



## Ved Etnas fod

Tekst og foto af Tommy O. Jensen

*For de fleste jernbaneinteresserede er en charterferie synonym med en afsidesliggende græsk ø i Middelhavet, hvor der absolut ingen tog kører. Bevares, ganske vist kan der være flot sådan et sted; oldtidsfund, gode badestrande og spændende mad, men forbindelsen til omverdenen i form af en jernbane mangler. Det behøver nu ikke altid at være sådan, for på enkelte chartermål er der gode muligheder for at dyrke såvel ferie som interessen for tog. I Jernbanen nr. 5/1997 blev Sardinien omtalt. Nu er turen nået til Middelhavets største ø Sicilien.*

Den største italienske ø Sicilien i Middelhavet hører til et af disse feriemål, og er af de fleste nok mest kendt for mafiaen og den slumrende vulkan Etna, der fra tid til anden begiver sig ud i voldsomme udbrud. Mindre kendt er det, at øen også byder på et relativt tæt jernbanenet, hvor udvalgte dele sagtens kan opleves på en charterferie af 1 til 2 ugers varighed.

Det normale feriested på Sicilien er ved byerne Taormina og Naxos på øens østkyst. Taormina kaldes ofte Siciliens oase, og er beliggende på en flot og frodig klippeskråning i 200 meters højde med udsigt over Naxos-bugten og det Ioniske hav. Feriestedet har været anerkendt siden slutning af 1800-tallet grundet sin pittoreske charme og ikke mindst de betydelige velbevarede rester af det græske-romerske amfiteater. Samtidig er der skøn udsigt til den evigt rygende vulkan Etna, der med sine 3320 m i højden er Europas største vulkan.

Nede ved kysten ligger stationen Taormina-Giardini på hovedstrækningen Messina-Catania-Siracusa, som betjener ferieområdet. Stationsbygningen bærer tydelig præg af være porten til et feriested; smukt bestykkede ventesale, palmer på perronen og ikke mindst en velholdt smuk stationsbygning, som erindring om at jernbanen engang var det vigtigste transportmiddel, når man drog på ferie.

*Mere italiensk kan det vel næsten ikke blive! Paggioscootere, altaner med støbejernsgelændre og ikke mindst den klassiske brune E636.260 på vej over viadukten i Taormina-Giardini. 21. september 2001.*

### FS - Trenitalia

Selvom fly har overtaget det meste af ferietrafikken, er der heldigvis stadig fuld gang i jernbanetrafikken på strækningen. Det er FS (Ferrovie dello Stato) eller i dag officielt kaldet Trenitalia, der står for trafikken her. Det meste af den 182 km lange strækning er enkeltsporet og følge flere steder kysten på nærmeste hold, især mellem Taormina-Giardini og færgebyen Messina. Har man tid til at gå rundt langs banen, kan man hurtigt finde flotte fotosteder. Forandringer er dog i sigte, gradvist indvies nye dobbeltsporede sporanlæg for at øge kapaciteten på den tæt trafikerede strækning samt på øens anden hovedstrækning Messina-Palermo. Er man heldig, kan man formentlig møde en af de 4 norske Di3'er med sporbygningstog nær arbejdsstederne.

Tidligere har det også været muligt at køre med tog ind på øen mod Randazzo fra nabostationen Alcantara (beliggende ca. 5 km syd for Taormina-Giardini) på en normalsporet sidebane åbnet så sent som i 1959. Trafikken blev dog aldrig det store, så banen forsvandt definitivt ud af køreplanen i 1990'erne. I dag ligger banen overgroet hen, små oliventræer i sporet vidner om at der ikke har kørt tog længe.

Modsat mange lande i Nordeuropa, kan man ved FS fortsat se et stort antal nattoo, der forbinder det lange





land. Mange af disse tog ender på Sicilien, hvor de efter færgeoverfarten over Messina-strædet deles i to; én del til Siracusa og én del til Palermo. I sommerperioden køres der op til 8 nattogspår dagligt, flere med biltransportvogne, med Torino, Milano, Venezia og naturligvis Rom som destinationer. Hertil kommer 4 daglige IC-tog forbindelser til Rom, ca. 15-20 regionaltog og omkring 10 godstog i hver retning. Altså rigeligt at få tiden til at gå med, hvis man plukker et par dage ud af ferieprogrammet til fotografering.

Man kan også vælge en af de mange afgangene til at se sig om på øen, f.eks. den tætte færgetrafik over Messina-strædet, som vækker minderne om Storebælts-overfarten til live. Under alle omstændigheder er det billigt at rejse med tog på Sicilien, og ofte betydeligt billigere end charterbusserne, som turistselskaberne henviser til. En enkeltbillet for strækningen Taormina-Giardini - Siracusa (135 km) koster eksempelvis under 50 kr.



**Øverst:** E656.259 har netop passeret Taormina-Giardini med et lille godstog mod Messina den 21. september 2001, stationen ses i baggrunden. I disen over bjergene anes Etna, som i klart vejr tager sig imponerende ud som baggrund. Som det ses er der gode bade-strande lige op til banen, så det burde være muligt at kombinere badning og jernbanekiggeri.

**I midten:** Mellem Messina og Taormina-Giardini kører togene flere steder direkte langs kysten. Her ses nattog E 805 fra Torino mod Siracusa et par kilometer nord for Taormina-Giardini den 21. september 2001. Toget trækkes af E656.097 forspændt 6 moderne sovevogne.

**Nederst:** Midt i Naxos by ligger fortsat et manuelt betjent bom-anlæg, som passes af ledvogteren i det lille smalle skur kilet ind mellem vej og jernbane. Her passerer E 636.017 med regionaltoget undervejs fra nabobyen Alcantara til Taormina-Giardini den 15. september 2001.







Den knap 60 år gamle italienske trækhest E636 kan skam endnu, selvom den kun ses foran mindre persontog og godstog. Her gør E636.028, bygget i Torino i 1942, et kort ophold på Taormina-Giardini inden turen går videre til Catania. Tallet 21/65 under fabrikspladen indikerer gearingsforholdet på dette lokomotiv, idet nyere af typen har et højere forhold 28/65 og kan dermed køre hurtigere.



### Materiel på FS-strækningerne

På strækningen gennem Taormina-Giardini kan de gamle brune leddelte E636 elektrolok fortsat mødes i rimeligt tal. Disse kører en del af regionaltoget og en stor del af godstogene på de elektriske strækninger fra Messina til Siracusa henholdsvis Palermo. Maskinerne synes at være gedigent kram fra Mussolini-tiden, og minder i opbygning om en skinnebåren kampvogn med den særegne akselfølge Bo'Bo'Bo. Typen blev bygget i 469 eksemplarer; 108 stk. i krigsårene mellem 1940-1942 og 361 stk. mellem 1952-1962. Flere af de ældste maskiner kan fortsat ses på Sicilien i deres originale brune bemaling. Lokomotivet har en ydelse på 2100 kW, en maks. hastighed på 110 km/t og vejer 101 tons.

Af øvrige elektrolok mødes den allestedsværende E656, som i realiteten er en moderne videreudvikling af E636. Der er i alt bygget 458 stk. af disse i perioden 1976-1990. Typen ses foran alle større nattog, ekspresstog og IC-forbindelser på øens hovedstrækninger. Herudover fremføres flere af regionaltogetene med elektriske motorvognssæt.

### Ferrovie Circumetnea

Har man valgt at feriere i Taormina-Giardini, må man absolut ikke snyde sig for at besøge den nærliggende Ferrovie Circumetnea, som er den sidste tilbageværende smalsporsbane på øen.

Ferrovie Circumetnea (FCE) er navnet på banen, og som navnet antyder, omkredser vulkanen Etna. Banen, der er 110 km lang og har en sporvidde på 950 mm, udgår fra havnebyen Catania syd for Etna og løber vest om vulkanen forbi Adreno, Bronte og Randozza for til sidst at slutte på Siciliens østkyst ved Riposto. Det bør lige bemærkes, at afstanden mellem Catania og Giarre-Riposto via FS hovedstrækningen





Med palmer på perronen og udsigt til Taormina by oppe i bjergene, tager stationen Taormina-Giardini sig ganske nydelig ud. Den 21. september 2001 kunne E656.053 ses foran nattoget E1923 "Trinacria". Bemærk hvor enkelt køreledningsanlægget kan udføres uden at forstyrre det maleriske miljø nævneværdigt.

Circumetneas største mellemstation er Randazzo i kote 750 m.o.h, hvor hovedparten af togene ender og udgår fra. I spor 3 holder ADe 15 + 18 klar til at tage turen vest om Etna til Catania, og i spor 2 ADe 12 med middagstoget østom Etna til Riposto.







*Fra det gamle græske amfiteater i 225 meters højde er der en storslået udsigt over Naxos bugten og stationen i Taormina-Giardini. Den 14. september 2001 ved middagstid kunne tre tog ses på stationen; nattog E 1931 fra Venezia, fremført af en E656 med to tomme bilvogne op mod lokomotivet, regionaltog R 12760 med en gammel E636 og tre personvogne, og til slut et lille godstog med E636 ventende på at der atter bliver plads på den enkeltsporede strækning.*

kun er 30 kilometer.

Man kan passende starte turen på FCE fra FS stationen i Giarre-Riposto, der ligger knap 20 km syd for Taormina-Giardini. Her finder man den lille bane på vestsiden af stationen ved en nydelig rødmalet station. I den ene retning går banen ned til Riposto via et tunnelanlæg under hovedbanen, og i den anden retning kravler den i skarpe kurver og ad stejle stigninger op af Etnas fod forbi en række idylliske sicilianske landsbyer bl.a. Piedimonte og Linguaglossa, som i sig selv er et besøg værd. Her har man mulighed for at gøre sig gode venner med togpersonalet – især hvis man har lyshårede børn med – så man kan være heldig at få plads i førerrummet og nyde denne skønne strækning med udsigt til Etnas evigt rygende top.

Banen blev bygget mellem 1889 og 1898 for at skabe gode transportmuligheder fra de frugtbare jorde i de isolerede samfund omkring vulkanen til havnebyerne Catania og Riposto ved det Ioniske hav. Første afsnit åbnede i 1895 mellem Catania og Adrano, og kort tid efter fulgte etape på etape banen nordvest rundt om Etna. I mellemkrigsårene var banen som så mange andre småbaner på Sicilien med til at udvikle de fattige landområder. Godstrafikken blev definitivt afviklet i 1960'erne, i takt med bygningen af nye veje og indførelsen af større lastbiler. Nu er det passagertrafikken, der er dominerende, især på den inderste

del til Catania, hvor der er en intensiv lokal trafik. På denne del kører der op til 16 togpar om dagen. På den yderste del af strækningen, idet Randazzo i praksis tjener som endestation for tog fra Catania og Riposto, er det overvejende skoleelever og turister der udgør passagergrundlaget. Sidstnævnte delstrækning Riposto-Randazzo trafikeres dagligt med 6 togpar.

Vulkanen har på godt og ondt sat sine spor på banen. Godt fordi den frugtbare jord, som en vulkan nu engang giver anledning til, også medførte gode transporter af såvel landbrugsvarer som passagerer. Ondt fordi lavastrømme fra Etnas mange bikerter har væltet ind over sporet og givet langvarige afbrydelser af trafikken i bl.a. 1911, 1923, 1928 og 1981. Sidelstrækningen mellem Linguaglossa og Castiglione, åbnet i 1927, blev således lukket i 1952 efter jordskælv. Eksempler på vulkanens hærgen kan stadig ses langs banen, f.eks. få km øst for Randazzo, hvor banen blev overløbet af flydende lava i 1981. Størknet lava er godt 100 år om at forvitte så meget, at det kan danne grobund for vegetation.

Banen ejer godt 35 motorvogne af forskellige typer og aldre, og må siges at være en lækkerbissen for de, der interesserer sig for den slags. Desværre er mange af vognene udvendig skamferet af graffiti; stor arbejdsløshed blandt ungdommen i Catania medfører at denne "hobby" er temmelig udbredt.

Selvom banen virker noget gammeldags, tegner





fremtiden dog godt. Flere steder i det uvejsom terræn udrettes skarpe kurver, så hastigheden kan sættes op. De største mellemstationer er indenfor de seneste år udstyret med nyt sikringsanlæg og forberedt på fjernstyring.

### Sicilien

Udover jernbaner, byder Sicilien på mange spændende oplevelser, særlig af historisk karakter. Øen blev i 700-tallet f.Kr. koloniseret af grækerne, hvilket mange tempelruiner og amfiteatre som f.eks. ved Agrigento, Siracusa og Taormina vidner om. Siden hen skiftedes bl.a. romere, vandaler, østgotere, arabere, tyskere og spanioler til at styre og terrorisere Sicilien indtil 1860, hvor Giuseppe Garibaldi og hans frihedskæmpere erobrede øen og efter en folkeafstemning tilsluttede sig det forenede kongerige Italien.

Trods tilhørsforholdet til Italien, har Sicilien altid ført sin egen kurs udviklingsmæssigt, ikke mindst takket være mafiaen. Mafiaen var oprindeligt en selvbestaltet ordensmagt mod det svage spanske styre, men har op gennem 1900-tallet vokset sig til en kriminel organisation med smugling, narkotikahandel, pengeafpresning og korrupsion som hovedindtægtskilder. Således kan man overalt på øen se projekter, der er gået i stå som følge af mafiaens indblanding. Turister er normalt ikke

i fare for mafiaen, men man kan roligt regne med at nogle af hotel- og restaurationsindtægterne ved ens besøg havner i mafiaens lommer. Heldigvis er mafiaen på tilbagetog, idet massiv politiindsats og mere åbenmundethed blandt vidner ser ud til at virke.

Til slut bør nævnes vulkanen Etna, som var en af de primære årsager til at forfatteren og familien valgte at drage til Sicilien. Denne evigt rygende kæmpe hører til en af de smukkeste i Europa, og er særdeles aktiv. Vulkanen havde et stort udbrud i foråret 2001 på den sydlige side, som forvoldte en del materiel skade men ikke tab af menneskeliv. Da den er i konstant aktivitet, når den aldrig rigtig at bygge et højt tryk op i magma-kammeret, som kan sprede lava ud over store områder. I stedet åbner der sig nogle bikrater langt nede af siden, hvor lavaen flyder ud og forvandler store områder til goldt månelandskab. Det er muligt at komme med turistbureauerne en tur op i nærheden af hovedkrateret, hvis vulkanen er i nogenlunde ro. Er man heldig – og det var vi – kan man nå helt op 3100 meters højde, og nyde den storslåede udsigt over øen.

*Med den evigt rygende Etna i baggrund ankommer FCE motorvogn ADe 23 til Terremorte med tog 9 ned mod Riposto den 17. september 2001. Desværre er det meste af FCE's materiel hærget af graffiti, hvilket tager lidt af charmen i det ellers meget smukke og frodige landskab omkring Etna. Vognen er en af nyeste serie på fem (ADe 21-25) fra 1990-1991.*