

Die 950-Millimeter-Schmalspurbahn vor prächtiger Kulisse.



Eisenbahn im Lavaland

Unterwegs auf Siziliens letzter Schmalspurbahn rund um den Ätna

Der Dom Sant'Agata in Catania. Die Provinzhauptstadt ist Ausgangspunkt der Circumetnea.



Sie ist die letzte Schmalspurbahn auf der italienischen Mittelmeerküste Siziliens und eine der wenigen Eisenbahnen weltweit, die sich am Fuße eines aktiven Vulkans entlangschlängelt. Der Name Ferrovia Circumetnea – in etwa übersetzbar mit „Eisenbahn um den Ätna“ – stimmt allerdings nicht ganz. Die 110 Kilometer lange Strecke umrundet den höchsten Berg Siziliens nur etwa zu drei Vierteln. Im Zuge des Küstenabschnitts am Ionischen Meer verläuft die normalspurige Bahnstrecke der italienischen Staatsbahn. Das große Kleinbahnsterben auf Sizilien zu Beginn der 1960er-Jahre hat die Lokalbahn unbeschadet überstanden. Das viel größere Problem waren immer wieder Vulkanausbrüche, die die Bahntrasse durch Lava zerstörten.

Im Jahre 1898 wurde der durchgehende Betrieb aufgenommen, zunächst mit Dampfzügen, die Mitte der 1930er-Jahre durch moderne Dieseltriebwagen, den legendären Littorine, ersetzt wurden. Die Bahnstrecke beginnt in der Provinzhauptstadt Catania und verbindet zunächst größere Vorstädte. Das Pendleraufkommen ist groß, die Züge sind häufig hoffnungslos überfüllt. Nach Verlassen des Großraums Catani- as leeren sich die Züge schlagartig. Spätestens ab Bronte verirren sich nur noch wenige Touristen in die Bahn, hier ist doch eher alles noch in einheimischer Hand.

An der Durchschnittsgeschwindigkeit von circa 20 km/h hat sich seit Eröffnung der Bahn bis heute nicht viel geändert. Neben der Entdeckung der Langsamkeit gibt es auch eine großzügige Auslegung der veröffentlichten Fahrpläne. Es gibt die Anekdote, dass eine Delegation japanischer Eisenbahner einmal zu Besuch bei ihren italienischen Kollegen war und ihnen stolz berichtete, dass ihr Bahnbetrieb insgesamt im letzten Jahr lediglich eine Verspätung von 30 Minuten hatte. Unbeeindruckt erwiderten die sizilianischen Bahner der Circumetnea, dass sie dies schon zwischen zwei Bahnhöfen schaffen würden. Trotzdem ist die Zeit hier nicht stehengeblieben. Seit einigen Jahren wird die Bahn grundlegend modernisiert.

Im südlichen Abschnitt verschwinden weite Teile der Trasse im Tunnel, zahlreiche personalbesetzte Bahnübergänge wurden geschlossen oder automatisiert und zudem viele örtliche Stellwerke zu einem Zentralstellwerk zusammengefasst. Auch der antiquierte Fuhrpark aus den 1970er-Jahren wird momentan durch neue dieselelektrische Triebzüge ersetzt.

Mehr Bilder, Reise- und Hintergrundinformationen zur Ferrovia Circumetnea unter:



db.de/dbplanet
#circumetnea



» **paula7@deutschebahn.com**
Schicken Sie uns gern Ihren Reisebericht



Paula-Redakteur Patrick Cardullo war unterwegs auf Sizilien.