

Römische Fundstücke zur Eisenbahngeschichte

Während einer Dienstpause beim Aufenthalt in der Ewigen Stadt zog es mich wieder dorthin. Auf dem allsonntäglichen Riesenflohmarsch an der römischen Porta Portese gibt es einen Stand mit alten Dokumenten aller Art. Wenn man den freundlichen Verkäufer fragt: „Avete qualcosa delle ferrovie?“ braucht er nicht lange in seinen vielen Kisten zu kramen und zaubert historische Fotos, Pläne und Aktenstücke hervor, darunter ein in der antiquarischen Szene nirgends erhältliches Lokomotivlehrbuch von vor 100 Jahren von Abate, Carlo: **La Locomotiva a Vapore**. Descrizione particolareggiata e funzionamento. Cognizioni pratiche. Ricerche teoriche. Particolarità di costruzione. Accessori con trattazione completa degli apparecchi di frenatura. Esame dei più recenti tipi italiani ed esteri con speciale riguardo alle costruzioni americane. [= Die Dampflokomotive. Ausführliche Beschreibung und Bedienung. Praktische Erkenntnisse. Theoretische Forschung. Konstruktionsdetails. Zubehör mit vollständiger Behandlung der Bremsanlagen. Untersuchung der neuesten italienischen und ausländischen Typen mit besonderer Berücksichtigung der amerikanischen Konstruktionen]. 587 Zeichn. Abb. Tafeln. XXIII + 838 S. Milano: Ulrico Hoepli, 1924. Was für ein Fund! Außer dem kostbaren Werk fanden sich noch manche alten SW-Fotos in seinen Kartons, vom furchtbaren Zugattentat bis zu frohen Reisen und Dampflok mit Herren und Hunden. Hier nun eine Auswahl:



Ein winziges Foto aus einem privaten Album zeigt einen typisch italienischen Lokwasserkran mit langem Ausleger und großer Laterne neben einem vierachsigen Drehgestellender und einem Güterzugbegleitwagen der Ferrovie dello Stato Italiano. Der stramm stehende Beamte schaut skeptisch in die Kamera – Eisenbahnfotografie war in Italien lange Zeit verboten. Wer Bahnanlagen aufnahm, galt rasch als Militärschpion.



Ein großes und ein kleines Foto mit einer offensichtlich amerikanischen Dampflokomotive (Nr. **2298**) und einem Aussichtswagen mit offener Plattform vom „**Overland Limited**“ gehören den fröhlichen Personen nach beide zusammen. Eine Reisegesellschaft hat sich mit dem Lokheizer (rechts) um 1908 dem Fotografen gestellt und blickt in die Kamera.



Der **Overland Limited** (zu verschiedenen Zeiten auch als Overland Flyer, San Francisco Overland Limited, San Francisco Overland und oft einfach als Overland bekannt) war ein amerikanischer Schnellzug, der während eines Großteils seiner Geschichte von drei Eisenbahngesellschaften auf der Overland Route zwischen San Francisco und Chicago gemeinsam betrieben wurde. Die Southern Pacific Railroad betrieb den Zug westlich von Ogden, Utah, die Union Pacific Railroad zwischen Ogden und Omaha, Nebraska/Council Bluffs, Iowa, und östlich des Missouri River bis Chicago wurde er von der Chicago and North Western Railway sowie ab 1955 für einige Jahre von der Chicago, Milwaukee, St. Paul and Pacific Railroad (der „Milwaukee Road“) betrieben.

Die Union Pacific führte am 13. November 1887 den Overland Flyer ein und benannte ihn am 17. November 1895 in Overland Limited um. Am 5. Dezember 1888 schloss sich die SP mit der UP zusammen, um ihren ersten transkontinentalen Luxuszug, den wöchentlichen Golden Gate Special, zwischen San Francisco/Oakland über Ogden nach Council Bluffs einzuführen, wo die Fahrgäste Anschluss an die Züge 1 und 2 der C&NW von und nach Chicago hatten, obwohl dieser extravagante Sonderzug nach nur fünf Monaten wieder eingestellt wurde.

Der benannte Dienst auf dieser Strecke begann bei der UP zunächst als Overland Flyer (1887-96) und dann als Overland Limited, und die SP führte 1899 einen eigenen Zug mit dem Namen Overland Limited ein. Der Name Overland verschwand auf dem C&NW-Teil der Strecke am 30. Oktober 1955, bei der UP im Jahr 1956 und endete schließlich auf dem SP-Teil als separater ganzjähriger Zug am 16. Juli 1962.

Es gab zwar bei der Southern Pacific eine Dampflok mit der Nummer **2298** (2`C-Maschine). Leider ist auf dem historischen Lokfoto zwar die Nummer erkennbar, aber sonst nicht viel von der typisch amerikanischen Maschine mit Kuhfänger und großer Laterne auf der Rauchkammer sowie dem Zugschild „4“.



Ein **Rangierer** der Ferrovie dello Stato Italiano hält den Kupplungsbügel eines Ghms-Waggons dem anrollenden Güterwagen entgegen, an den er angekuppelt werden soll. Eine beschwerliche und häufig lebensgefährliche Aufgabe. Rangierer sind im Gleisbereich durch bewegte Schienenfahrzeuge gefährdet. Der freie Raum zwischen Kupplung und Puffer bietet dem Rangierer nur dann Schutz vor Verletzungen, wenn er aufrecht steht. Der Aufenthalt ist hier nur dann ohne Gefährdung möglich, wenn die zu kuppelnden Fahrzeuge nach dem Anstoßen nicht oder nur ein kurzes Stück, weniger als etwa einen halben Meter, weiterrollen. Beim Kuppeln ist stets folgende Reihenfolge einzuhalten:

1. Schraubenkupplung einhängen,
2. Spindel andrehen,
3. Bremskupplung verbinden,
4. Absperrhähne der Bremsluftleitung öffnen,
5. Heiz- und Steuerkupplungen verbinden.



Zwischen zwei Güterwaggons eingezwängt betätigt ein italienischer **Rangierer** die Spindel. Beim Kuppeln von Fahrzeugen, Stellen von Weichen, Betätigen von Gleissperren, Legen von Hemmschuhen besteht die Gefahr, sich die Hände zu verletzen. Deshalb sind eigentlich Schutzhandschuhe zu benutzen, der FS-Bedienstete macht es mit bloßen Händen... Kuppeln heißt, eine Verbindung zwischen Schienenfahrzeugen mit den dafür an den Fahrzeugen vorhandenen Vorrichtungen herzustellen. Die Zugeinrichtung der meisten Eisenbahnfahrzeuge ist nach wie vor die Schraubenkupplung. Sie besteht aus Zughaken und Kupplungsbügel mit Spindel. Der Kupplungsbügel eines Fahrzeuges wird über den Zughaken eines anderen gelegt und diese Verbindung mit der Spindel gespannt. Wenn es erforderlich ist, werden beim Kuppeln auch die Bremsluft -, Heiz- und Steuerleitungen der Fahrzeuge verbunden. Bei diesen Tätigkeiten steht der Rangierer im Gleis zwischen den Fahrzeugen im freien Raum zwischen Seitenpuffer und Schraubenkupplung.



FS 745.053 mit Hunden und Herren

Die 73 Dampflokomotiven der Gattung FS 745 der Ferrovie dello Stato Italiane (FS) waren Schlepptenderlokomotiven, die für den Güter- und Reisezugdienst auf steigungs- und kurvenreichen Strecken in Mittel- und Süditalien ausgelegt waren. Sie wurden zwischen 1913 und 1923 von Ansaldo, Breda, erbaut. Die Lokomotiven wurden mehrheitlich in Mittel- und Süditalien eingesetzt. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h, einem Reibungsgewicht von 57,4 t und einer Leistung von 1250 PS war die Zweizylinder-Lok mit Innentriebwerk auch für den Verkehr auf den Strecken in Kalabrien geeignet war, wo das Fahrzeuggewicht aufgrund von Brücken eingeschränkt war. Die Maschinen wurden bis in die 60er Jahre alle ausgemustert, erhalten blieb keine.

Das Foto ist auf der Rückseite beschriftet mit „affettuosamente“ = „liebervoll“ (wohl an die Braut oder Ehefrau eines der Eisenbahner namens „Cesare“ gerichtet) und „Belmonte, 31/8/24“. Welches Belmonte von mindestens 7 möglichen Orten in Italien gemeint ist, erschließt sich aus der Aufnahme nicht. Die Uniformmützen erscheinen durchaus etwas zu groß geraten für ihre Träger.



„**Choque de Trenes en Burgos:** Unidades del tren mixto que yeron sobre el rio Arlanzón, a dos kilometros de esta ciudad, als chocar con nueve vagones desprendidos de un tren de mercancías“. Foto CIFRA. Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (**RENFE**).

Zugunglück in Burgos (Strecke: Madrid - Irún): Einheiten des gemischten Zuges, der nach dem Zusammenstoß mit neun von einem Güterzug abgetrennten Waggons über den Fluss Arlanzón stürzte, zwei Kilometer vor dieser Stadt. Das Unglück geschah am **02.02.1949** zwischen der Brücke von **Capiscol** und dem Bahnübergang an der Straße nach Logroño. Am frühen Morgen gegen 3 Uhr hatten sich neun Waggons von ihrem Güterzug gelöst. Die Gleise waren abschüssig und die Waggons liefen außer Kontrolle. Ein anderer Zug kam von der Strecke Madrid-Irún. Er war mit 25 Güterwagen und nur einem Personenwagen beladen. Er fuhr langsam, mit nur 50 Stundenkilometern. Aber der Lokführer rechnete nicht mit einer Reihe von Waggons, die ihm entgegenrollten. Der Aufprall war spektakulär. Eisenteile und Balken flogen aus den Waggons. Die Wagen fielen über die Brücke und stürzten direkt in das Bett des Arlanzón. Sie fielen einer nach dem anderen, wie Dominosteine. Der Personenwagen blieb wie durch ein Wunder auf dem Gleis und stürzte nicht herab. Ein Bahnschaffner war der einzige Tote. Seine Leiche wurde verstümmelt in den Waggons gefunden. Sein Name war Toribio Vinuesa. Er war verheiratet und hatte Kinder. Unter den fünf Verletzten waren zwei Bremser und ein weiterer Bahnangestellter.



Der Wagen hat seine letzte Untersuchung am 31.05.1974 in Napoli erhalten. Bei einem furchtbaren Anschlag auf den Zug völlig ausgebrannt dürfte er nur noch Schrottwert besitzen. Viel schlimmer der Verlust an Menschenleben. Auf dem Bahnsteig werden weiße Tücher ausgelegt, um darauf die vielen Toten des nächtlichen Attentats zu betten...

Rechtsextremer Anschlag auf Italicus-Schnellzug 1974

Die RAI erinnerte an das **Italicus-Attentat** vor 50 Jahren: Staatspräsident Sergio Mattarella gedachte des Anschlags auf den Schnellzug Italicus Express von am **04.08.1974**. Damals starben 12 Menschen, auch Vater, Mutter und Sohn einer Familie aus Meran: Nunzio Russo (49 Jahre alt), seine Frau Maria Santina (47) und deren Sohn Marco (14). Zwei weitere Kinder der Familie haben das Attentat schwer verletzt überlebt. Sie saßen in einem der Abteile des Waggons, in dem die Bombe explodierte. 48 Personen wurden verletzt.

Piero Malentacchi, Mitglied der Terrorzelle von Mario Tuti, versteckte im Bahnhof Firenze Santa Maria Novella im fünften Wagen des Zuges eine Bombe. Dies geschah im Auftrag der Fronte Nazionale Rivoluzionario und des Ordine Nuovo, zweier rechtsextremer Organisationen. Die Explosion erfolgte um 1.23 Uhr, als der Zug den Bahnhof San Benedetto Val di Sambro an der Bahnstrecke Bologna-Florenz passierte.

Das Attentat reihte sich in eine Serie rechtsradikaler Angriffe mit neofaschistischem Hintergrund jener Zeit ein, sagte Mattarella. Er betonte, dass es der italienischen Gesellschaft

und ihren Institutionen gelungen sei, mit vereinten Kräften diesen Angriff auf das friedliche Zusammenleben abzuwehren.



Der völlig zerstörte fünfte Schnellzugwagen – unter weißen Tüchern die Attentatsopfer

Der vormalige italienische Premierminister Aldo Moro hatte als Passagier den Zug genutzt, war aber zu dem Zeitpunkt, als der Anschlag geschah, schon ausgestiegen. Er wurde am 09.05.1978 in Rom von den Roten Brigaden (Mario Moretti) ermordet.

Nachdem die Polizeibehörden durch Informanten von den mutmaßlichen Tätern erfahren hatten, versuchten sie am 24.01.1975, Mario Tuti festzunehmen. Er erschoss dabei zwei Polizisten, verletzte einen weiteren schwer und konnte nach Frankreich entkommen. Das Strafverfahren gegen ihn wurde deshalb in seiner Abwesenheit eröffnet. Am 27.07.1975 wurde er nach einer Schießerei mit der französischen Polizei verhaftet und nach Italien ausgeliefert. Erstinstanzlich wurde er zu 20 Jahren Freiheitsstrafe, im Berufungsverfahren zu lebenslanger Freiheitsstrafe verurteilt. Der Kassationsgerichtshof verwarf das Urteil. Tuti wurde im Folgeverfahren aus Mangel an Beweisen freigesprochen...



Denkmal und Gedenktafel im Bahnhof San Benedetto Sambro-Castiglione Pepoli an der Bahnstrecke Bologna-Florenz für die Opfer des Bombenanschlags (cyberuly/wikipedia)



“Incidente ferroviario di Meda” ist die Rückseite dieses Fotos betitelt.

Beim Zugunglück von Meda (MB) am Nachmittag des **05.03.1961** entgleiste der Triebwagen **EA 840.10** der Ferrovie Nord Milano-Erba, ausgehend von Milano, zwischen Meda und Seveso genau dort, wo die Nord-Eisenbahn die Staatsbahn unterquert. Der Zug wurde in der engen Unterführung geradezu zusammengefasst. Bilanz: 4 Tote, 12 Verletzte.

Die italienische Gemeinde Meda liegt in der Lombardei und gehört zur Provinz Monza und Brianza. Die Triebwagen ALe 840 sind eine italienische Baureihe von Elektrotriebwagen für eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h, von der insgesamt 73 Fahrzeuge für verschiedene Gesellschaften von mehreren Herstellern zwischen 1949 und 1964 gebaut wurden.



Ein stolzer italienischer Eisenbahner mit gezwirbeltem Schnurrbart vor dem temporären Lager des Esercito Italiano. Die Soldaten betrachten skeptisch den Fotografen...

Falls jemand noch weitere Informationen zu den Bildern hat, würde ich mich über eine Nachricht freuen!

©P. Dr. Daniel Hörnemann