom Stadtbahnhof Gallipoli zum Hafen wurde anfangs der neunziger Jahre wieder eröffnet. Der Hafenbahnhof befindet sich wie die Altstadt von Gallipoli auf einer Insel und ist über eine Brücke mit dem Festland verbunden, welche gerade vom Triebwagen Ad 78 befahren wird, 5. Oktober 1995.

Bild 6.18:

Am 11. April 1988 stehen beim *Capo Spulico* schon die Fahrleitungsmasten. Eine D.445 zieht den *Locale* 12708 Catanzaro-Tarent an der Burgruine vorbei.

Bild 6.19:

Die Ionische Küstenlinie von Tarent nach Reggio Calabria ist einspurig und wurde erst 1990/91 auf ihrem nördlichen Abschnitt elektrifiziert. Sie führt entlang schöner, einsamer Badestrände, wie hier bei Riva dei Tessali. D.341.2002 mit *Locale* 9860 Brindisi-Neapel am 7. Oktober 1980 bei Ginosa.

Bild 6.20 (rechts):

Die privaten *Ferrovie del Gargano* befahren auf der Strecke San Severo-Peschici die Nordküste der Gargano-Halbinsel, die bekannt ist für ihre wunderschönen Badestrände.

Der Triebwagen ALe 80.05 fährt 22. Juli 1986 als *Locale* 31 Foggia-Peschici seinem Endpunkt zu, im Hintergrund auf der Klippe das Städtchen Rodi.

Foto Hanna Rohrer

Bild 6.21 (oben):

Ein Sprung nach Sizilien:

Gewitter über Syrakus: *Rapido* 994 *Aurora* Syrakus-Rom, gezogen von der E.656.039 am 29. Dezember 1984. Links die Altstadt auf der Ortigia-Insel.

Bild 6.22 (links):

Die FS-Schmalspurlinie im Süden Siziliens überquert den Belice-Fluss an seiner Mündung ins Meer, die Stahlbrücke ist im Hintergrund sichtbar. RALn 60.12 mit *Locale* 10160 Ribera-Castelvetrano am 13. April 1981. Im Hintergrund der Badeort Marinella.

Bild 6.23 (rechts):

Die Industriezone am Golf von Augusta bildet den Hintergrund für den *Diretto* 592 *Frecca del Sud* Syrakus-Mailand, E.636 am 29. Dezember 1984.

Ganz im Hintergrund rechts sind Stadt Augusta, in der Mitte die Halbinsel Magnisi, links die für ihre Emissionen berühmten Raffinerien von Priolo sichtbar.

Bild 6.24 (links):

Der bekannte Badeort Cefalù an der Nordküste Siziliens bildet den Hintergrund zum *Diretto* 2005 Messina-Palermo. E.656.259 am 15. April 1987. Von weither sichtbar sind der aus dem 12. Jahrhundert stammende Dom mit seinen zwei Türmen und der alles überragende 270 m hohe Kalkfelsen.

Bild 6.25:

Nochmals zurück an die Ionische Küstenlinie in Kalabrien: Zwei D.341 ziehen einen Güterzug nordwärts. Bei Ferruzzano zwischen Reggio Calabria und Catanzaro, am 7. Juli 1985.

Bild 6.26:

Blühende Agaven und erodierte Erdformen: beim *Capo Spartivento* am 7. Juli 1985. D.341.1028 mit *Locale* 8964 Reggio Calabria-Lamezia.

Bild 6.27 (oben):

Auf der der Nordküste entlangführenden Strecke Palermo-Trapani verkehrten als letzter in Italien die Fiat-Triebwagen ALn 990. Die Nummern 1018 und 1007 fahren als *Locale* 6771 Palermo-Trapani am 14. April 1987 bei Trappeto. Im Hintergrund das den Golf von Castellamare begrenzende *Capo San Vito*.

Bild 6.28 (links unten):

Von der Nordküste Siziliens aus hat man einen schönen Blick auf die Äolischen Inseln, rechts ist Vulcano und links dahinter Lipari sichtbar. Die E.656.020 zieht den *Diretto* 2005 Messina-Palermo beim Badeort Gioiosa Marea, 27. Dezember 1984.

Bild 6.29:

Bei Licata (im Hintergrund unter dem Monte Sole) verläuft die Strecke Syrakus-Ragusa-Canicatti entlang dem Meer. Primitive Schilfzäune schützen die Landschaft vor Winderosion. Zwei ALn 668 (hinten die Nummer 3038) fahren als *Diretto* 2052 Modica-Palermo am 17. April 1987.

Bild 6.30:

Die *Ferrovie Circumetnea* überquert den FS-Bahnhof Catania direkt am Meer inmitten wilder Lavaformationen. Der Triebwagen ADe 15 wird am 30. Dezember 1984 vom Depot zum FS-Bahnhof überführt, um nachher seine Rundfahrt um den Aetna zu beginnen.

Bild 6.31:

Triebwagenschnellzug „Peloritano“ (*Rapido* 884) Syrakus-Rom. An einem düsteren Wintermorgen fährt der aus ALe 601-Triebwagen und Le 601-Steuerwagen bestehende 1.Klasszug im Bahnhof Catania Centrale ein. 31. Dezember 1984.

Bild 6.32:

Die Strasse von Messina ist an ihrer engsten Stelle weniger als 4 km breit. Im Hafen Villa San Giovanni werden die Züge aus dem Norden auf die Fähren nach Sizilien verladen. Am 25. April 1987 wird der *Espresso* 1575 Turin-Palermo auf das FS-Schiff *Iginia* geschoben. Rechts ist die ebenfalls den FS gehörende Autofähre *Pace*, im Hintergrund die Küste Siziliens sichtbar.

Bild 6.33:

Die 1969 erbaute, 43 Güterwagen fassende *Iginia* läuft am Abend des Neujahrstages 1985 in Messina ein.

Bild 6.34:

Der bekannteste Badeort Siziliens - Taormina - bildet den Hintergrund zu diesem Bild. Der selten eingesetzte Triebwagen 542 der *Ferrovía Circumetnea* am 23. April 1987 bei Piedimonte. Rechts in der Küstenebene sind Fiumefreddo, auf dem aus dem Meer ansteigenden Hügelzug Taormina, links davon auf dem Felsen Castelmola, daran anschliessend die Ausläufer der *Monti Peloritani* sichtbar.

Bild 6.35 (unten links):

Wieder auf dem Festland folgen wir der spektakulären tyrrhenischen Küstenlinie Reggio Calabria-Salerno. Bei Bagnara zieht eine E.428 einen Güterzug südwärts. Im Hintergrund der *Monte Sant'Elia*, 11. Oktober 1984.

Bild 6.36:

Der *Monte Sant'Elia* wird auf der Meerseite umfahren, wegen der Steinschlag-Galerien sind die Züge allerdings nicht fotografierbar. Trotzdem soll die Aufnahme die eindrucksvolle Linienführung zeigen. Zwischen Bagnara und Palmi, vorn der Sandstrand von Marina di Palmi. Im Hintergrund ist schwach Sizilien erkennbar, 8. Juli 1985.

Bild 6.37:

Die einzige Möglichkeit, aus den süditalienischen *Ferrovie Calabro-Lucane* das Meer zu sehen, ergibt sich bei Gioia Tauro. Triebwagen M2 223 und M2 219 mit *Locale* 108 Sinopoli-Gioia Tauro am 8. Juli 1985. Im Hintergrund ist die Stadt Gioia Tauro sichtbar.

Bild 6.38:

Die das *Capo Vaticano* umrundende Strecke ist im Kapitel 3 zu sehen, deshalb folgt nun ein Sprung nordwärts: Bei Guardia Piemontese steht einsam eine Felsklippe am Sandstrand. *Rapido* 992 *Aurora* Palermo-/Syrakus-/Reggio Calabria-Rom mit E.444 am 12. Oktober 1984.

Bild 6.39 (oben):

Der wunderschöne aber kurze Küstenabschnitt der Basilikata am Tyrrhenischen Meer liegt bei Maratea. E.626 mit *Locale* 8932 Lamezia-Neapel mit einer Stunde Verspätung am 19. Juli 1985.

Bild 6.40 (links):

Blick von Maratea über den Golf von Policastro auf die Berge des Cilento: Während wenigen Jahren wurde der IC 741 *Telesio* Rom-Reggio Calabria durch einen der Prototyp-Züge der Gruppe ETR 500 geführt - falls er nicht anderweitig durch Vorführ- und Testfahrten beschäftigt war. Zwischen Acquafredda und Maratea, am 1. Oktober 1995.

Bild 6.41 (unten):

Von der gegenüberliegenden Seite des Golfes von Policastro auf die Berge bei Maratea gesehen: Links Sapri mit seinem Golf, anschliessend der von der Bahn in einem Tunnel unterfahrende Monte Ceraso, rechts davon die Küste von Maratea. Die Brücke des vorigen Bildes ist links unterhalb der weiss leuchtenden Christusstatue schwach erkennbar. E.424.219 mit *regionale* 8442 Sapri-Salerno am 2. Oktober 1995 zwischen Viconati und Captitello.

Bild 6.42:

Beim Südportal des Monte Ceraso-Tunnels: Die E.656.494 zieht den *espresso* 833 *Conca d'Oro* Mailand-Palermo-/Reggio Calabria am 2. Oktober 1995 südwärts. Links die Berge des Cilento.

Bild 6.43:

Nördlich Sapri verschwindet die tyrrhenische Küstenlinie zweimal ins Landesinnere, um die Küstenberge des Cilento zu umfahren. Seiner eindrücklichen Landschaft wegen sei dieser Abschnitt - auch wenn das Meer dabei nicht sichtbar ist - trotzdem gezeigt. ALe 601-Triebwagenzug (*Rapido 882 Peloritano* Palermo-/Syrakus-/Reggio Calabria-Rom) überquert den Mingardo-Fluss bei Centola. Im Hintergrund oberhalb des Zuges das auf einer Bergkuppe liegende Städtchen Roccagloriosa, rechts die alte aufgelassene Einspurtrasse, die durch die neue doppelspurige Betonbrücke ersetzt wurde, 7. Oktober 1984.

Bild 6.44 (unten links):

Beim Doppelspur-Ausbau im Cilento-Gebirge wurde teils eine neue Doppelspur, teils aber auch parallel zur alten Strecke eine neue Einspur angelegt, wie hier bei Rutino. Prototyp-ETR 500 mit IC 741 *Telesio* Rom-Reggio Calabria am 8. Januar 1996.

Bild 6.45:

Bei Salerno ergibt sich ein Ausblick in Richtung der Küste von Amalfi. Eine E.424 mit dem *locale* 12373 Neapel-Battipaglia zwischen Vietri sul Mare=Amalfi und Salerno, 31. Juli 1989.

Bild 6.46:

Westlich von Neapel verläuft die *Ferrovia Cumana* längs dem Meer. Triebwagen ET 101 am 10. Oktober 1988 bei Lido di Napoli, im Hintergrund die Hafenstadt Pozzuoli, rechts davon die Insel Nisida, dazwischen im Dunst der Vesuv.

Bild 6.47 (unten links):

Wieder die tyrrhenische Küstenlinie der FS, nun am Golf von Neapel. Zwischen Pietrarsa S.Giorgio und Portici Ercolano zieht die E.424.150 einen *diretto* südwärts, 31. Mai 1977. In der Bildmitte die Dampflokomotiv-Werkstätte Pietrarsa der FS, heute als Eisenbahnmuseum öffentlich zugänglich.

Bild 6.48:

Die Hauptlinie Neapel-Rom stösst nur bei Formia kurz ans Meer. Pendolino-Triebzug ETR 450 mit IC 512 *Scarlatti* Neapel-Rom am 9. August 1990. Im Hintergrund Gaeta.

Bild 6.49:

E.656 im Sonnenuntergang bei Maratea, 19. Juli 1985.

Bild 6.50

Die Italienischen Staatsbahnen betreiben von Civitavecchia nach Sardinien eine Güterwagen- und Auto-Trajektverbindung. Die im Hintergrund sichtbare Fähre *Garibaldi* wurde 1982 erbaut und trägt auf drei mittels Lift verbundenen Decks 80 Güterwagen. Den Auslad im sardischen Hafen Golfo Aranci besorgt die dieselelektrische Lokomotive D.141.1009. Aufnahme vom 28. Juli 1983.

Bild 6.51

Einer der ersten Züge auf der 1995 für Tourismusverkehr wiedereröffneten Strecke von (Macomer)-Tresnuraghes nach Bosa: Diesellok LDe 601 der *Ferrovie della Sardegna* am 5. April 1995 oberhalb Bosa. Blick auf Bosa Marina.

Bild 6.52 (links):

Die innerstädtische Zahnradbahn in Genua verbindet den Hauptbahnhof *Piazza Principe* mit dem Stadtteil Granarolo. Triebwagen 1 am 30. Dezember 1974 bei der Bergstation, die Sicht reicht bis zur Halbinsel von Portofino.

Bild 6.53:

Nochmals zurück in die Umgebung Neapels: An einem ausserordentlich klaren Sommertag fährt der *Diretto* 77 Neapel-Sorrento der *Circumvesuviana* bei Torre del Greco. Triebzüge der Reihe ETR 001 (hinten die Nummer 075) am 30. August 1997. Blick über den Golf von Neapel auf die Halbinsel von Sorrent, rechts aussen die Insel Capri.

Bild 6.54 (unten):

Haupthafen für die Schiffsverbindungen Genua-Sardinien ist Porto Torres im Nordwesten der Insel. Die beiden Triebwagen ALn 668.3229 und ALn 668.3230 sind mit einer Stunde Verspätung aus der sardischen Hauptstadt angekommen. *Diretto* 2292 Cagliari-Porto Torres am 27. Juli 1984, im Hintergrund die *Tirrenia*-Fährschiffe *Domiziana* und *Sicilia*.

Bild 6.55 (unten):

Die Schiffe der *Tirrenia*-Reederei von Civitavecchia nach Sardinien legen normalerweise in Olbia an. Auch an diesem 10. August 1984 sind die zwei Reserveschiffe *Città di Nuoro* und *Città di Napoli* im Einsatz. Die zwei noch altertümlicheren Dieseltriebwagen ALn 772.3244 und ALn 772.3290 führen den Anschluss-Extrazug nach Cagliari und Sassari.

Bild 6.56 (links):

Die kürzeste Schiffsverbindung nach Sardinien hat Civitavecchia als Ausgangspunkt. Am 24. Juli 1982 herrscht starker Ferienverkehr: Der Extrazug vom Hafenbahnhof direkt nach Rom (Lok E.636) muss vom Bahnpersonal im Schritt durch das Gewühl geleitet werden, die Fährgesellschaft *Tirrenia* setzt neben der Autofähre *Bocaccio* (im Hintergrund) auch zwei ihrer ältesten Schiffe (*Città di Napoli* und *Città di Nuoro*) ein.

Bild 6.57 (unten):

Eine der romantischsten von einer Bahnlinie berührten Hafenanlagen Italiens ist Arbatax an der Ostküste Sardinien. Ein Zug der schmalspurigen Gebirgsbahn nach Cagliari wartet den Anschluss der zweimal wöchentlich verkehrenden Fähre von Genua her ab. *Locale* 106 Arbatax-Mandas mit Lok LDe 608 der *Ferrovie Complementari della Sardegna* und Fähre *Leopardi* am 1. August 1984.

Bild 6.58:

In Piombino, dem Fährhafen nach der Insel Elba, ist soeben ein Triebwagenzug angekommen. Le 800.006 und ALe 540.003 am 28. September 1987 mit *Locale* 6685 in Piombino Marittima. Links die Fähre *Oglasa* der toskanischen *Toremara*-Reederei.

Bild 6.59:

Zwischen Rom und Pisa ist die schöne Küstenlandschaft südlich Livorno von Zug aus sichtbar. E.656 mit *Espresso* 801 Genua-Reggio Calabria am 28. September 1987 bei Antignano.
Tra Roma e Pisa si vede il mare al sud di Livorno. E.656 con Espresso 801 Genova-Reggio Calabria il 28 settembre 1987 presso Antignano.

Bild 6.60:

In den *Cinqueterre*, dem zerklüfteten Küstenabschnitt nördlich La Spezia verläuft die Bahn fast durchwegs in Tunnels, nur in den Bahnhöfen taucht sie an das Tageslicht. Die E.646.096 mit dem *Locale* 9736 La Spezia-Sestri Levante fährt am 25. Mai 1985 in Corniglia ab. Im Hintergrund ist der Nachbarort Manarola sichtbar, dazwischen die Kunstbauten der aufgelassenen, dem Meer entlangführenden Einspurtrasse.

Bild 6.61:

Palau im Nordosten Sardinien ist Ausgangspunkt für die Fähren zur Insel Maddalena. Die Schmalspurbahn von Sassari her erreicht den Hafen mittels einer Spitzkehre.
Der Triebwagen ADm 58 der *Strade Ferrate Sarde* fährt als *Locale* 42 Palau-Sassari nach links, um nachher auf dem näheren Geleise nach rechts Sassari entgegenzufahren. Links im Bild ist die Maddalena benachbarte Insel Caprera, rechts die Autofähre *Antonio Amabile* sichtbar, 28. Juli 1984.

Bild 6.62 (rechts):

Vogelperspektive von Vernazza in den *Cinqueterre* am 26. Mai 1985. Zwei E.636 ziehen den *Locale* 9722 La Spezia-Sestri Levante.

Auf dem Appenninkamm nach Süden

In Mittelitalien sind nicht nur den Appennin überquerende Bahnlinien vorzufinden, auch zwei längs des Gebirges, mehrmals die Wasserscheide zwischen Tyrrhenischem und Adriatischem Meer überschreitende Strecken locken zur Erkundung. Die erste beginnt in Umbrien (Terni), führt über Rieti und L'Aquila nach Sulmona, von wo die zweite sich über die höchstgelegene Bahnstation der FS ausserhalb der Alpen (Rivisondoli=Pescocostanzo, 1267 m ü.M.) nach Isernia im Molise fortsetzt. Beide Strecken sind einspurig und nicht elektrifiziert. Sie dienen dem Lokalverkehr und einigen wenigen durchgehenden Schnellzügen.

- 1 Terni
- 2 Sulmona
- 3 Isernia

Bild 7.1:

Auf der Strecke Terni-Sulmona: Ausgangspunkt der Rampe bis zum Scheitelpunkt in Sella di Corno (989 m ü.M.) ist Antrodoco=Borgovelino. Fast auf dem Gipfel des Monte Giano (1820 m ü.M.) ist noch der in den Wald gerodete Schriftzug *Dux* (Huldigung an den Duce aus den dreissiger Jahren) zu erkennen. Die Aufnahme vom 6. Oktober 1978 zeigt rechts zwei ALn 556-Triebwagen (vorn die Nummer 2290) als *Locale* 5684 Antrodoco-Terni und links die ALn 556.2205 und ALn 556.2294 als *Locale* 5685 Rieti-Sulmona.

Bild 7.2:

Nach Befahren einer grossen Schleife ist nochmals der Ausblick auf das Städtchen Antrodoco frei, im Hintergrund der Monte Terminillo. ALn 668-Triebwagen als *Locale* 3245 Terni-Sulmona am 7. Oktober 1987.

Bild 7.3:

Wenige Kilometer weiter gewinnt die Linie in grossen Kehrschleifen nach Rocca di Fondi und Rocca di Corno anzusteigen. Die mit einer Kaffee-Reklame versehene ALn 668-Triebwagen fährt nach rechts, wird in einigen Minuten den Bahnhof Rocca di Fondi erreichen und dann auf der Brücke im Hintergrund nach links gegen Rocca di Corno weiterfahren. 11. Juli 1996.

Bild 7.4 (oben):

Aehnlich der Strecke Pescara-Rom windet sich auch die Linie Sulmona-Isernia längs steiler Bergflanken aus der Ebene von Sulmona hoch. Der Blick schweift (v.l.n.r.) über Monte Prezza, Monte Sirente zum aus der Wolkenschicht herausschauenden Gran Sasso, in der Mitte der Ebene der Monte San Cosimo und dahinter das Richtung L'Aquila führende *Valle San Venanzio*. Der *Espresso* 134 Neapel-Pescara wird heute von zwei ALn 668-Triebwagen der Serie 1800 geführt. 24. Februar 1986 bei Cansano.

Bild 7.5 (links unten):

Nach L'Aquila verläuft die Bahn am Grund des Aterno-Tales. Die Ortschaft Santa Maria di Ponte und Ausläufer des Gran-Sasso-Massivs bilden den Hintergrund zu den drei ALn 668-Triebwagen. *Locale* 7111 L'Aquila-Sulmona am 6. Oktober 1987 bei Tione degli Abruzzi.

Bild 7.6:

Das letzte Teilstück der Verbindung Terni-Sulmona liegt in der weiten Ebene von Sulmona. Das Bild zeigt einen ALn 668-Triebwagen als *Locale* 7102 Sulmona-Terni am 10. Juni 1989 bei Raiano. An der Bergflanke im Hintergrund ist die spektakuläre Linienentwicklung der Linie Pescara-Rom zu sehen (siehe Bilder im Kapitel 4.

Bild 7.7:

In dunkler Nacht verliess ich mit dem *Espresso* 135 Pescara-Neapel den Bahnhof Sulmona, in der Morgendämmerung findet der erste Kreuzungshalt in Campo di Giove statt. Die ersten Sonnenstrahlen lassen den vom scharfen Wind auf dem Grat der *Tavola Rotonda* (2403 m ü.M.) aufgewirbelten Schnee als rötliche Schleier erscheinen - ein Anblick wie im Hochgebirge. ALn 668.1813 und ALn 668.1841 am 23. Februar 1986.

Bild 7.8 (oben):

Eine wunderbare Weitsicht eröffnet sich beim Abstieg vom Skiort Roccaraso (1226 m ü.M.) nach dem über 400 m tiefer liegenden Castel di Sangro. Von links nach rechts sind zu erkennen: das Städtchen Roccacinquemiglia, das zum Adriatischen Meer abfallende Sangro-Tal, der Monte Capraro (1730 m ü.M.), die Stadt Castel di Sangro, der Monte Pagano (1301 m ü.M.), davor - links vom grossen bewaldeten Hügel - der Eisenbahnviadukt der nach Isernia weiterführenden Linie, ganz rechts in grosser Entfernung die *Monti del Matese* hinter Isernia. Der Triebwagen ALn 668.3338 fährt am 23. Februar 1986 als *Locale* 5761 Sulmona-Isernia bei Sant'Ilario Sangro.

Bild 7.9 (unten):

Vom Bahnhof Cansano aus geniesst man einen wunderschönen Rundblick gegen die Ebene von Sulmona und das Gran Sasso-Massiv. ALn 668-Triebwagen mit *Regionale* 7491 Sulmona-Castel di Sangro, 10. Januar 1995.

Bild 7.10 (rechts):

Kaum ist der Ausblick auf die Ebene von Sulmona vorbei, erscheint das Maiella-Massiv im Blickfeld. Ein ALn 668 als *Locale* 5756 Isernia-Sulmona fährt vor der Ortschaft Cansano, dem San Leonardo-Pass und den *Montagne del Morrone* (links) vorbei, 27. Dezember 1985.

Bild 7.11 (oben):

Nach Castel di Sangro folgt nochmals ein Scheitelpunkt, danach bieten sich trotz - oder gerade wegen - der wolkenverhangenen Berge grossartige Aussichten in die menschenleere Landschaft der Molise; oberhalb des Triebwagens ALn 668 ist die Ortschaft Roccasicura sichtbar. *Locale* 5756 Isernia-Sulmona am 28. Dezember 1985 bei Villa San Michele.

Bild 7.12 (links):

Ein weiterer Weitblick bei Vastogirardi: Von den Schneebergen des Abruzzen-Nationalparks bis zu der Hügellandschaft des Molise. Zwei ALn 668-Triebwagen als *Locale* 8042 Isernia-Castel di Sangro, 23. Februar 1991.

Bild 7.13 (links):

In der Hochebene von Pescocostanzo, höchster Punkt des FS-Netzes ausserhalb der Alpen. Extrazug mit 940.044 am 24. Februar 1991.

Bild 7.14 (unten):

Kurz nach Terni beginnt schon der erste Anstieg zur Hochebene von Piediluco und Rieti. Bei Marmore ist nochmals ein Rückblick in das Nera-Tal möglich. Extrazug L'Aquila-Terni mit Dampflokomotive 740.335, 11. Juni 1978.

Bild 7.15:

ALn 668.3340 als *Locale* 7488 Carpinone-Sulmona. Im Hintergrund Carovilli, 23. Februar 1991.

Bild 7.16:

Felsen, Weideland, kahle Berghänge: Bei Carovilli ist der ALn 668.1821 als *Locale* 5761 Sulmona-Isernia aufgenommen, 7. Oktober 1978.

Nebenlinien in der Poebene

Die weite Poebene weist viele Nebenbahnen auf. Von den Staatsbahnen über das grosse Netz der Mailänder Nordbahn bis zur kleinen Güterbahn, von der antiquierten Überland-Strassenbahnlinien bis zur modernsten Metro.

Bild 8.1 (oben):

Der altertümliche Triebwagen 45 der Verkehrsbetriebe Mailand fährt auf der Überlandlinie von Carate nach Mailand, am 15. Juli 1978 bei Nova Milanese.

Bild 8.2:

Die Elektrolokomotive L 901 der Güterbahn *Ferrovie Casalecchio-Vignola* in der Nähe von Vignola, 21. September 1991.

Bild 8.3:

Die Dampflokomotive Nr. 7 der ACT Reggio zieht einen Extrazug von Guastalla nach Reggio, 20. September 1992 bei S.Giacomo.

Bild 8.4:

Kreuzung in Vezzola an der Linie Reggio Emilia-Guastalla der *Azienda Consorziale Trasporti* ACT. Das Bild könnte ebensogut in Deutschland aufgenommen worden sein: rechts ex OHE-Triebwagen ALn 2461 mit *Locale* 808 Reggio-Guastalla, links die Schienenbusse ALn 1201 und 1205 mit *Locale* 207 Guastalla-Reggio, 25. Juli 1981. (OHE = Ost hannoversche Eisenbahnen).

Bild 8.5:

Der *Locale* 1236 Novara-Mailand der Mailänder Nordbahn überquert den Tessin-Fluss am 16. September 1978. Triebwagen EBD 700 von 1930/32.

Bild 8.6:

Diesellokomotive Ln 372.1 der *Ferrovie Padane* bei Dogato, am 3. Juli 1988. Diese Lok wurde 1940 als Panzerlokomotive für die italienische Armee in Nordafrika gebaut, dann aber ohne Panzerung in Italien eingesetzt.

Bild 8.7:

Der *Locale* 152 Como-Mailand der Mailänder Nordbahn bei Portichetto am 4. Juli 1993.

Bild 8.8:

Triebwagen ALn 772.1005 der *Ferrovie Padane* überquert auf einer Drehbrücke den *Po di Volano* bei Codigoro, 23. September 1990.

Bild 8.9:

Triebwagen Nr. 7 der damaligen SEFTA (heute ATCM Azienda Trasporti Consorziali Modena) auf der Fahrt von Modena nach Sassuolo. 30. Juli 1974 in Saliceta.

Bild 8.10:

Der 1971 von den FS gekaufte ALn 556.1277 der Ferrovia Suzzara-Ferrara fährt bei typischem Poebenen-Herbstwetter bei Zerbinato, 4. Oktober 1981.

Bild 8.11:

Der *Diretto* 2713 Mantua-Sermide überquert bei Sonnenuntergang den Po bei Borgoforte. Die Fahrzeuge der Privatbahn *Ferrovia Suzzara-Ferrara* befinden sich noch auf dem FS-Abschnitt ihrer Reise, 9. Oktober 1991.

Bild 8.12:

Die dieselektrische Lok DE 424.03 der Privatbahn Mestre-Adria überquert den Brenta-Kanal bei Oriago. Güterzug Piove di Sacco-Mestre am 14. Juni 1996.

Bild 8.13:

Die Überlandlinie der Untergrundbahn Mailand nach Gorgonzola-Gessate: Zug der Linie 2 bei Bussero am 24. August 1985.

Bild 8.14:

Güterzug am 7. Oktober 1971 auf der kurz darauf eingestellten Strecke Modena-Vignola der damaligen SEFTA (Società Emiliana di Ferrovie, Tranvie ed Automobili). Gepäcktriebwagen 51 aus dem Jahre 1932 in S.Eusebio.

Bild 8.15:

Einzelne Züge der Privatbahn Mestre-Adria verkehren über die Lagunenbrücke bis nach Venedig. Der Triebwagen AD 805 der damaligen *Società Veneta* am 24. Februar 1974, im Hintergrund die Türme von Venedig.

Bild 8.16:

Die Strecken Cremona-Fidenza und Cremona-Piacenza überqueren den Po gemeinsam auf einer Stahlbrücke. Ein Triebwagen ALe 790/880 und ein Steuerwagen Le 640 fahren als *Locale* 5349 von Cremona nach Fidenza, 27. Juli 1987.

Bild 8.17:

Locale 65 von Suzzara nach Parma der gleichnamigen Privatbahn bei Boretto. Steuerwagen Bd 371 und Triebwagen ADn 611 am 9. Oktober 1991.

Bild 8.18:

Der *Locale* 7438 Alessandria-Mailand überquert den Po bei Valenza. Lokomotive der Gruppe E.424 am 16. September 1978.

Bild 8.19:

Die Privatbahn Bologna-Portomaggiore überquert bei Molinella den aus dem Appennin kommenden Reno-Fluss. Triebwagen ALn 663 als *Locale* 642 Bologna-Portomaggiore, 5. August 1993.

Bild 8.20:

Der Triebwagen ALn 990.3024 fährt bei Pieve Albignola an der Strecke Pavia-Alessandria. Typische Poebenen-Stimmung am 5. April 1987.

Bild 8.21:

In den siebziger Jahren wurden die Güterzüge auf der Strecke Cremona-Brescia noch von Dampflokomotiven geführt. Franco-Crosti-Lok 743.304 am 30. Mai 1975 in Robecco Pontevico.

Bild 8.22:

Zwei Triebwagen der Gruppe ALn 880 überqueren den *Naviglio Adigetto* im Po-Delta. ALn 880.2029 und ALn 880.2006 als *Locale* 4162 Chiogga-Verona, 15. März 1983.

Bild 8.23:

Die FS-Linie Brescia-Parma überquert den Po bei Casalmaggiore. Ein Triebwagen ALn 773 mit Steuerwagen Ln 664 als *Diretto* 2355 Mantova-Parma am 11. Oktober 1987.

Bild 8.24:

Die Badezüge von Bergamo und Cremona nach Rimini und Pesaro werden von der Privatbahn FSF *Ferrovie Suzzara-Ferrara* geführt. In der Hochsaison werden bis zu acht Einheiten zusammengekuppelt (hier zwei Triebwagen ALn 663, zwei Triebwagen ALn 668 und vier Steuerwagen Ln 880). Am 5. August 1993 fährt der *Interregionale* 1732 „*Frecca Orobica*“ Pesaro-Bergamo bei Portomaggiore.

Bild 8.25:

Die Überlandstrassenbahn von Vicenza nach Valdagno wurde leider anfangs der achtziger Jahre eingestellt. Am 31. Mai 1979 fährt der Triebwagen 003 in Olmo stadtauswärts. Die grüne Flagge zeigt einen nachfolgenden Unkrautvertilgungszug an.

Von Bahn und Tram aus gesehen: Kulturdenkmäler aus zwei Jahrtausenden

Italien ist eines der an Kulturdenkmälern reichsten Länder Europas. Griechen, Römer, Normannen - alle hinterliessen Bauwerke; Barock, Renaissance, Industrialisierung - Spuren aller Epochen sind vom Zug oder der Strassenbahn aus sichtbar. Ich entführe Sie auf eine Reise kreuz und quer durch Italien, durch alle Epochen und Stile.

Bild 9.1:

Die Verbindungslinie vom Hafen Ancona zum Hauptbahnhof führt am barocken Stadttor *Porta Pia* und der mittelalterlichen Festung *Mole Vanvitelliana* vorbei. E.646.091 mit *Locale* 12077 Ancona Marittima-Foligno am 29. August 1987.

Bild 9.2:

Aus prähistorischer Zeit stammen die sardischen Nuraghen, aus Steinen geschichtete Rundbauten. Der *Nuraghe Oes* liegt bei Torralba direkt an der Insel-Transversale. Die D.345.1035 zieht den *Diretto* 2295 Porto Torres-Cagliari am 5. Juli 1982.

Bild 9.3:

Die Griechen hinterliessen in Sizilien und Süditalien viele Zeugnisse ihrer Kultur. Die grossartigen Tempelanlagen von Selinunt im Süden Siziliens liegen direkt neben der leider nun eingestellten Schmalspurbahn Agrigent-Castelvetrano. Die R.302.033 der FS führt am 12. April 1981 den Güterzug Sciacca-Castelvetrano.

Bild 9.4:

Eines der grössten erhaltenen Bauwerke aus römischer Zeit ist das Kolosseum in Rom. Der Triebwagen 2145 der Städtischen Verkehrsbetriebe umrundet am 28. Dezember 1983 das imposante Amphitheater.

Bild 9.5:

Castel Lagopesole in der Basilikata ist eines der Jagdschlösser des Normannenkönigs Friedrich II. in Süditalien. Zwei ALn 668 fahren als *Locale* 6267 Foggia-Potenza daran vorbei, 15. Oktober 1984.

Bild 9.6:

Der mittelalterliche *Ponte del Diavolo* bei Borgo a Mozzano an der Garfagnana-Linie spiegelt sich im Serchio-Fluss. *Locale* 10877 Aulla-Pisa mit D.345.1026 am 25. Juli 1982.

Bild 9.7:

Die mit einem riesigen Adler geschmückte Kirche befindet sich direkt neben dem Bahnhof Gravina in Puglia. Der ALn 668.1018 fährt am 11. Juli 1986 als *Locale* 6365 Rocchetta-Gioia del Colle daran vorbei. Zwischen FS-Bahnhofgelände und der Kirche liegen auch die Geleise der Schmalspurlinie Bari-Potenza.

Bild 9.8:

Die Barockkirche und die Altstadt von Cervo an der Riviera bilden den Hintergrund zum *Rapido* 46 Ligure Mailand-Marseille. E.656 am 18. April 1986.

Bild 9.9:

Die Vinschgaubahn Meran-Mals führt an vielen Schlössern vorbei. Ein Märchenschloss sondergleichen ist allerdings das aus dem 13. Jahrhundert stammende Kastelbell. Die ALn 668.1704 und ALn 668.1717 fahren als *Locale* 4106 Mals-Meran im Bahnhof Kastelbell (Castelbello) ein, 18. Februar 1984.

Bild 9.10 (links):

Das von einer vollkommen erhaltenen Rundmauer mit 14 Wehrtürmen umgebene mittelalterliche Städtchen Monteriggioni ist von der Bahnlinie Florenz-Empoli-Siena aus sichtbar. Der *Locale* 11772 Siena-Empoli wird am 29. September 1987 von einer D.445 geschoben.

Bild 9.11 (unten links):

Der Wallfahrtsort Loreto an der Adria südlich Ancona. Die mittelalterliche Stadt ist vom *Espresso* 1488 Pescara-München aus gut sichtbar. E.636.440 am 29. August 1987.

Bild 9.12:

Eines der bekanntesten Bauwerke Italiens: Der Petersdom in Rom mit der 1590 vollendeten Kuppel. Der *Locale* 11721 La Storta-Tiburtina rattert über die stark befahrene Via Gregorio VII. Ln 664-Steuerwagen und ALn 668-Triebwagen am 27. Dezember 1983.

Bild 9.13:

Ebenso bekannt: der gotische Dom in Mailand. Triebwagen 4970 der Städtischen Verkehrsbetriebe am 27. Juli 1990.

Bild 9.14:

Die mittelalterliche Stadt Todi in Umbrien (erkennbar der Dom aus dem 13. Jahrhundert im Stadtzentrum und der Kuppelbau von *Santa Maria della Consolazione* aus dem 16. Jahrhundert) wird von der privaten *Ferrovie Centrali Umbra* in einem Tunnel unterfahren. Triebwagen E 101 als *Locale* 28 Terni-Sansepolcro am 11. Oktober 1985 beim Bahnhof Ponte Naia.

Foto 9.15 (links):

Im Zentrum von Syrakus das monströse Gefallenendenkmal *Sacrario dei Caduti*: Die E.656.090 zieht den *Rapido* 994 *Aurora* Syrakus-Rom am 19. April 1987 auf seinem Inselabschnitt bis Messina.

Bild 9.16 (unten links):

Das *Santuario di Cussano* liegt direkt neben der Hauptlinie Turin-Savona. Ein Triebzug der Gruppe ALe 840/Le 840 fährt als *Rapido* 802 Savona-Turin bei Fossano, 6. Oktober 1979.

Bild 9.17:

Die Wallfahrtskirche Re im Vigezzo-Tal - der italienischen Fortsetzung des schweizerischen Centovalli - ist Grund für die langen Pilgerzüge auf dieser internationalen Schmalspurbahn. Triebwagen ABFe4/4 13 und die aus Holland stammenden Anhängewagen 74, 72 und 73 am 10. April 1976.

Bild 9.18:

Die gotische *Abbazia Chiaravalle* vor den Toren Mailands: Die E.444.058 strebt mit dem IC 80 *Tigullio* Sestri Levante-Mailand am 24. August 1985 ihrem Ziel zu.

Bild 9.19:

Die Turiner Residenz der Könige von Savoyen-Piemont bildet den Hintergrund zum Triebwagen 2835 der Turiner Verkehrsbetriebe, 7. Juli 1979.

Bild 9.20:

Das *Castello Sforzesco* im Zentrum Mailands wird vom Schülertram *Scuolaintram* umrundet. Triebwagen 1927 der Städtischen Verkehrsbetriebe am 22. Juli 1985.

Bild 9.21:

Die *Trulli* - runde Häuser mit kegelförmigen Dach - bestimmen das Landschaftsbild im Süden Apuliens. Die dieselelektrische BB 162 der privaten *Ferrovie del Sud-Est* fährt mit dem *Locale* 129 Bari-Martina Franca vor der leuchtendweißen, im Rund um einen Hügel gebauten Stadt Locorotondo vorbei, 9. April 1988.

Bild 9.22:

Die Kirche von San Tommaso steht einsam in der emilianischen Poebene. Ein bisschen Leben in die Szene bringt der Triebwagen ALn 2464 der privaten *Azienda Consorziale Trasporti Reggio Emilia (ACT)*. *Locale* 216 Reggio Emilia-Guastalla am 4. Juni 1988.

Bild 9.23:

Der 1752 von Vanvitelli erbaute Aquadukt *Ponte della Valle* bei Valle di Maddaloni speist die Wasserspiele im Schlosspark von Caserta. Der Triebwagenzug Le 803.006 + Le 803.108 + ALe 803.004 fährt als *Locale* 8158 von Benevent nach Caserta, 9. Oktober 1988.

Bild 9.24:

Die Ebene zwischen Locorotondo und Martina Franca - *Valle d'Itria* - ist übersät mit Trulli. Triebwagen Ad 73 der *Ferrovie del Sud-Est* als *Locale* 133 Bari-Martina Franca am 9. April 1988 bei Locorotondo.

Bild 9.25:

Die Bauten aus heutiger Zeit werden vielleicht in einigen hundert Jahren auch als Kulturgut gepflegt: Chemiefabrik der Montedison bei Frassine. D.445.1083 mit *Locale* 10981 Mantua-Rovigo am 27. Juli 1987.

Bild 9.26:

Assisi - Geburts- und Wirkensort des Heiligen Franziskus: eine solche Anhäufung von Kulturdenkmälern auf *einem* Eisenbahnbild ist selten. Links der Bahn ist die Basilika *Santa Maria degli Angeli* (Sterbeort des Heiligen Franziskus), am linken Rand der Stadt Assisi die Kirche *San Francesco*, auf dem Hügel die Zitadelle *Rocca Maggiore* auszumachen. Der Mönch neben der E.646.070 gehört auch dazu. *Locale* 12109 Terontola-Foligno am 9. Oktober 1987.

Durch die süditalienischen Gebirge

Die Fortsetzung des Appennins im Süden wird durch die Berglandschaft der Basilikata - deren Hauptstadt Potenza weist die tiefste Durchschnittstemperatur aller italienischen Provinzhauptstädte auf - und die beachtliche Höhen erreichenden Gebirge Kalabriens gebildet. So ist doch kaum bekannt, dass die Nord-Süd-Autobahn *Autostrada del Sole* zwischen Salerno und Cosenza auf über 1000 m ü.M. ansteigt. Die Gebirge finden ihre Fortsetzung auf den Inseln Sizilien und vor allem Sardinien. Die Bahnen dieser Gegenden weisen Kehrtunnels auf, grosse Steigungen und Höhenunterschiede, welche Alpenbahnen in nichts nachstehen. Die Westrampe der Verbindung Salerno-Potenza-Tarent weist zwischen Baragiano=Ruoti und Tito eine Steigung von 26 ‰ und ein Höhenprofil wie die Lötschberg-Nordrampe zwischen Frutigen und Kandersteg auf, das der Silabahn Cosenza-San Giovanni in Fiore deckt sich mit dem der Albulabahn zwischen Thusis und Sankt Moritz. Zu beachten ist ausserdem, dass fast alle Bahnstrecken auf Meereshöhe beginnen: Der Scheitelpunkt der sardischen Schmalspurstrecke Cagliari-Arbatax bei Arzana scheint mit gut 800 m ü.M. nicht hoch - der Höhenunterschied bis zum Hafen Arbatax wird aber an einer einzigen Bergflanke entwickelt, mit entsprechenden Ausblicken !

Das gebirgige Landesinnere Süditaliens und der Inseln wird nur zu einem kleinen Teil durch die FS erschlossen, der grössere Teil entfällt auf verschiedene Privatbahn-Gesellschaften: die *Ferrovie della Calabria FC* und *Ferrovie Appulo-Lucane FAL* (beide aus den *Ferrovie Calabro-Lucane FCL* entstanden) auf dem Festland und die *Ferrovie della Sardegna FdS* (bis vor kurzem *Ferrovie Complementari della Sardegna FCS* und *Strade Ferrate Sarde SFS*) auf Sardinien. Alle diese Privatbahnen sind in 950 mm-Spur ausgeführt und setzen Dieselfahrzeuge aus den letzten vierzig Jahren ein.

| | | |
|---|-----|--|
| 1 | FC | Cosenza-Catanzaro und Silabahn Cosenza-San Giovanni in Fiore |
| 2 | FS | Salerno-Potenza-Taranto |
| 3 | FS | Catania-Caltanissetta-Agrigent/-Palermo |
| 4 | FS | Syrakus-Ragusa-Canicatti |
| 5 | FdS | Cagliari-Arbatax |
| 6 | FdS | Macomer-Nuoro |
| 7 | FdS | Sassari-Palau |

Bild 10.1:

Die Ebene von Cosenza liegt weit unter der Nebeldecke. Ich traue meinen Augen nicht, als knapp vor dem Scheiteltunnel bei Fondente der strahlende Himmel sichtbar wird: Nebelmeer in Süditalien - nicht in den Alpen ! Triebwagen M2 209 der FCL mit *Locale* 105 Cosenza-San Giovanni in Fiore am 9. Oktober 1984.

Bild 10.2:

Die kalabrische Hauptlinie der FCL - die Verbindung der Provinzhauptstädte Cosenza und Catanzaro - erreicht keine so grossen Höhen wie die Sila-Zweigstrecke. Trotzdem ist die Linienführung am Rande des Sila-Gebirges eindrucksvoll: Der abgebildete Triebwagen der Gruppe M2R erschien vor einigen Minuten am linken Bildrand, fuhr nach rechts zum Bahnhof Aprigliano, überquerte danach das Craticello-Tal bei der Kirche San Nicola und gewinnt nun weiter an Höhe. Oberhalb des Bahnhofes ist zuerst Vico, noch weiter oben Aprigliano, ganz links aussen Spezzano della Sila und Pedace erkennbar. *Locale* 35 Cosenza-Catanzaro am 14. April 1988.

Bild 10.3:

Schnee in Süditalien ?

Sicher, sogar im schneearmen Dezember 1982, als in bekannten Kurorten der Alpen grüne Wiesen eher zu Wanderungen als zu Skiabfahrten verleiteten, liegt in der Sila, dem Bergland zwischen Cosenza und dem Ionischen Meer genügend Schnee für jede Art von Wintersport.

Der Triebwagen M2 212 führt am 28. Dezember 1982 den Nachmittagszug 110 San Giovanni in Fiore-Cosenza, aufgenommen bei Croce di Magara Borgo. Im Hintergrund ist das etwa 80 km entfernte Pollino-Massiv, rechts der zugefrorene Stausee Cecita sichtbar.

Bild 10.4:

Schneefall fast während des ganzen Tages. Das Feuer im offenen Kamin des Stationsbüros von San Nicola=Silvana Mansio - mit 1406 m ü.M. der höchste Bahnhof ganz Italiens - wärmte uns, bis wir mit Langlaufskiern längs des Bahngleises zur Aufnahme des Güterzuges eilten. Da, ein Loch in der Wolkendecke, ein Sonnenstrahl zur richtigen Zeit: FCL-Lok LM4 606 mit *Merci* 300 San Giovanni in Fiore-Cosenza am 29. Dezember 1982.

Bild 10.5:

Die Silastrecke der *Ferrovie Calabro-Lucane* weist auf ihrem mittleren Abschnitt von San Pietro in Guarano nach Camigliatello Silano Steigungen von 60 ‰ auf. Die LM4 601 fährt mit einem Güterzug talwärts. Im Hintergrund ist die Linienentwicklung unterhalb des Bahnhofes S. Pietro in Guarano gut sichtbar. 3. April 1998.

Bild 10.6:

Der Anstieg von Cosenza (232 m ü.M.) bis zum Scheiteltunnel bei Fondente (1336 m ü.M.) erfolgt durch eine grossartige Linienentwicklung an der Westflanke des Sila-Gebirges. Im Hintergrund - vor dem zum Tyrrhenischen Meer gewandten Küstengebirge - liegt Cosenza mit seinen Vororten. Näher, auf einer Hügelkuppe, aber immer noch mehr als hundert Meter unter uns, San Pietro in Guarano mit seinem Bahnviadukt. Die Schneeschleuder SM2 2971 der *Ferrovie della Calabria* ist vor einigen Minuten dort unten durchgefahren. Die Bahnlinie Camigliatello Silano-S.Giovanni in Fiore in der Hochebene der Sila ist nur noch für Tourismus-Betrieb (d.h. Extrazüge) offen. Nach den Schneefällen der letzten Woche ist die Räumung für die Extrazüge dieser Woche notwendig. 2. April 1998.

Bild 10.7:

Nochmals ein Bild der phantastischen Linienführung der Sila-Bahn bei Santo Janni. Für Sonderfahrten sind noch einige Dampflokomotiven einsatzbereit. Die Lok 403 (CEMSA 1931) fährt am 16. April 1988 bei Santo Janni talwärts.

Bild 10.8:

An der Strecke Cosenza-Catanzaro wird bei Parenti ein tiefe Schlucht ausgefahren: Die Linienentwicklung am gegenüberliegenden Hang ist im Hintergrund gut sichtbar. Triebwagen M2 129 R und M2 142 R am 5. April 1998.

Bild 10.9:

Die Verbindung Salerno-Potenza-Tarent führt in ihrem westlichen Teil durch die wilde Platano-Schlucht. Die Strecke wurde in den neunziger Jahren elektrifiziert und war wegen der notwendigen Tunnelerweiterungen lange eingestellt. Eine D.341 fährt mit dem *Locale* 8794 Potenza-Neapel durch die an dieser Stelle nur zu Fuss zugängliche Schlucht. Bei Balvano=Ricigliano am 14. Oktober 1984.

Bild 10.10:

Zwei Triebwagen M2R der *Ferrovie della Calabria* auf dem grossen Viadukt bei Gimigliano, einem Vorort von Catanzaro.

Bild 10.11:

Ganz in der Nähe des Aufnahmeortes des Bildes 10.9, aber mehr als 10 Jahre später: Pendolino *Basento* Tarent-Rom am 7. Juli 1996. Am oberen Bildrand sind die Fundamente der alles überspannenden Autobahnbrücke zu sehen.

Bild 10.12:

Espresso Turin-Tarent mit der E.656.536 in den Dolomiten ... (?!). Nicht in den Alpen - sondern in den *Dolomiti della Lucania* bei Campomaggiore Pietrapertosa an der Strecke Salerno-Potenza-Tarent, 7. Juli 1996. Diese Strecke gehört mit ihren starken Steigungen, den wilden Schluchten und schönen Panorama-Ausblicken zu den schönsten FS-Linien in ganz Italien.

Bild 10.13:

Die eigentliche Westrampe der Strecke Salerno-Potenza-Tarent beginnt in Baragiano=Ruoti und führt über Picerno zum Scheitelpunkt Tito. Zwei ALn 668-Triebwagen fahren über den Viadukt von Picerno bergwärts. *Locale* 6135 Salerno-Potenza am 6. Oktober 1980, nur anderthalb Monate vor dem katastrophalen Erdbeben, das die ganze Gegend hier verwüstete.

Bild 10.14:

Die quer durch Sizilien verlaufende Hauptlinie von Catania über Caltanissetta nach Agrigent und Palermo weist stellenweise auch Gebirgsbahncharakter auf. Die D.343.1014 zieht den *Diretto* 2022 Palermo-Catania an der auf einem Felsklotz erbauten Provinzhauptstadt Enna vorbei, 6. April 1981.

Bild 10.15:

Zwischen dem Verzweigungsbahnhof Caltanissetta Xirbi und dem Hauptbahnhof Caltanissetta Centrale fahren die zusammengehängten *Diretto* 2023 Catania-Agrigento (Lok D.343 an der Spitze) und der in Xirbi eine Spitzkehre ausführende Güterzug Palermo-Caltanissetta (Lok D.343 am Zugschluss) bergwärts. Aufnahme vom 7. April 1981.

Bild 10.16:

Der längste Tunnel Siziliens ist die *Galleria Marianopoli* (6475 m), benannt nach dem am Berghang oben sichtbaren Städtchen. Der Bergrücken Monte Mimiani ist 854 m hoch. Die Triebwagen ALn 668.3025 und ALn 668.3006 fahren als *Locale* 6767 Caltanissetta-Palermo im Bahnhof Marianopoli ein, 16. April 1987.

Bild 10.17:

Die Spiralkehre von Ragusa an der Strecke Syrakus-Canicatti ist in einem andern Kapitel schon dargestellt (Bild 3.18). Trotzdem sei sie hier in einem anderen Blickwinkel nochmals gezeigt. Auf Hügeln sind die Barockstadt und der Stadtteil Ibla am Rande der Irminio-Schlucht zu sehen. Die Triebwagen ALn 668.3036 und ALn 668.3017 fahren als *Diretto* 2052 Modica-Palermo am 18. April 1987 bergwärts.

Bild 10.18:

Die Gebirgsbahn Cagliari-Arbatax der schmalspurigen *Ferrovie della Sardegna* ist eine der spektakulärsten Bahnlinien Italiens. Beim Bahnhof Esterzili beschreibt die Linie eine grosse S-Schleife, die mittlere Stufe davon ist links im Bild zu sehen, die obere Stufe wird vom Bahnhof gebildet. Aufnahme vom 12. Juli 1982. Die Landschaft ist menschenleer, das dem Bahnhof den Namen gebende Dorf ist 7 km entfernt, jenseits einer tiefen Schlucht.

Bild 10.19:

Zwischen Seui und Ussassai werden mehrere tief eingeschnittene Täler ausgefahren. Die SLM-Dampflok 43 „Goito“ zieht einen Güterzug durch das sardische Bergland. Herbst 1999.

Bild 10.20:

Den absoluten Höhepunkt einer Fahrt von Cagliari nach Arbatax bildet das Ausfahren des Tales des *Rio San Girolamo* im Gebiet des *Monte Tonneri* und dem Naturschutzgebiet des *Monte Arbu* zwischen Seui und Ussassai.

Die Dampflok 400 führt einen Extrazug *Trenino Verde*, April 1994.

Bild 10.21 (unten):

Abstieg vom Scheitelpunkt bei Arzana auf über 800 m ü.M. ans Meer: mit vielen Schleifen und einer Spiralkehre windet sich der *Locale* 2007 Seui-Arbatax abwärts. An diesem einmalig klaren Sommertag ist die ganze Küste und der Badeort Bari Sardo erkennbar. Lok LDe 608 und ein gebraucht von der Circumvesuviana-Bahn in Neapel erworbener Personenwagen am 31. Juli 1984 bei Lanusei.

Foto Hanna Rohrer.

Bild 10.22 (oben):

Am Abschluss des Tales des *Rio San Girolamo* steht eine grosse Stahlbrücke, die eben von einem Güterzug befahren wird. Diesellok LDe am 9. April 1997.

Bild 10.23:

An der Strecke Sassari-Tempio-Palau im Norden Sardinien wird bei Bortigiadas durch Ausfahren eines weiten Tales Höhe gewonnen. Links im Bild ist die Linienführung gut ersichtlich. Der Güterzug mit der Diesellok LDe 502 fährt in Richtung Tempio, 6. April 1995.

Bild 10.24:

Die Linie Sassari-Tempio-Palau weist auch eine Spiralkehre auf. Der Triebwagen ADm 55 fuhr vor einigen Minuten unter uns in den Tunnel, hielt im in der Spirale liegenden Bahnhof Bortigiadas und fährt nun weiter Tempio zu. *Locale* 37 Sassari-Palau am 29. Juli 1984.

Bild 10.25 (unten):

In Bonorva beschreibt die sardische Nord-Süd-Hauptverbindung der FS eine grosse S-Schleife. Links im Bild ist die Ortschaft Bonorva mit ihrem darunterliegenden Bahnhof sichtbar, wo die D.445.1120 vor kurzem weggefahren ist. Der Zug befindet sich auf der mittleren Stufe, die oberste Stufe der Linienentwicklung verläuft hinter den rechts sichtbaren Gebäuden. *Locale* 3967 Porto Torres-Cagliari am 25. Juli 2000.

Bild 10.26:

An der Strecke Sassari-Tempio-Palau: Zwischen der Überquerung des Coghinas-Flusses bei Perfugas und der Spiralkehre von Bortigiadas sehen wird den Triebwagen ADm 60, Aufnahme vom 5. April 1997.

Bild 10.27 (unten):

Wieder auf der Strecke Mandas-Arbatax: Zwischen Esterzili und Villanovatulo schlängelt sich die Bahn in das tiefe Tal des Flumendosa-Stausses hinab und auf der anderen Talseite wieder hinauf. Zwei Triebwagen ADe am 16. Oktober 1999.

Bild 10.28:

Eine weitere Linie der *Ferrovie della Sardegna* beginnt in Macomer und führt zur Provinzhauptstadt Nuoro. Kurz vor Nuoro bietet sich ein Ausblick auf Nuoros Hausberg *Monte Ortobene* (links, 955 m ü.M.) und auf das Sopramonte-Massiv (rechts). *Locale* 639 Macomer-Nuoro am 30. Juli 1984.

Der Kampf der Bahn mit den Naturgewalten

Naturgewalten - man denkt sofort an Schnee und Lawinen - das gibt es doch in einem südeuropäischen Land nicht ! Und ob, die Alpenbahnen der FS erreichen grössere Höhen als z.B. die der Schweizerischen Bundesbahnen, die kahlen Hänge Mittelitaliens bieten keinen Schutz vor Schneeverwehungen. Die FS haben auch in Mittelitalien grosse Beihack-Schneesleudern stationiert, auf den schmalspurigen süditalienischen *Ferrovie Calabro-Lucane* sind drei Rolba-Schleudern im Einsatz.

Der Raubbau am Wald Italiens seit geschichtlicher Zeit lässt harmlos scheinende Rinnsale zu reissenden Flüssen werden, führt zu häufigen Erdbeben.

Nebel - kennen Sie den Nebel der Poebene ? Ich habe noch in den siebziger Jahren erlebt, dass das Lokpersonal durch auf die Schienen gelegte Knallkörper auf die kaum erkennbaren mechanischen Signale aufmerksam gemacht werden musste.

In Italien treten relativ häufig Erdbeben auf - im letzten Jahrzehnt im Friaul und der Basilikata. Italien ist das einzige Land Europas mit tätigen Vulkanen. Erst in den achtziger Jahren wurde ein langer Abschnitt der Aetna-Rundbahn verschüttet.

Bild 11.1:

Der historische Triebwagen AL 56.06 (Fiat 1937) der *Ferrovie Circumetnea* auf der neuen Linienführung bei Randazzo, welche den 1981 durch einen Aetnaausbruch verschütteten Abschnitt ersetzt. Die Ruine im Vordergrund zeugt noch von der zerstörerischen Kraft des Lavastromes. Aufnahme vom 15. April 2000.

Bild 11.2 (oben):

Der Aetna (in Sizilien *Mongibello* genannt - der arabische Stamm *djebel* des Wortes zeugt noch von der arabischen Herrschaft über Sizilien bis ins 11. Jahrhundert) ist der grösste und höchste Vulkan Europas. Er weist mehrere hundert Nebenkrater auf, bedeckt eine Fläche von 1200 km² und erreicht eine Höhe von über 3000 m ü.M. Dieser Vulkan mit seinen Gefahren für die Umgebung hat mich immer besonders fasziniert ! Seltener Einsatz des Triebwagens 542 (Ranieri 1954) mit zwei Güterwagen am 23. April 1987 auf der schmalspurigen *Ferrovie Circumetnea* bei Bronte.

Bild 11.3:

Ferrovie Circumetnea (FCE), 26. März 1981 bei Randazzo.

Ein durchdringender Schwefelgeruch liegt in der Luft. Vor einer guten Woche, vom Abend des 17. März bis zum folgenden Tag ergoss sich aus einer Vulkanöffnung in etwa 2000 m Höhe am Aetna-Nordhang ein Lavastrom, der zwischen Randazzo und der Ortschaft Montelaguardia die Geleise der schmalspurigen Aetna-Rundbahn und ebenfalls der FS-Linie Alcantara-Randazzo mehrere Meter hoch überflutete. Es sind immer noch rauchende Stellen im nun zum Stillstand gekommenen Lavastrom. Im Bild ist die in aller Eile erstellte provisorische Elektroleitung erkennbar, die verschüttete Staatsstrasse 120 wird neu angelegt. Die Zufahrtsrampe auf den Lavastrom hinauf liegt im Bereich des nun unnütz gewordenen Bahnüberganges. Die FCE-Züge verkehren nur noch bis Randazzo (von Catania her) bzw. bis Moio=Passopisciaro (von Riposto her). Der dieselelektrische Triebwagen ADe 19 dient dem links davon sichtbaren Personal zu einer Inspektionsfahrt. Die Bahnverbindung Moio-Randazzo wird erst am 8. Dezember 1981 auf einer leicht geänderten Streckenführung wieder eröffnet werden.

Bild 11.4:

Einsätze von Schneeschleudern in Italien sind selten fotografierbar. Die SR2 2972 der schmalspurigen *Ferrovie Calabro-Lucane* (heute *Ferrovie della Calabria*) in Süditalien reinigte die Silastrecke von Cosenza nach San Giovanni in Fiore in der Nacht und fährt nun zurück zu ihrem Stationierungsort San Pietro in Guarano. Aufnahme vom 28. Dezember 1982 im Winterkurort Camigliatello Silano.

Bild 11.5:

Auch mit Schneepflügen kann das Geleise gesäubert werden. Nach einem nächtlichen Räumeinsatz steht die 1'C-Dampflok 401 (CEMSA 1931) der *Ferrovie Calabro-Lucane* (heute *Ferrovie Appulo-Lucane*) vor dem Depot in Potenza Inferiore, 30. Januar 1976.

Bild 11.6:

In Mittelitalien können kleine Mengen Schnee zusammen mit Wind den Bahnbetrieb in den ungeschützten Hängen und Hochebenen problematisch werden lassen. Der Triebwagen ALn 668.3335 als *Locale 5767* Sulmona-Carpinone fährt am 22. Februar 1986 in Palena - mit 1257 m ü.M. einer der höchstgelegenen Bahnhöfe der FS - ein.

Bild 11.7:

Im November 1980 verwüstete ein Erdbeben weite Teile der Basilikata und des angrenzenden Kampaniens. Noch 1988 sind die danach errichteten Notunterkünfte benutzt, wie hier neben dem Bahnhof Prata=Pratola. Die zwei Triebwagen ALn 668.1834 und ALn 668.1871 fahren am tristen Morgen des 8. Oktober 1988 als *Locale 7887* von Avellino nach Benevent. Oberhalb des Bahnhofs die Altstadt von Prata di Principato Ultra.

Bild 11.8:

Im Hochsommer können Funken von Bremsklötzen oder weggeworfene Zigarettenstummel Brände längs der Geleise auslösen, welche neben den Zerstörungen der Umwelt auch den Bahnverkehr behindern. Am 19. August 2000 wurde ein kleiner Brandherd mit behelfsmässigen Mitteln vom Bahnpersonal unter Kontrolle gebracht, so dass der *Locale* von Messina nach S.Agata di Militello in den Bahnhof Gesso einfahren kann.

Bild 11.9:

1982 rutschte ausgangs Ancona ein ganzer Küstenabschnitt samt Doppelspurtrasse der Adria-Hauptlinie und der Staatsstrasse ins Meer. Die rasch erstellte kurvenreiche Nottrasse versah seine Dienste noch 1987. E.646.090 mit *Locale 12076* Foligno-Ancona am 29. August 1987.

Bild 11.10:

Die altertümlichen ALn 772.3402 und ALn 772.3401 sind heute ausnahmsweise im sonst mit ehemaligen TEE-Triebwagen ausgeführten *Espresso 617 Cadore Calalzo-Venedig* eingesetzt. Die Aufnahme vom 6. Februar 1983 zeigt sie in der *Stazione per l'Alpago*.

Bild 11.11:

Starke Schneefälle am Ostersonntag 1975 blockierten den Brennerpass für Strassen- und Schienenverkehr und führten zu Schlagzeilen wie "30000 Deutsche am Brenner blockiert". Die Bahn ins Pustertal fährt noch, der *Locale* von Innichen (San Candido) ist eben in Franzensfeste (Fortezza) angekommen, aus Sicherheitsgründen (Entgleisungsgefahr) ist den beiden leichten ALn 668.1716 und ALn 668.1720 die massive D.341.1024 vorgespannt.

Am Zugschluss macht sich die D.341.1025 für dieselbe Aufgabe in Gegenrichtung bereit. Aufnahme vom Ostermontag, 31. März 1975.

Bild 11.12:

Die Hochwasser vom 7. August 1978 spülten die Trasse der Val-Vigezzo-Bahn oberhalb der Melezzo-Brücke auf eine Länge von mehreren hundert Metern weg, der Schienenstrang wurde mitgerissen und hängt von der Brücke herunter, 9. September 1978 bei Iselle=Olgia. Dieselbe Brücke ein gutes Jahr früher mit dem Triebwagen 5 (ehemals Tram Locarno und Rheintalische Strassenbahn in der Schweiz) und dem Fahrleitungsmontagewagen 511 (ehemals *Ferrovía Intra-Premeno*), 8. Mai 1977.

Bild 11.13:

Den ganzen Morgen hat es geschneit. Nach über zwei Stunden Fahrplan-Ruhe befährt der *Diretto* 2411 Brenner-Bologna als erster Zug den Abschnitt Brenner-Gossensass (Colle Isarco). Die nicht gebirgstauglichen Scheibenwischer der E.633.026 schaffen die Last des vom Fahrtwind an die Stirnfront gewirbelten Schnees nicht mehr. Das Lokpersonal führt den Zug durch Blicke aus dem Seitenfenster, der Dauerpfeifton ist schon weit ob Gossensass auf der oberen Stufe der Pflerschtal-Schleife zu hören. Im Bahnhof Gossensass wird mit behelfsmässigen Werkzeugen gereinigt - und weiter gehts. Aufnahme vom Februar 1989.

Bild 11.14:

Dichter Nebel kann den Verkehr in der Poebene stark behindern. Die aussteigenden Passagiere sind kaum auszumachen. ALn 668.M.004 und Ln 882.R.3 der privaten Turin-Ceres-Bahn am 28. Dezember 1988 in Ciriè.

Nebenlinien in den Alpen

Die Nebenstrecken in Alpen bieten landschaftlich sehr grosse Reize: durch enge Täler, längs Seen, über grosse Viadukte.

Bild 12.1:

Die Valsugana-Bahn zur Zeit des Dampfbetriebes: Im Bahnhof Borgo Valsugana rangiert die 625.142 den Güterzug Trient-Strigno, 8. Oktober 1975.

Bild 12.2:

Das enge Brenta-Tal bildet den südlichsten Teil des Valsugana. Die Berge im Hintergrund bilden den Rand der Hochebene der Sieben Gemeinden (*Altopiano dei Sette Comuni*).

Die zwei Triebwagen ALn 772.3417 und ALn 772.3406 fahren als *Diretto* 2404 von Venedig nach Trient. Im Bahnhof Carpanè Valstagna am 29. Mai 1979.

Bild 12.3 (links):

Kreuzung zwischen Veteranen im Bahnhof Ospitale del Cadore: Drei Triebwagen ALn 772 (3351, 3360 und 3355) mit dem Anhänger LDn 32.103 als *Locale* 4357 Calalzo-Padua und der Triebzug ALn 442.2004 und 448.2004 als *Espresso* 1596 "Cadore" von Venedig nach Calalzo, am 1. April 1975.

Bild 12.4:

Die zweite Zufahrtsstrecke ins Cadore ist doppelspurig trassiert, weist aber nur ein Gleis auf. Zwei ALn 772-Triebwagen, am Zugschluss die Nummer 3405 zwischen S.Croce del Lago und Nove, an der Strecke Ponte nelle Alpi-Conegliano. *Locale* 4409 Belluno-Venedig, am 30. Mai 1979.

Bild 12.5:

Zahllose Tunnels bei Vello an der Val Camonica-Strecke von Brescia nach Edolo: der altertümliche Breda-Triebwagen An 64.102 im Oktober 1982.

Bild 12.6 (rechts):

Spektakuläre Eisenbahn längs des Iseo-Sees: die dreiachsige Diesellok Cne und ein ehemaliger SBB-Wagen als *Espresso* (!) 371 von Breno nach Brescia. Bei Vello am 28. Dezember 1990.

Bild 12.7:

Die ehemalige DB-Lok 220.051 überquert den Oglio-Fluss bei Sonico an der Val Camonica-Strecke. 9. Mai 1992.

Bild 12.8 (rechts unten):

Nochmals auf der Cadore-Strecke: Zwischen Castellavazzo und Ospitale del Cadore, Triebwagen ALn 772.3415 im November 1984. Rechts im Bild der Piave-Fluss und die Ortschaft Tèrmine.

Bild 12.9:

Die Vinschgaubahn wurde Ende der achtziger Jahre eingestellt. Am 3. Oktober 1986 verkehrten noch die ALn 668.1718 und ALn 668.1717 als *Locale* 4103 von Meran nach Mals. Rechts im Bild ist der Strecken-Endpunkt Mals, in der Bildmitte die Ortschaft Laatsch mit dem Eingang ins schweizerische Münstertal (Val Müstair) sichtbar.

Bild 12.10:

Zwei E.652 ziehen den *Espresso* 1117 "Ski-Express" Brüssel-Lienz auf seinem italienischen Teilstück vom Brenner nach Innichen. Wir sind in der Nähe von Olang im Pustertal, am 15. Januar 1994. Rechts im Bild das Tal des Rienz-Flusses gegen Bruneck, in der Bildmitte die Ortschaft Niederolang, links das Tal gegen den Kronplatz.

Bild 12.11:

Wie in den Zwanziger Jahren, aber fotografiert am 19. Mai 2001 in Oberbozen: Triebwagen Alioth und 2 sowie die sich in Restaurierung befindliche Zahnradlok L2 der Rittnerbahn.

Bild 12.12 (rechts):

Auf der Ritten-Hochebene: Triebwagen Alioth am 18. Februar 1984 bei Klobenstein. Rechts vom Triebwagen ist der Schlern, dann der Rosengarten und ganz rechts der Karerpass sichtbar.

Bild 12.13 (untenrechts):

In den piemontesischen Alpen verläuft die Strecke von Novara nach Varallo Sesia. Die zwei Breda-ALn 668.2408 und 2405 als *Locale* 3407 Varallo-Novara. Am 19. Januar 1986 bei Roccapietra

Bild 12.14:

Im Bahnhof Schlanders der Vinschgaubahn: Die zwei ALn 668.1713 und 1705 als *Locale* 5513 Meran-Mals am 6. August 1988. Im Hintergrund die Berge mit vielen Marmorbrüchen, der Bekannteste davon der Gölfaner Bruch ob Laas.

Bild 12.15:

Zwischen dem Piemont und der Schweiz verkehrt die Vigezzo-/Centovalli-Bahn. Starker Verkehr im Bahnhof Malesco Val Cannobbina: ABFe 4/4 18 mit *Locale* Domodossola-Re und ABFe 4/4 13 mit einem Extrazug, am 5. April 1975.

Bild 12.16:

Auf der vom Comersee nach Chiavenna verlaufenden Strecke: Triebwagen ALe 883.031 bei Chiavenna am 8. Februar 1989 als *Locale* 5217 Chiavenna-Colico. Blick auf die Dörfer Mese und Bette, am Eingang des Val S.Giacomo, das zum Splügenpass führt.

Bild 12.17:

Doppeltraktion der zwei ABFe 4/4 12 und 13 der Centovalli-Bahn mit einem Güterzug oberhalb Domodossola am 8. Mai 1977. Im Hintergrund der Turm des Fra Diavolo und Domodossola.

Bild 12.18:

Die Aostatal-Bahn von Chivasso bei Turin nach Aosta und Pré St.Didier am Fusse des Mont Blanc ist einer der bekannteren italienischen Alpenbahnen. Im Bild die D.345.1052 mit dem *Locale* 10090 Aosta-Turin am 30. Dezember 1990 in Nus. Die Berge im Hintergrund trennen das Aostatal vom Val di Cogne, der Monte Emilius mit seinen 3559 m ü.M. überragt alles.

Bild 12.19 (oben links):

Auf der internationalen Schmalspurbahn von Locarno nach Domodossola: Triebwagen ABFe 4/4 13 bei der Haltstelle Isella Olgia auf der den Melezzo Orientale überquerenden Brücke, am 10. April 1976.

Bild 12.20 (links):

Der *Diretto* 1827 von Mailand nach Pré St.Didier wird von den zwei ALn 990.3009 und 3029 geführt. Bei der Ortschaft Villeneuve fließen der Torrente Savara (von rechts) und die Dora Baltea (von unten) zusammen, am 5. Juli 1986.

Bild 12.21 (oben):

Eine der modernsten Schmalspurbahnen: Triebzug der ET 18 der Bahn von Trient nach Malè bei Cles, am 20. Mai 2001. Oberhalb des Schlosses von Cles ist die Ortschaft Revò, rechts der See von S.Giustina sichtbar.

Bild 12.22:

Gütertransport mit Normalspur-Güterwagen auf Rollböcken der Metersurbahn von Trient nach Malè: Güterlok LC 21 auf der Brücke von Mostizzolo am 19. März 1994.

Fehler im italienischen Text:

Bildlegenden 1.9 und 1.10 vertauscht
Bildlegende 1.15: dalla TIBB => dal TIBB
Bildlegende 2.10: Cal => Cai
Bild 2.16: schlecht montiert (Trennlinie nach links, rechtes Bild breiter)
Bildlegende 2.18: Genova => Ginevra
Bildlegende 2.22: fre => fra
Bild 2.19 bis 2.37: Lithografien neu machen
Einleitung Kap. 3: Appennin-Tunnel ist kürzer als Simplon
Eccellente-Rosarno und Caltagirone-Gela fertig
Bildlegende 3.2: dito
Bildlegende 3.4: ricavati... ==> derivati !?
Bildlegende 3.6: due Corbellini
Bildlegende 3.7: Valdibrana
Bildlegende 3.12: viadotto
Bild 3.12: Farben der Teilbilder angleichen
Bildlegende 3.15: Puttgarden
Bildlegende 3.19: 8 gennaio 1993
Bild 3.19: Bild rechts ansetzen
Bildlegende 3.20: rimorchio pilota
Bildlegende 3.25: "all'uscita della doppia galleria dei Giovi" weglassen
Bildlegende 3.33: *Locale* 6659 Paola-Cosenza
Bildlegende 3.42: Fildidonna
Bild 4.14: verzogen (zu breit)
Bildlegende 4.18: 2 mal spettacolare !
Bildlegende 4.24: Ende 1. Zeile: ma => da
Bildlegende 4.37: Goriano Sicoli, ..., è uno dei primi centri abitati ...
Bilder 4.53 und 4.54 vertauscht, Legenden bleiben so !
Bild 5.....: Asili => Moccagatta ?? neben Asili (siehe Brief Gresy), D und I-Text
Bild 5.6 Etikette direkt auf Kirche !
Bildlegende 5.7: ... la svizzera Plozza di Brusio.
Bild 6.56: Panto wegretouchiert !!!
Bildlegende 7.9: 1267 statt 1320 m in Rivisondoli
Bildlegende 8.20: diretta ad Alessandria => diretta a Pavia
Bildlegende 9.25: eher Hinweis auf Industrielandschaft statt auf Mantova
Bildlegende 10.2: proseguirà poi per Pedace. Sullo sfondo a sinistra Vico e Spezzano della Sila.
Bildlegende 10.2: Il treno è in discesa nei pressi di Santo Janni ...
Bildlegende 10.8: weglassen: più in alto di parecchi metri.
Bildlegende 10.11: Verweis auf 10.9 statt 10.10
Bildlegende 10.13: si vede Picerno e non Tito. Tito è il culmine della linea.
Bildlegende 10.17: Ibli => Ibla
Bildlegende 10.22=>23: "in parte visibile sulla sinistra" weglassen
Bildlegende 10.26=>27: scendono al ponte sul Lago per poi salire a Villanovatulo, il paese si vede sullo sfondo
Bildnummer 10.19-10.27 um 1 erhöhen (10.19 kommt zweimal vor)