



ITALIENISCHE REISE - 233 JAHRE NACH GOETHE

Winterflucht auf Schienen in den Mezzogiorno –

Mit dem Zug einmal rund

um den italienischen Stiefel

Bella Italia! Dreizehn Jahre waren seit meiner letzten großen Schienenbereisung des Landes, wo die Zitronen blüh'n, vergangen. Also wurde es höchste Zeit, mal wieder die lang gestreckte Appeninhalsinsel zu bereisen, um zu sehen, was sich in den letzten Jahren auf dem Eisenbahnsektor getan hatte. So brach ich denn in Begleitung meiner Frau im März 2019 gen Süden auf – mit der neuen Direktverbindung aus der Goethestadt Frankfurt am Main nach Mailand, genau 233 Jahre nach Goethes „Italienischer Reise“ im Jahre 1786.

▲ Ein Schweizer ICE ist gerade im Mailänder Hauptbahnhof angekommen. (Foto: Karl-W. Koch, März 2016)

Nicht per Postchaise, wie der alte Dichterstürm tat, sondern im neuen schnittigen Viersystem-Elektrotriebwagen ETR 610 (Typ Pendolino mit Entenschnabel) der Schweizerischen Bundesbahn beginnt unsere Reise in den „heiligen Hallen“ des Frankfurter Hauptbahnhofs. Erst seit Mitte Dezember 2017 flitzt er zwischen den beiden Bankenmetropolen täglich hin und her als trinationale Verbindung und legt den 683 km langen Weg via Gotthard in 7 ½ Stunden zurück. Wenn man ihn morgens spätestens um 8 Uhr besteigt, kann man schon nachmittags zur besten Kaffeezeit seinen ersten Cappuccino auf der sonnigen Piazza Duomo in der Hauptstadt der Lombardei genießen. Ist das nicht schon Reisemotivation genug?

Gen Süden geht's

Über Mannheim, Karlsruhe und Basel ist die Schweiz schnell erreicht. Die Strecke führt entlang des Zuger Sees und bald schon kommen die ersten weißen Alpengipfel in Sicht. Das Reisewetter könnte heute nicht schöner sein! Noch ein paarmal legt sich der moderne, siebenteilige Zug mit Neigetechnik elegant in die Kurven und macht seinem Beinamen "Pendolino" alle Ehre. Vom geräumigen

Speisewagen lässt sich die Szenerie bei einer Tasse Kaffee oder einem Glas Wein herrlich genießen. Beim Dorf Erstfeld wird's draußen plötzlich dunkel. Lichter fliegen schemenhaft in rascher Folge vorbei. Wir sind soeben ins längste Loch der Welt gerauscht, in eine der beiden Röhren des brandneuen Gotthard-Basistunnels, und rasen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h durch die 57 km lange enge Röhre. Seit seiner Eröffnung 2016 verweist er den 54 km langen japanischen Seikan-Unterwassertunnel auf den zweiten Platz und den 51 km langen Eurotunnel unter dem Ärmelkanal auf den dritten.

Nur eine knappe Viertelstunde später schießt der Schienenflitzer bei Biasca aus der Dunkelheit heraus in das grelle Tageslicht des sonnigen Kantons Tessin. Wir erheischen gerade noch einen Blick über die Magadino-Ebene hinweg zur Nordspitze des Lago Maggiore mit Locarno. Linker Hand schon kurz darauf das nächste „blaue Auge“ des Tessins: der glatte Spiegel des Luganer Sees.

Vor rund 40 Jahren war diese herrliche Route der Gotthardbahn Stammstrecke der eleganten, rein

erstklassigen TEE-Elektrotriebwagen „Gottardo“ und „Ticino“ der SBB zwischen Basel/Zürich und Mailand. Später verloren sie ihren TEE-Status und auch ihr schönes rot/beiges Farbleid und versahen eine Zeit lang ihren Dienst als zweiklassige Eurocityzüge, als sogenannte „Graue Mäuse“. Noch gut kann ich mich an eine der letzten Fahrten im April 1993, also 26 Jahre zuvor erinnern. Damals hatte ich das Vergnügen, im „Cockpit“ dem lässig rauchenden Lokführer bei der Arbeit zuzuschauen. Das ist lange vorbei. Die Züge sind schneller, aber dafür auch nüchterner geworden. Und dennoch: die Begeisterung für das gepflegte Reisen mit der Eisenbahn ist bis heute geblieben.

Milano Centrale

Bald nach Chiasso und Como kündigen die ersten Häuserblocks die Millionenmetropole Mailand an. Kurz vor dem Ziel begrüßen uns auf den Nachbargleisen Italiens schnelle Superzüge, die Freccias (Pfeile): Frecciarossa, Frecciabianca und Frecciar-gento. Und dann rollen wir – ganz langsam – vorbei an den beiden historischen Reiterstellwerken, hinein in die große „Schienenmausefalle“ von Milano Centrale. Die Fahrt ist zu Ende. 680 km von Prellbock zu Prellbock liegen hinter uns. Wie im Startloch Frankfurt wölben sich auch hier fünf große Hallen aus Stahl über den Zügen.

Und was für Züge das sind! - Am Nachbargleis der schnittige, weinrote Highspeedtrain der privaten Betreibergesellschaft „Italo“. Zwei Gleise weiter der mit uns eingefahrene Frecciarossa (Roter Pfeil), Flaggschiff der Italienischen Staatsbahn Trenitalia. Man kommt aus dem Staunen nicht heraus. Ein großes Werbeplakat über den Köpfen der Reisenden verkündet stolz: Frecciarossa – la firma dell’alta Velocita Italiana. Das Zeitalter der Hochgeschwindigkeit (alta velocita) hat längst auch den italienischen Stiefel erfasst. Mailand - Rom, alle halbe Stunde ein Zug ab 19,90 Euro. Wer da noch durch die Luft fliegt, ist selber schuld! Italien macht Ernst mit der Verkehrswende.

Doch nun weg von den Zügen, hinein in die fast schon sakral anmutende Verkehrskathedrale aus Mussolinis Zeiten mit ihren riesigen Ausmaßen. Drei große hohe Querhallen gilt es zu durchschreiten. In der untersten fuhren einstmalig die Droschken und später die Taxis vor, um die Reisenden aufzunehmen oder abzusetzen. Von außen wirkt der Monumentalbahnhof wie ein Gebirge aus weißem Marmor. Eröffnet wurde er nach fünfjähriger Bauzeit im Jahre 1931.

Ein anderes „Gebirge“ aus weißem Stein – nur gerade mal 600 bis 700 Jahre älter – der Mailänder Dom im Herzen der Stadt, größter Marmorbau der Welt und nach dem Petersdom und der Kathedrale von Sevilla drittgrößte Kirche der Welt. Wir sind auf der Piazza Duomo mit vielen hundert Menschen, meist Touristen, und nun ist es Zeit für den versprochenen ersten Cappuccino ...



Mailand ist für uns diesmal nur Etappenziel für eine Nacht, sozusagen unser Eingangstor, unser Sprungbrett zur italienischen Schienenwelt, zugleich Start und Ziel unserer großen, genau geplanten Giro d'Italia, von der wir nach gut zwei Wochen wieder hierhin zurückkehren werden. Am nächsten Morgen also gleich wieder hinein in die große Kathedrale des Verkehrs, in der ja noch so viele künstlerische und architektonische Besonderheiten und Preziosen zu bewundern wären. Aber die Abfahrtszeit unseres ersten italienischen Zuges rückt näher. Und der 2. Gültigkeitstag in unserem Interrail-Globalpass muss noch sorgfältig eingetragen werden. Insgesamt sieben Tage innerhalb eines Monats haben wir freie Fahrt auf dem gesamten europäischen Schienennetz. Der Promopreis für Senioren über 60 betrug in der 1. Klasse gerade mal 302 Euro. Das sind durchschnittlich 43 Euro pro Nutzungstag. Hinzu kommen jeweils die Platzreservierungen in Höhe von 3 bis 10 Euro, je nach Zuggattung.

▲ **FRECCIAROSSA**
– Flaggschiff und
Markenzeichen
der Italienischen
Staatsbahn Trenitalia
(13.03.2019)

▼ Eine der älteren
Straßenbahntypen, die
das Stadtbild Mailands
bestimmen (s.a. Artikel
ab S. 14 passiert den
Dom und hätte beinahe
einen todesmutigen
Radfahrer "erlegt" (Foto:
Karl-W. Koch, März 2016).





▲ Ein Frecciarossa unterquert eines der beiden Reiterstellwerke im Vorfeld des Mailänder Hauptbahnhofs. Nicht so einfach abzulichten: Häufig fahren die Züge rechts oder links vorbei. (Foto: Karl-W. Koch, März 2016)

▼ SETTEBELLO – Starzug der FS aus den Fünfzigerjahren, eine reine 1.Klasse-Verbindung zwischen Rom und Mailand. ETR.252 „Arelcchino“ in Roma Tiburtina während der Präsentation nach dem Restauration (27. Juni 2019, Autor: Gianluca Detti, bearbeitet, Wikipedia, Creative Commons Attribution-Share Alike 2.0 Generic-Lizenz)

Nächstes Ziel: Florenz

Unser erstes Ziel ist Florenz, die Stadt der Verliebten. Bei so vielen Zugabfahrten wie im Mailänder Hauptbahnhof heißt es erst einmal abwarten und genau die große Abfahrtstafel studieren, um das jeweilige Gleis zu erfahren. Es wird oft erst kurz vor Abfahrt bekannt gegeben, im Gegensatz zum Frankfurter Hauptbahnhof. Dann ist es soweit. Nichts wie hin und einsteigen! FRECCIAROSSA prangt an den Wagenflanken des roten Hochgeschwindigkeitszuges mit schwarzem Fensterband vom Typ ETR 1000.

Und ab geht's, hinaus auf die Direttissima, die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke. Rasch beschleunigt das rollende Geschoss

bis auf Tempo 350. Der Zug ist fast zu 100 Prozent besetzt, auch in der 1. Klasse. Das italienische Schnellfahrnetz bildet ein großes T. Der waagerechte Balken führt von Turin über Mailand und Verona bis Venedig. Der senkrechte Ast führt von Mailand südwärts über Bologna, Florenz, Rom und Neapel derzeit bis Salerno, schon weit im Süden. Dieser Ast soll mal bis Sizilien verlängert werden.

Auch an dieser Stelle sei ein Rückblick um ein halbes Jahrhundert gestattet, als einer der besten und schönsten Züge Italiens, (wenn nicht sogar der Welt!) ab den 1950er bis in die 1980er Jahre täglich einmal zwischen Mailand und Rom pendelte, eine Distanz von 630 Kilometern. Es war ein luxuriöser, Elektrotriebwagen der Reihe ETR 300 in den Farben grün/kieselgrau mit dem klangvollen Namen „IL SETTEBELLO“, benannt nach einem italienischen Kartenspiel. Der in Europa wohl einmalige Clou dieses reinen 1. Klasse „Treno di Lusso“ waren seine Panoramasalons an beiden Enden des 7-teiligen Zuges. Jeweils 12 Reisende hatten darin die Möglichkeit, Platz zu nehmen und die vor oder hinter ihnen liegende Strecke aus der Sicht eines Lokführers zu erleben. Die beiden „Piloten“ dagegen saßen in einer erhöhten, etwas zurückversetzten Kanzel.

Im Herbst 1981 hatte ich das Vergnügen, meine frisch angetraute Ehefrau auf den beiden vordersten Plätzen des vorderen Salons „Belvedere“ auf unsere Hochzeitsreise in die „Ewige Stadt“ zu entführen. Aber auch in den geräumigen Abteilsalons der Waggons war es ein Erlebnis, in diesem außergewöhnlichen Zug zu reisen und sich wie die damaligen Filmstars wie Sophia Loren oder Gina Lollobrigida zu fühlen, auf ihrem Weg in die Studios von





◀ Restaurierter Personenwagen vom Typ Centoporte (hundert Türen) in den damaligen Farben: Castano/Isabella (Pistoia, 15.03.2019)

Cinecitta bei Rom. Die Zeiten sind lange vorbei, die schönen Züge leider verschrottet.

Aber noch länger liegt die Reise des Herrn von Goethe zurück, der hier im Herbst 1786 in seiner Postchaise, wie er sie nannte, gen Süden rumpelte. Hätte er sich träumen lassen, dass man eines Tages mit 15-facher Geschwindigkeit über eine glatte Rollbahn aus zwei Schienensträngen mühelos über Berg und Tal hinweggleiten würde? Wohl kaum! Die Strecke führt sinnvollerweise größtenteils an der Autobahn entlang. Es ist die bekannte Strada del Sole, über die sich im Sommer Millionen von Urlaubern, auch aus „Germania“ mit ihren Fahrzeugen Kilometer für Kilometer südwärts kämpfen, um an die ersehnten, aber im Sommer hoffnungslos überfüllten Strände der Adria zu kommen.

Für uns ist grüne Welle. Der einzige Zwischenhalt ist der neue, futuristische Bahnhof von Reggio Emilia aus der Hand des spanisch-schweizerischen Stararchitekten Santiago Calatrava, der u. a. auch die schneeweiße Metrostation Path beim neuen One World Center in New York geschaffen hat. Und bald kommt der rote Schienenflitzer auch schon vor dem Prellbock im Kopfbahnhof Firenze Stazione di Santa Maria Novella zum Stehen. Benvenuto a Firenze! Stadt der Kunst und Kirchen, Stadt der Cafes und süßen Genüsse, Stadt der Touristen aus aller Welt und nicht zuletzt Stadt der Verliebten. Für uns ist sie Standort für nicht weniger als fünf Nächte.

Deposito Pistoia

Im nahegelegenen Städtchen Pistoia ein willkommenes ferroviales Highlight für uns Freaks: ein kleines historisches Deposito, also Bahnbetriebswerk mit einer Sammlung alter Veteranen der Dampflokomotive, mit fein restaurierten Reisezugwagen in den alten Farben Castano/Isabella, mit einem ausgebliebenen braunen „Dinosaurier der Schiene“, einer

Elektrolok E 424. Schönstes Stück aus den 1970er Jahren ist die „Caimano“, eine Doppellok der Reihe E 656 für den schweren Personenfernverkehr, die mit dem kleinen flinken Krokodil am Führerhaus.

Nächste Etappe: 1000 km

Montag, 18. März: neuer Tag, neue Woche, neue Etappe. Frecciarossa 1000 steht schon im Startloch Firenze Santa Maria, ready for boarding. Einsteigen bitte! Nella carrozza, per favore! Das schnittige Supergeschoss auf Schienen soll uns nun über 500 km südwärts katapultieren, vorbei an Rom und Neapel direkt bis Salerno, dem derzeitigen Endpunkt der schnellen Schiene. Unser Tagesziel liegt noch weiter südlich, insgesamt knapp 1000 km! Nur Fliegen ist schöner? Nein danke, das war einmal. Fliegen auf Höhe Null ist viel schöner und schont zudem die Umwelt. In der Business-Class gibt es gesonderte kleine Konferenzräume, eine Bar und pikfeine Designtoiletten. Nichts mehr von den alten unhygienischen Ritirata-Plumpsklos wie man sie von früher kennt. So rasen wir wieder mit 250 Sachen über die Neubaustrecke der italienischen Hauptstadt entgegen.

Roma Aeterna – das Ewige Rom – ist unserem Frecciarossa nur einen kurzen Stopp im Durchgangsbahnhof Tiburtina wert. Für die schöne Stazione Roma Termini, den großen Kopfbahnhof der Millionenstadt ist keine Zeit. Schon muss es weitergehen. Der Treno di record ist nicht zu halten. Und bald schon taucht ein weltberühmter Vulkankegel in der Ferne auf. Schnell wird er größer. Mit ihm kommt auch wieder der große Italienbummler – Geheimrat Goethe – in den Sinn, der im Anblick des mächtigen Vesuvs seine Eindrücke in seinem Tagebüchlein festhält. Am 25. Februar 1787 notiert er: „Endlich auch hier glücklich und mit guten Vorbedeutungen angekommen“. Und weiter heißt es da: „Der Vesuv blieb uns immer zur linken Seite,

gewaltsam dampfend und ich war still für mich erfreut, dass ich diesen merkwürdigen Gegenstand endlich auch mit eigenen Augen sah“.

Neapel ist erreicht – Napoli Centrale. Aber auch in diesem Kopfbahnhof einer Millionenstadt hält sich der Zug nicht lange auf, sondern macht kehrt und setzt nach wenigen Minuten seine rasante Fahrt in den Süden fort, nun auf der rechten Fensterseite. Am frühen Nachmittag ist Salerno erreicht. Hier enden alle Hochgeschwindigkeitszüge aus dem Norden. Die Sonne des Südens nimmt uns beim Aussteigen in Empfang. Wir müssen umsteigen. Weiter geht es in einem herkömmlichen Intercity Richtung Palermo, also nach Sizilien. Er soll uns bis Messina mitnehmen. Das sind noch einmal fünf Stunden Fahrt. Nun ja, der Stiefel ist lang!

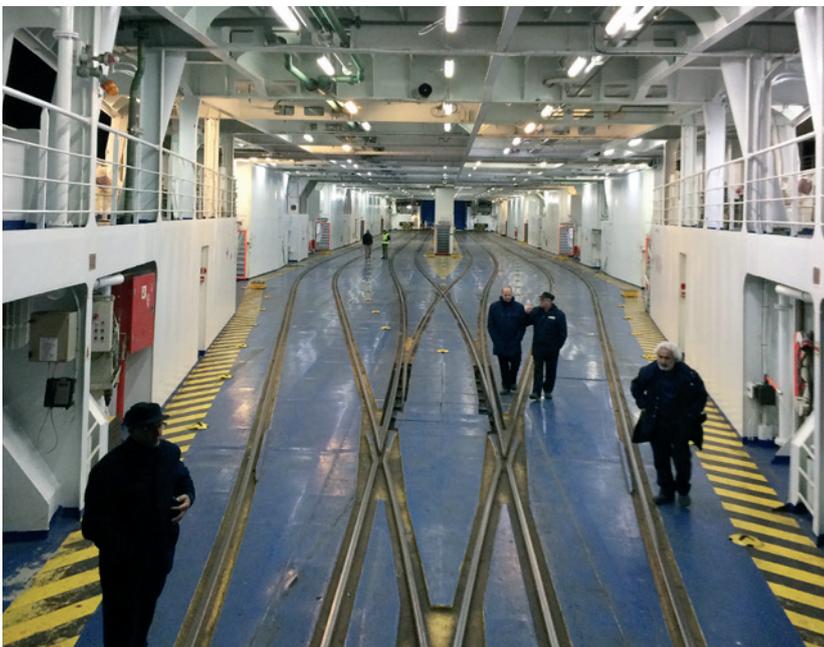
So geht es auf der Westküstenmagistrale immer weiter südwärts, dem Mezzogiorno entgegen, ab jetzt fast immer in Sichtweite des tiefblauen Meeres unter dem wolkenlosen Himmel des Südens. Die Stunden vergehen, dabei wird es langsam Abend. Die Berge von Sizilien kommen in Sicht, und schließlich die Fährschiffe, die den ganzen Tag zwischen Festland und Insel hin und her pendeln.

Bei Dunkelheit ist die Stiefelspitze bei Villa San Giovanni erreicht, wo der Zug auf einer Eisenbahnfähre über die 12 km breite Meerenge, den Stretto, hinüber nach Messina verfrachtet wird. Dazu wird er in zwei Hälften von drei bzw. vier Wagen geteilt, die dann ganz vorsichtig durch den weit aufgesperrten Rachen tief in den Bauch der Fähre gedrückt werden. Seite an Seite werden die beiden Zughälften dann in einer halben Stunde hinüber auf die Insel trajektiert, während die Lichter von Messina ganz langsam näher kommen. Schließlich dockt das Schiff behutsam an. Messina ist erreicht, die stolze Hafenstadt, Tor zur Isola di Sicilia.

Wendepunkt Messina

Auch hier sind wieder fünf Nächte vorgesehen. Ein Tagesausflug führt uns von Messina 50 km entlang der Westküste bis nach Taormina, der touristischen Perle Siziliens. Schon der Bahnhof ist ein Pracht-

▼ Eisenbahndeck des Fährschiffes zwischen Villa San Giovanni und Messina (18.03.2019)



stück aus vergangenen Zeiten, als die feinen Herrschaften samt Dienerschaft aus Wien, Berlin, Paris und London hier nach tagelanger ermüdender Reise dem Zug entstiegen. Die kleine Empfangshalle weist noch die originale, prächtige Inneneinrichtung auf. Im Büro des Fahrdienstleiters an der Bahnsteigseite ist heute eine kleine Sammlung bahnhistorischer Requisiten zu bewundern. Dem Bahnhof vis-a-vis liegt gleich das alte „Hotel Moderno“, in dem die Herrschaften vielleicht logierten. Der alte Kasten hat schon bessere Zeiten gesehen, liegt aber nun seit Jahren schon im Dornröschenschlaf.

Die heutigen Besucher zieht es in die Oberstadt mit ihren vielen Hotels, Restaurants und Cafes am belebten Corso Umberto. Die Hauptsehenswürdigkeit ist aber wohl das griechisch-römische Theater mit Blick auf den gewaltigen Kegel des Vulkan Ätna. Dieser Traumblick brachte schon Goethe vor über 230 Jahren ins Schwärmen, und er notierte am Montag, den 7. Mai 1787:

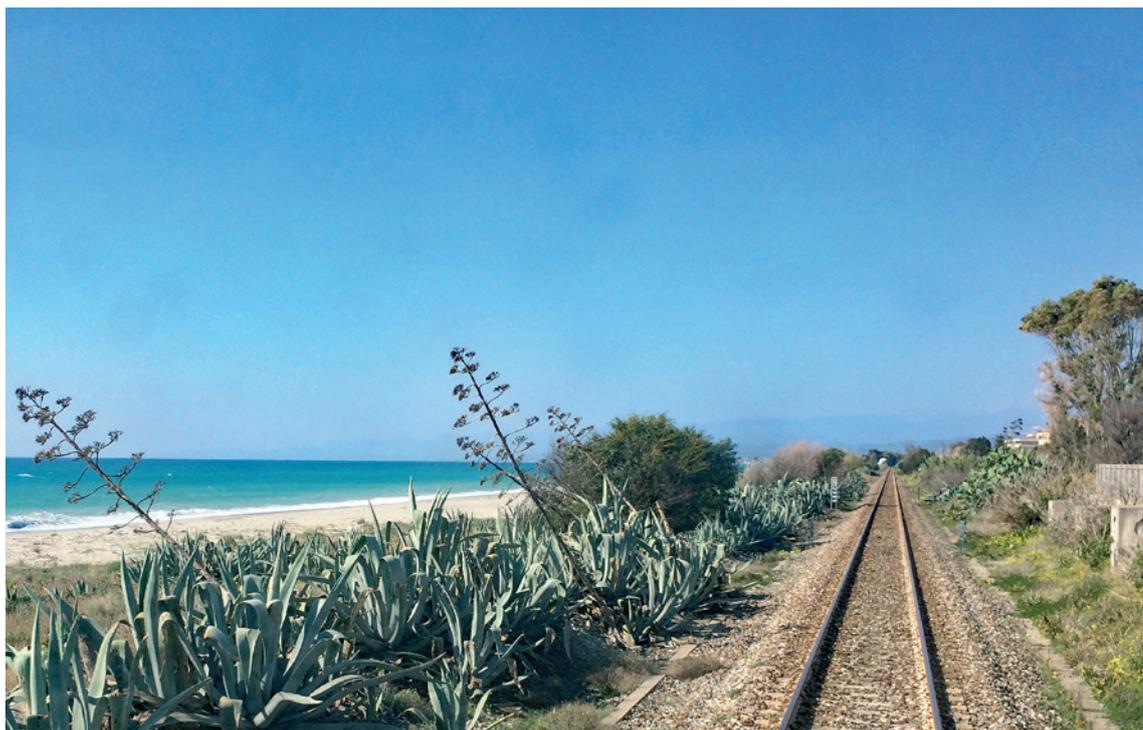
„Setzt man sich nun dahin, wo ehemals die obersten Zuschauer saßen, so muss man gestehen, dass wohl nie ein Publikum im Theater solche Gegenstände vor sich gehabt. Nun sieht man an dem ganzen langen Gebirgsrücken des Ätna hin links das Meerufer bis nach Catania, ja Syrakus. Dann schließt der ungeheure dampfende Feuerberg das weite breite Bild, aber nicht schrecklich, denn die mildernde Atmosphäre zeigt ihn entfernter und sanfter als er ist.“

An diesem erhabenen Ort und mit den hehren Worten des großen deutschen Dichtersfürsten will ich den ersten Teil meiner Reisegeschichte enden lassen.

Reisehalbzeit!

Samstag, 23. März 2019. Bei Sonnenaufgang verlassen wir mit Sack und Pack den Hafen von Messina - zurück aufs italienische Festland. Heute steht uns eine Tagesreise von rund 550 km bevor, zum größten Teil mit der Kraft einer Diesellok der Reihe D445, die mit den zwei angehängten Wagen 2. Klasse leichtes Spiel hat. Aber immerhin – es ist ein Intercity! Der Zug startet in Reggio di Calabria und bringt uns - immer entlang der Küste des Ionischen Meeres – über Catanzaro, Crotona und Sibari bis Taranto. Unser Ziel für die nächsten fünf Tage ist aber die Hafenstadt Brindisi am Stiefelabsatz.

Nach der morgendlichen Abfahrt sind die beiden Großraumwagen noch angenehm leer und wir genießen die Fahrt mit Blick hinaus aufs weite Meer. Diese südlichste Strecke des Mezzogiorno (italienischer Süden) ist größtenteils noch eingleisig und bietet eine gemütliche Fahrt, mal näher, mal weiter von den menschenleeren Stränden entfernt. Ein wolkenloser blauer Frühlingshimmel spannt sich über das dünnbesiedelte Land. In den kommenden Jahren soll diese Strecke vollständig zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden, wie abschnittsweise schon geschehen. Wegen dieser Arbeiten müssen wir in Sibari leider den Zug verlassen und für die nächsten 122 km auf Servizio Sostitutivo (Schienenersatzverkehr) umsteigen. Die Straße führt parallel zur Bahnlinie und vom Busfenster lässt sich das frisch renovierte Gleis mit der neuen Oberleitung gut verfolgen.



◀ Strecke entlang der „Stiefelsohle“ zwischen Reggio di Calabria und Taranto. Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung sind im Gange (23.03.2019)

Brindisi, das Tor nach Osten

Am selben Abend noch schlendern wir durch die samstagsabendlich belebten Straßen und Gassen der Hafenstadt Brindisi mit ihren rund 90.000 Einwohnern. Unser Bed-and-Breakfast-Hotel liegt vis-a-vis der Stazione di Brindisi. Wie gut für einen Bahnfreak wie mich! Da lassen sich abends die abgehenden und morgens die ankommenden Nachtzüge mit ihren Schlaf- und Liegewagen nach bzw. aus dem Norden (Mailand und Venedig) ebenso beobachten wie Ankunft und Abfahrt der schnellen Tageszüge, der Frecciabiancas und „Interr-tschities“.

Brindisi ist ein schönes Städtchen, besonders sonntags, wenn die Menschen in Ruhe durch den Corso Umberto schlendern, eine der drei Fußgängerzonen, die mit ihren hohen Palmen südliches Flair ausstrahlen. Das antike „Brundisium“ war Roms wichtigster Militär- und Handelshafen an der Adria. Es war zugleich Drehscheibe zwischen Okzident und Orient. Hier endete die wichtige Heeres- und Handelsstraße VIA APPIA ANTICA nach 550 km von Rom, markiert durch zwei antike römische Säulen, von denen nur noch eine die Zeit in voller Größe überlebt hat

Unter den Normannen rückte die Stadt im 13. Jh. erneut ins Zentrum des Weltgeschehens – nunmehr als Pilger- und Kreuzfahrerhafen ins Heilige Land. In den beiden Weltkriegen war Brindisi wichtiger Kriegshafen. Direkt an der Hafepromenade steht das alte historische Hotel „Internazionale“ aus dem Jahre 1869, als die Eisenbahn auch den Süden Italiens erreicht hatte. Hier logierten einst die Herrschaften, meist Engländer, nach langer Bahnreise von London über Paris und Rom, ehe sie am Kai direkt auf das Schiff stiegen, um auf dem Seeweg bis nach Indien weiterzureisen. Mit Eröffnung des Suezkanals, ebenfalls 1869, wurde Brindisi also zum dritten Male berühmt, diesmal als Transithafen der Route London – Bombay. Von 1871 bis zum Ausbruch des 1. Weltkriegs 1914 erreich-

ten die Züge der „South Italian Railway Adriatic Lines“ von London aus Brindisi in 45 Stunden mit dem wöchentlich einmal verkehrenden „Peninsular Express“. Mit der „Peninsular and Oriental Steam Navigation Company“ ging es in tagelanger Seereise dann weiter bis ins ferne Bombay. Heute, im Zeitalter der Düsenjets, hat das Hotel seine besten Jahre wohl hinter sich. Die Welt hat sich verändert.

Die amtliche italienische Eisenbahnkarte weist in diesem südwestlichsten Zipfel des Landes ein Netz von Nebenbahnen in Normalspurweite aus, alle früher unter der Regie der Ferrovie Sud Est (FSE, heute Busitalia), das zu bereisen sicher reizvoll wäre. Wir schaffen zeitlich jedoch nur einen Tagesausflug nach Gallipoli und zurück. Ausgangspunkt dafür ist Lecce, südlicher Endpunkt der Adria-Magistrale. Bei offenem Fenster und frischer Frühlingluft brummen wir mit einem der Triebwagen der Reihe Ad 36 durch weite Olivenplantagen, vorbei an endlosen Spalier der Agaven, vorbei an abgestellten ehemaligen deutschen Umbauwagen und bunt überstrichenen „Silberlingen“. Die Stationsgebäude sind alle im gleichen Stil und teilweise neu gestrichen. Das Innere unseres Dieselwagens ist sauber und angenehm leer. Das ehemalige Fischerstädtchen Gallipoli mit wuchtiger Hafenfestung liegt mit seiner verschachtelten Altstadt auf einer Landzunge und ist unbedingt einen Besuch wert. Mit einem guten Fischessen mit sonnigem Logenplatz am Meer behalten wir es in bester Erinnerung.

Ebenso wie das Städtchen Lecce, berühmt für seine zahlreichen Barockbauten. Daneben beherbergt es ein Highlight für uns Bahnfreaks: das Museo Ferroviario Della Puglia, also das Eisenbahnmuseum der südlichsten Provinz Apulien. Es zeigt aber nicht nur Fahrzeuge und Exponate der regionalen, sondern auch der nationalen italienischen Eisenbahngeschichte, die 1839 mit dem ersten Zug von Neapel bis in den Vorort Portici begann. Auch die internationale Welt der Eisenbahn wird vorgestellt in Plakaten, Modellen und

► Dampflokomotiven
im Apulischen
Eisenbahnmuseum in
Lecce (26.03.2019)



Dioramen. Sogar unser Frankfurter Hauptbahnhof kommt hier in einem Großfoto zu Ehren als Bühne für den glanzvollen TEE-Verkehr ab 1957. Eine ganze Vitrine widmet sich diesen hochwertigen reinen 1. Klasse-Zügen, die einst ganz Westeuropa durcheilten und seine Metropolen verbanden, mit einer Pünktlichkeit, die seither nie wieder erreicht wurde. Eine große HO-Eisenbahnanlage rundet unseren Besuch ab.

Schluss mit Mezzogiorno

Unsere Tage im Mezzogiorno sind gezählt. Nach Tagen in dieser weniger bekannten Ecke Italiens muss es für uns weitergehen, zurück in den Norden des langgestreckten Landes. Der schnittige weiße „Frecciabianca“ Lecce – Milano soll uns 1000 km in einem Zug von Brindisi bis in die Hauptstadt der

Lombardei, dem Ausgangspunkt unserer großen Rundreise, „zurückkatapultieren“. Und zwar wieder in der „prima classe“ der Trenitalia. On the rails again – wow! Der weiße Zug hat zehn Wagen und vorn und hinten jeweils einen stromlinienförmigen Triebkopf der Reihe ETR 500.

Die drei Wagen der 1. Klasse stammen aus dem Bestand der ehemaligen TEE- oder Gran Conforto Flotte, jetzt in ihrer Bestuhlung etwas nüchterner und in der Sitzanordnung zeitgemäßer, aber nicht unbedingt vernünftiger, denn es gibt 8 Sitzplätze, auf denen man „vor die Wand“ guckt, also kaum etwas von draußen sieht.

Wir sind nun im weitesten Sinne schon auf dem Heimweg, der uns heute fast den ganzen Tag am blauen Meer, an den Stränden der beliebten Adria entlang führt, die jetzt Ende März noch ziemlich verwaist sind. Kurze Stopps sind in Bari, Foggia, Pescara und Ancona. Ab Rimini, Hochburg ungezählter sonnenhungriger deutscher Nachkriegsurlauber, verlassen wir die Küste und schwenken nordwestwärts entlang des Appenengebirges in die tischebene, fruchtbare Poebene, in der wir via Bologna geradewegs Kurs auf die norditalienische Millionenstadt Mailand nehmen. Je mehr wir uns dem großen Ziel nähern, desto voller wird der Zug. Die Industriemetropole wirkt wie ein großer Magnet, besonders heute, einem Freitag, wo das Wochenende bevorsteht.

Es ist nun schon ein halbes Menschenleben her – genau 46 Jahre – aber ich erinnere mich noch gut, als ich im April 1973 auf dieser wichtigen Schlagader das Vergnügen hatte, im engen, höher gelegenen „Cockpit“ des anfangs schon erwähnten elektrischen Luxustriebzuges „SETTEBELLO“ mit den beiden „Schienenpiloten“ der FS und mit dem

▼ Retter der
Nebenbahnen in
Italien: ausgediente
Schienenbusse im
Apulischen Eisenbahn-
museum (26.03.2019)



damals unerhörten Tempo 180 auf der schnurgeraden Strecke auf Mailand zuraste.

Mailand, die Zweite

Zurück in die Gegenwart: behutsam sucht der „Frecciabianca“ durch das Gewirr des Weichenfeldes seinen Zielbahnsteig unter den mächtigen Hallen der großen „Mausefalle des Schienenverkehrs“ - Milano Centrale. Nach neun Stunden meist flotter Fahrt kommt er schließlich vor dem Prellbock zum Stehen – mit nur 13 Minuten Verspätung auf 980 Kilometer Strecke! Fazit: Italiens schnelle Bahnen sind spitze!

Der große „Giro d'Italia“ auf Schienen ist vollendet. Nun liegt ein drittes und letztes sonniges Weekend in Boomtown Milano vor uns, über das ich in diesem Rahmen nur soviel schreiben möchte, als es ein interessantes Technisches Museum (Leonardo da Vinci) gibt und dass in einem guten Modellbahnladen außerhalb des Stadtzentrums ein lange gewünschtes HO-Lok-Modell von Rivarossi aufgestöbert wurde, die E 403 B für den hochwertigen Fernverkehr, das Original gestylt in den 1980er Jahren vom italienischen Star-Designer Pininfarina. In der häuslichen Sammlung „Lokomotiven der Welt“ wird mich die kleine Italienerin mit ihrer „guten Figur“ stets an die „Italienische Reise - 233 nach Goethe“ erinnern, die ich zusammen mit meiner Frau erleben durfte.

Für die Rückfahrt von Mailand nach Frankfurt waren wieder zwei Plätze im schnittigen Elektrotriebzug der SBB, dem ECE „Johann Wolfgang von Goethe“ reserviert. Zwar hat er vorn und hinten



▲ Mailänder Frühling mit Tram (30.03.2019)

aus strömungstechnischen Gründen einen lang auslaufenden „Entenschnabel“, aber eine lahme Ente ist er ganz und gar nicht. Und das schönste: im Gegensatz zur Gegenrichtung, befährt er diesmal – und zwar planmäßig - zur Abwechslung die landschaftlich auch sehr schöne Simplon-Lötschbergroure, via Domodossola, Brig, Bern und Basel – vorbei an den frühlingsblühenden Gestaden des herrlichen Lago Maggiore und vorbei am Thuner See, zurück in Goethes Heimatstadt Frankfurt am Main.

E N D E



◀ Italienische Dampflokomotive im Deposito Historico in Pistoia (15.03.2019)