

Karl-W. Koch

SSIF, der italienische Teil der Centovallibahn

Durch 100 Täler von der schweizerischen Grenze an den Simplon

Die Centovallibahn verbindet Locarno im schweizerischen Tessin durchs Centovalli („100 Täler“) mit Domodossola in der italienischen Provinz Verbano-Cusio-Ossola.



Ein Zug von Locarno fährt in Malesco ein.

Für Touristen wird ein Tagesticket für 15,- € für die gesamte Strecke angeboten. Die Nutzung der Panoramazüge kostet allerdings jedes mal 1,50 € extra.

GESCHICHTE

Die Centovalli-Bahn besteht eigentlich aus zwei Gesellschaften, aufgeteilt nach dem Staatsgebiet, auf dem sie verläuft. Auf Schweizer Seite betreibt die Bahngesellschaft „*Ferrovie autolinee regionali ticinesi*“ (FART) die Strecke, auf italienischer Seite ist das die „*Società subalpina di imprese ferroviarie*“ (SSIF), auch *Ferrovía Vigezzina* genannt.

Grundlage ist ein am 12. November 1918 geschlossener Staatsvertrag zwischen dem Schweizer Bundesrat und dem König von Italien, Vittorio Emanuele III.

Die Centovallibahn geht auf die Initiative des Stadtpräsidenten von Locarno, Francesco Balli, gegen Ende des vorletzten Jahrhunderts zurück. Allerdings verzögerte der Erste Weltkrieg die 1912 aufgenommenen Bauarbeiten. So konnte die Strecke erst am 25. November 1923 offiziell eröffnet werden.

Am 7. und 8. August 1978 suchte die Bahn eine Hochwasserkatastrophe heim: die Bahn erlitt schwerste Schäden. Insbesondere auf dem italienischen Abschnitt wurden zwei Brücken zerstört und mehrere hundert Meter Gleis weggeschwemmt. Erst im Sommer 1980 konnte der durchgehende Verkehr wieder aufgenommen werden.

In Italien werden etliche Stationen allerdings nur noch als „Bedarfshalte“ bedient. Auch wenn der Fahrplan recht dicht ist, gibt es keine erkennbare Taktung. Mal sind zwei und mehr Stunden Pause, mal fahren die Züge im halbstündigen Abstand, je nach Bedarf. Der Schüler- und Berufsverkehr in beide Richtungen spielt dabei eine wesentliche Rolle, ist die parallel verkaufende Straße durch das enge Tal – auch nach einem geringfügigen Ausbau – immer noch eine „Katastrophe“. Häufig verkehren die Züge nur bis zum Grenzbahnhof, immerhin meistens mit Anschlussmöglichkeit. Es gibt auch – vor allem auf Touristenverkehr ausgelegt – einige wenige durchgehende Verbindungen. Die Fahrt über die ganze Strecke dauert etwa eine Stunde und 45 Minuten.

DIE STRECKE

Die Schmalspurbahn verfügt über eine Spurweite von 1.000 mm und wird seit ihrer Eröffnung mit 1.200 Volt Gleichspannung betrieben. Gleichrichterstationen befinden sich in Ponte Brolla, Intragna, Verdasio, Re und Trontano. Während die Schweizer Teilstrecke bereits 1963 mit Lichtsignalen und Streckenblock ausgerüstet wurde, konnte die notorisch finanzschwache SSIF ihren Abschnitt erst Ende der 1990er Jahre nachrüsten.

Die Grenze nach Italien wird von Lugano kommend bei Camedo überquert. Hier befinden sich auch die stärksten Steigungen der Strecke. Nach der Grenze schwenkt die Bahn in das Valle Vigezzo mit den Orten Re, Malesco und Santa Maria Maggiore. Im letztgenannten Städtchen wird mit 836 m der höchste Punkt der Strecke erreicht. In Re befindet sich ein sehenswerter, für den kleinen Ort überdimensionierter Dom.

Nach Santa Maria Maggiore geht es zunächst sanft, nach einigen Kilometern aber immer steilerer bergab. Zwischen Trontano und Masera im Tal des Toce beträgt das maximale Gefälle von 60‰ und die kleinsten Kurvenradien mit 50 m. Dieser Abschnitt ist der

einziges Fernab der Straßenverbindung und windet sich in abenteuerlichen Kurven in das Tal hinab. Nach kurzer Querung des vom Simplon herab reichenden Tals und einer letzten größeren Bogenbrücke wird der Betriebsbahnhof und die unterirdische Endstation unter dem Bahnhof Domodossola erreicht.

DIE AKTUELLEN FAHRZEUGE

Von den ursprünglichen Triebwagen sind nur noch Einzelstücke vorhanden. 1959 wurden gemeinsam vier achtsichtige Gelenktriebwagen ABe 8/8 beschafft. Die SSIF beschaffte drei ähnlich aussehende, sechssichtige Triebwagen ABDe 6/6. 1992 und 1993 kamen zwölf, von FART und SSIF gemeinsam bestellte ABe 4/6 von Vevey zur Auslieferung.

Die neuesten Fahrzeuge sind die 2004 bei Officine Ferroviare Veronesi und Skoda bestellten drei neuen Panoramatriebzüge. Würde irgendwo der Preis für das hässlichsten Design von Schienenfahrzeugen ausgelobt, diese hätten gute Chancen ...

Die Fahrzeuge waren zunächst als dreiteilige Ausführung bestellt. Noch während der Planung änderte man die Bestellung in vierteilige Kompositionen. Diese wurden im Verlauf des 2007 abgeliefert und sind seither, überwiegend während des Touristenverkehrs als fest zusammengestellte Kompositionen ABe - Be - Rimorchiata - Be eingesetzt. Sie führen je eines der durchgehenden Zugpaare Domodossola – Locarno – Domodossola. Als Reservetriebzug wird der alte ABe 8/8 24 "Vigezzo" eingesetzt. Dessen Unterbau wurde revidiert und der



Wagenkasten wurde neu aufgebaut.

Quellen:

- ▶ https://de.wikipedia.org/wiki/Societ%C3%A0_subalpina_di_imprese_ferroviarie
- ▶ <https://de.wikipedia.org/wiki/>

Die Leitzentrale des der SSIF ist im alten Bahnhof in Domodossola beheimatet und kann auf Anfrage zum Plausch mit dem deutschsprachigen Chef besucht werden.



Auch bei Regen geben gute Motive gute Bilder: Der durchgehende Centavalli-Express wird abwechselnd von beiden Bahnen gestellt. nach Locarno hat eben gerade die - dank „Schengen“ offenen Grenze Italien - Schweiz (im Hintergrund gut erkennbar) passiert.



Mittlerweile sind die noch in der alten Lackierung verkehrende Abe 8/8 schon „Oldtimer“, aber noch im regelmäßigen Einsatz, hier kurz vor dem Endbahnhof in Domodossola.

Der Steinviadukt in der Einfahrt Malesco hat seine Tücken als Fotoobjekt: Wenn er nicht komplett weggespült ist wie einmal in den 1980er, ist er fast immer von einer Dauerbaustelle umgeben ... Im April 2016 hatte der Fotograf mal Glück.





Der Ort Trontano liegt abseits der Durchgangstraße und bietet einige nette Motive der Strecke. Der einfahrende Zug wird weiter nach Locarno verkehren. (Alle Aufnahmen stammen aus dem März oder Oktober 2016)

Der Viadukt bei Camedo, der hier von einem zweiteiligen SSIF Be 4/4 - potentieller Preisträger für den „hässlichsten Triebwagen der Welt“ passiert wird, liegt zwar schon in der Schweiz, ist aber vermutlich das sehenswerteste Motiv der Strecke.

