

## Firenze

**Donnerstag, 12. September 1991**

### Schalter- und andere Versagen\_

.... igeegneri .... pregati .... il treno .... binario dieci.

Dies ist die erste, wenn auch verschlüsselte Botschaft, die uns erreicht und erkennen lässt, dass die Bahn doch noch an uns denkt. Mit zweieinhalb Stunden Verspätung sind wir in Milano Centrale eingefahren, haben gerade Zeit, um auf den VESUVIO umzusteigen, den die FS für uns zehn Minuten zurückgehalten und mit zwei Wagen verstärkt hat, und sind voller Hoffnung, den Anschluss an die Zürcher und Luzerner vielleicht doch noch zu finden.

Einige Mitreisende mit weniger engen Beziehungen zur Bahn waren schon viel früher umgekehrt, weil ihr Reiseprogramm sich nicht mehr durchführen liess.

Pünktlich waren unsere Züge in Lausanne, Bern, Zürich und Luzern abgefahren zur Sternfahrt nach Milano. Der RAFFAELLO führte ab Zürich sogar einen zusätzlichen Speisewagen, der am Vorabend aus Rom überführt worden war, um die akademische Spitze der SBB standesgemäss verpflegen zu können.

Der Taktfahrplan von SBB und FS hätte den Westschweizern sogar erlaubt, eine Stunde später aufzustehen. Aus Angst vor den Bummelstreiks in Italien nahmen wir aber einen früheren Zug.

Eine Stunde lang ging alles gut. Die Plätze waren reserviert; die Minibar brachte Kaffee und Gipfeli und die unermüdlich heizende Heizung in unserem Am liess sich mit einem Vierkant ausschalten.

Doch das Unheil hatte sich schon lange angebahnt. Der Hygrostat im Schaltposten Leuk war defekt und hatte trotz hoher Luftfeuchtigkeit die Heizung nicht eingeschaltet. Um neun Uhr null vier (merke: Quersumme dreizehn!) ereignete sich ein Überschlag entlang dem Betätigungshebel des Vakuumschalters Nr 8 im Schaltposten Leuk und verursachte einen dauernden Kurzschluss. Die Speisepunktschalter in Massaboden, Gampel und St Léonard lösen aus. Massaboden fängt an, den Kurzschluss einzugrenzen, dh herauszufinden, wo er sich befindet. Mit der Fahrleitungsfernsteuerung ist das üblicherweise eine Sache von wenigen Minuten und entsprechend zuversichtlich sind auch die Meldungen an die Zugleitung. Schon bald ist klar, dass sich der Kurzschluss zwischen Turtmann und Gampel befindet, aber die weitere Eingrenzung ist schwierig.

Es ist ein Fall eingetreten, der zwar theoretisch bekannt ist, bei den SBB-Schaltern aber zum erstenmal aufgetreten ist: Die Kontakte eines anderen Schalters, Nr 6, sind bei diesem oder einem früheren Kurzschluss zusammengeschweisst. Damit lässt sich der Schalter nicht mehr öffnen, was an der Rückmeldung aber nicht festgestellt werden kann. Schalter 6 schaltet die Fahrleitungen der beiden Gleise parallel und löst bei einer Störung normalerweise automatisch aus, so dass man auf einem Gleis sofort wieder fahren kann - ausser eben heute.

Nach einer Viertelstunde erfährt der Fahrleitungsdienst von der Störung und macht sich auf die Suche nach der Ursache. Auch die Stationsbeamten von Turtmann und Leuk helfen die Strecke absuchen.

In Brig kommt der Schnellzug aus Bern an. Über Lautsprecher werden die Reisenden informiert, dass der Intercity aus Genf und Lausanne wegen einer technischen Störung fünfzehn bis zwanzig Minuten Verspätung erhalte. Dieser steht mittlerweile vor dem Einfahrsignal von Sierre. Die Passagiere wissen nicht warum, und das Zugpersonal sagt nichts, weil es selber nichts weiss.

Im Bahnhof Brig wird eine letzte Lautsprecherdurchsage gemacht, nachdem die zwanzig Minuten fast um sind. "Der IC aus Genf erhält zwanzig bis dreissig Minuten Verspätung" und "Reisende nach Domodossola benutzen bitte den Regionalzug ab Gleis 1".

Aber wir wollen ja nach Milano und bleiben also stehen.

Der Stationsbeamte versucht, den Fahrleitungsdienst aufzubieten. Er weiss nicht, dass zwei Mann schon die Strecke absuchen und findet die anderen nicht, weil die vor kurzem mit dem Autozug nach Iselle gefahren sind. Vor der Abfahrt haben sie sich noch in Massaboden abgemeldet, sind aber nicht über die Störung informiert worden.

Gegen zehn Uhr verlangt der Bahnhof im Depot eine Bm 6/6, um die wartenden Züge über die spannungslose Strecke zu schieben. Die Lok kommt auch prompt.

Gegen halb elf kommt die Berner-Abteilung des EC MONTEVERDI nach Brig. Wir nehmen an, dass dieser wichtige Zug jetzt unverzüglich nach Domo weiterfähre. Der Betrieb hatte ja eineinhalb Stunden Zeit, um wieder Tritt zu fassen.

Hoffnungsvoll steigen wir ein und finden auch alle Platz in modernen, klimatisierten FS-Wagen.

Langsam wird uns klar, dass unser Mittagessen im Speisewagen ab Milano gefährdet ist. Einige steigen wieder aus und kaufen zu Essen, zu Trinken und Karten zum Spielen.

Bald wird unser Zugteil ins Gleisfeld hinausgezogen. In Erwartung der Vereinigung mit dem Teil aus dem Wallis bleibt die Heizleitung - und damit die Klimatisierung - ausgeschaltet. Nur der Vierkantschlüssel öffnet

das kleine Klappfenster und rettet uns vor dem Erstickungstod.

Zu unserem Erstaunen bleiben wir bis elf Uhr dreiundzwanzig im Schotter stehen. Der BLS-Zugführer kümmert sich rührend um uns: Er wisse zwar auch nichts, aber er bleibe bei uns.

Schon eine halbe Stunde vorher hatte der Fahrleitungsdienst den Fehler im Schaltposten Leuk lokalisiert und um elf Uhr acht die Fahrleitung wieder eingeschaltet. Aber davon erfahren wir natürlich nichts.

Möglicherweise weiss auch der Bahnhof Brig nichts davon, denn jetzt macht er das, worauf wir seit einer Stunde gehofft haben: er lässt uns nach Domodossola weiterfahren.

Um 11.58 bleiben wir in Varzo stehen und warten eine Kreuzung ab (Einspurbetrieb wegen Bauarbeiten). Um 12.15 sind wir in Domo und sofort werden die Loks gewechselt.

Schon fangen wir an zu hoffen, dass es jetzt sofort weitergeht - aber natürlich vergeblich.

Am Abend erfahren wir dann, dass wir in Milano unseren Speisewagen noch erreicht hätten, weil er auch etwas verspätet war.

Offenbar weiss Domodossola inzwischen mehr als Brig. Jedenfalls warten wir auch hier ohne Lausprecherinformation. Nach zwanzig Minuten fahren auf dem Nachbargleis unsere Kollegen aus Lausanne ein. Wir bleiben alle in unseren Wagen sitzen, weil niemand weiss, welcher Zug zuerst weiterfährt. Nach weiteren zwanzig Minuten fährt die zweite Hälfte des MONTEVERDI ein und aus den sich anbahnenden Manövern schliessen wir, dass die beiden Hälften vereinigt werden sollen und dass wir dann - möglicherweise - weiterfahren. Wenn wir noch zwanzig Minuten warten, können wir gerade in der Fahrordnung des LUTETIA fahren! Und so kommt es auch. Um dreizehn Uhr drei wird der hintere Teil des MONTEVERDI zurückgezogen, sechs Minuten später hinten an unserem Zug angehängt und "pünktlich" um dreizehn Uhr zwanzig fahren wir.

Unterwegs nehmen wir alle die stehengebliebenen Fahrgäste mit, so dass wir gegen fünfzehn Uhr - mit zweieinhalb Stunden Verspätung auf unserer Marschtabelle oder mit rund einer Viertelstunde auf den Fahrplan des LUTETIA in Mailand ankommen.

Das Vorkommnis wird für die SBB Folgen haben:

Einer der Passagiere aus dem Wallis hat in Genua sein Schiff verpasst und die FS verlangen Bezahlung der Mehraufwendungen für den Extra-Speisewagen.

### ***Die Porrettana***

Reto Danuser versucht bereits zum Drittenmal, die Porrettana zu befahren. Jedesmal ist es missglückt - und es soll ihm auch diesmal nicht gelingen.

Er wird später noch zwei Ferientage opfern und im Oktober die malerische Strecke endlich sehen können.

In Mailand haben wir verteilt auf mehrere Wagen Platz gefunden. Die zehn Jahre alten FS Wagen beeindrucken immer noch durch ihr Design. Die grau-blaue Farbe wirkt dezent-kühl, die rahmenlosen Abteiltüren lassen den Blick durch die grossen Fenster frei, Garderobenschränke hinter jedem Sitz erlauben es Mäntel und Jacken diebstahlsicher unterzubringen und lassen das Abteil immer aufgeräumt erscheinen und die Fiat-Drehgestelle laufen bei allen Fahrgeschwindigkeiten ruhiger als unsere neuen Eurocity-Wagen bei hundertzwei.

Auf der Fahrt bis Bologna haben wir Zeit, die Beschreibung der Porrettana durchzulesen. Sie ist so verlockend, dass einige beschliessen, in Bologna auszusteigen und die alte Strecke halt mit einem normalen Zug zu befahren, wenn unser Extrazug schon weg sein sollte. Aber selbst daraus wird nichts.

In Bologna erwartet uns auf dem Perron Herr Paoletti von der FS, Firenze. Er bedauert ausserordentlich, dass der Extrazug nicht warten konnte, bittet uns mit dem VESUVIO nach Florenz weiterzufahren und sagt, über die alte Strecke gebe es keine durchgehenden Züge mehr. Wir müssten dreimal umsteigen und es sei nicht sicher, ob wir gleichentags noch nach Florenz kämen.

Also fahren wir weiter. Unterwegs erklärt er uns unermüdlich die Gegend und macht auf sympathische Art Reklame für bella Italia. Langsam erahnen wir, dass die FS riesige Anstrengungen unternommen hat, um unsere Reise zu einem Erfolg werden zu lassen. Herr Paoletti begleitet uns nicht nur bis Florenz sondern sogar bis zum Hotel und bleibt auch die nächsten Tage bei uns.

Über die Porrettana aber muss ein anderer Sänger berichten.

### ***Ristorante il Rosso***

Im Ristorante il Rosso ist ein gemeinsames Nachtessen vorgesehen. Mit dem Zug von 19.26 ab Rifredi können wir den Treffpunkt gerade rechtzeitig erreichen. Womit wir nicht gerechnet haben, ist die Verspätung der Porrettana-Extrafahrt.

In Abwesenheit der Westschweizer-Teilnehmer mussten die armen Züri-Hegel und Chatzestreckler den Apéro in Porretta allein zu sich nehmen und Snacks für zwei verdrücken.

Schliesslich kommen sie mit einer Stunde Verspätung gerade in dem Moment an, wo wir wegfahren wollen. Ob der ausgedehnten Begrüssungszeremonie fährt unser Zug ab.

Der nächst fährt erst in einer halben Stunde, so dass wir beschliessen den Bus zu nehmen. Dies wird uns zum Verhängnis. Kaum haben wir uns auf die Strasse hinausgewagt, bricht ein Gewitter los, wie es Florenz im ganzen Sommer nicht erlebt hat. Der Verkehr kommt zum Erliegen, Strassenunterführungen stehen unter Wasser und unsere Abendtoilette auch.

Reumütig kehren wir ins Hotel zurück, um uns umzuziehen. Dies ist das erste mal, dass ich alle Kleider, die ich mitgenommen habe, wirklich brauche.

Da es unaufhörlich weiterregnet, speisen wir im Hotel. Dabei profitieren wir von den tiefen Weinkenntnissen der Chefredaktorin des SBB-Magazins, die mit sicherem Blick und unbestechlichem Gaumen einen kräftigen, vollmundigen Chianti mit Körper und Blume aussucht.

Über das Ristorante il Rosso muss ein anderer Sänger ..... siehe oben.

### **Freitag, der dreizehnte**

Mit drei Ereignissen versuchte der ominöse Tag seine schwarze Ehre zu retten (... denn auch ein schlechter Ruf verpflichtet ...).

Zuerst wurde den staunenden Schweizer Inscheniören bei Breda unter die Nase gerieben, dass Aluminium-Eisenbahnfahrzeuge gebaut werden können, dass sie sich nicht wie Bananen durchbiegen müssen und dass man sie in der ganzen Welt brauchen kann - sogar bei Schweizer Privatbahnen.

Dann liess sich auf der Fahrt mit dem ETR 500 nach Rom die Spumante-Flasche nicht öffnen - aber die Schwärze dieses Ereignisses ist nur relativ; schliesslich gibt es in der Schweiz gar keinen Begrüssungschampagner im Zug.

Und endlich wurden die Damen bei der abendlichen Stadtbesichtigung von einem Gewitter überrascht, während die Techno-Beamten ihren freien Tag mit dem Abhören von italienischen Vorträgen in der palazzina presidenziale des Bahnhofs Florenz abverdienten.

Schon auf der Fahrt von Rifredi nach Pistoia führt uns die FS die Qualitäten ihres neuen Rollmaterials für den Vorortsverkehr vor - EW IV-Laufruhe, italiensches Design, Auto-Schalensitze...

Bei Breda sehen wir dann Fahrzeuge für jede Art von Verkehr in gewichtssparender Alu-Bauweise und mit Kunststoffteilen kombiniert.

Mit leichtem Befremden sehen wir, dass die Fahrzeuge zum Teil auf der Strasse nach Genua zum Verschiffen geschickt werden und nicht auf der Bahn.

Dank der Grosszügigkeit von FS und von Breda können wir mit dem ETR 500 statt nur bis Chiusi bis nach Rom fahren und werden an Bord erst noch gepflegt. Die Bedienung ist sehr freundlich, die Laufruhe bei allen Fahrgeschwindigkeiten ausgezeichnet. Die Druckstösse in den Tunneln spürt man trotz der Klimatisierung und der Druckdichtigkeit in den Ohren.

Einige haben ihre Fahrkarte im Hotel vergessen. Dottore Grossenbacher löst das Problem souverän, indem er dem Kondukteur treuherzig und berndeutsch gefärbt sagt: "sono il gruppo", worauf dieser erst im nächsten Wagen weiter kontrolliert.

In Rom haben wir eine Viertelstunde Aufenthalt. Dies reicht gerade, den von Pininfarina gestylten ETR 500 im ebenso stillvollen Bahnhof Termini zu fotografieren und uns über die kannibalischen Wespen zu wundern, die ihre zerquetschten Artgenossen an der stromlinienförmigen Schnauze des ETR 500 fressen.

In Florenz erwartet uns im Vorraum der palazzina presidenziale ein kaltes Buffet und ein Apéro. Nach gebührender Stärkung werden wir ausführlich über Zugleitung, Fernmeldeanlagen, Trassierung und Kunstbauten der Direttissima orientiert.

... bosdo scendrale ...

... la dorsale ...

... duddo audomadisaaddo ...

... mille volt ... drescenddo chiloomedri.

Gedankenverloren vertiefen sich alle ins Goldmosaik an der Wand, aus dem bei langem Betrachten verschlüsselte Schriften auftauchen.

Stolz über die zwanzigminütige Stepvisite in Rom, müde von Reise und Vorträgen und ausgestopft mit gutem italienischen Essen und Trinken sinken wir abends ins Bett. Der Strassenverkehr stört schon viel weniger - oder die Müdigkeit ist einfach grösser.

### **Samstag, 14. September 1991**

#### **Gelernt ist gelernt**

Nicht gerade beim ersten Hahnenschrei aber immer noch früh genug machen wir uns auf den Weg zur kulturell-önologischen Feinschmecker-Rundreise im Lande des Gallo nero.

Trotz der optimistischen Wetterprognosen von Herrn Paoletti ist das Wetter eher diesig als strahlend schön

und weitsichtig. Dennoch ist die Stimmung gehoben; wir bewundern die Fahrkünste der italienischen Chauffeure, die engen Gassen, die sie uns bei der Ausfahrt aus Florenz zeigen, die grossen Eisenringe an den Stadtmauern und die Wohntürme von San Gimignano.

San Gimignano erobern wir im Sturmschritt. Unsere fast hundertvierzig Frau und Mann starke Gesellschaft füllt die schmalen Gassen im Nu. Wir kaufen Nutz- und Sinnlosigkeiten aus Stroh, Marmor und Alabaster und süssen Panforte, das man wenigstens essen kann - aber irgendetwas muss man den Lieben zu Hause doch mitbringen.

Nach den Erfahrungen von Donnerstag decken sich die Ortsgruppen Lausanne und Bern auch mit Reiseproviant ein, obwohl das Reisprogramm ausdrücklich auf das mehrgängige toskanische Nachtessen hingewiesen hat.

Pünktlich wie es nur Eisenbahner sein können, versammeln wir uns vor dem Stadttor zur Weiterfahrt mit unseren Bussen. Zwei kommen, der Dritte bleibt aus. Mit offener Hintertür kommt er schliesslich auch. Auch beim Bus gibt es also Türstörungen! Mit zitternden Schnurrbarthaaren stehen unsere Traktionäre vor dieser willkommenen Herausforderung wie die Katze vor dem Mausloch. Nachdem der Buschauffeur anerkennenswerterweise seine Hilflosigkeit eingestanden hat, stürzen sie sich mit den blossen Händen, Sackmesser, Vierkantschlüssel und allen anderen denkbaren und aufzutreibenden Werkzeugen auf den renitenten Patienten.

Mit vereinten Kräften (oder trotz der vielen Köche?) und dank der durchschaubaren italienischen Technologie gelingt es ihnen, die Türe dauerhaft zu verschliessen, so dass auch dieser Bus, wenn auch mit Verspätung, nach Siena fahren kann.

Eigenartigerweise werden wir zuerst durch die Stadt geführt und haben erst Essens- und Einkaufspause, wenn die Ladenbesitzer schon Siesta machen und wegen des bevorstehenden Nachtessens sich niemand mehr zu essen getraut.

So bleibt uns denn nur übrig, die Liste der Orte, die wir noch einmal besuchen sollten (Porretta, Firenze, San Gimignano) auch noch um Siena zu ergänzen.

Auf der Weiterfahrt schlafen viele ein und werden erst geweckt durch Röbi Heymanns Aufschrei, als der paneuropäische MG-Club in corpore und mit all seinen langhubigen, leichtfüssigen Kostbarkeiten auftaucht. Der Zufall (oder eine Fügung des Himmels?) will es, dass unsere aristokratische Konkurrenz unmittelbar vor uns den Chianti Classico di Verrazzano degustiert hat.

Das Castello di Verrazzano ist etruskischen Ursprungs und nicht etwa nach der Verrazzano-Brücke in New York benannt sondern umgekehrt.

Es ist das Geburtshaus von Giovanni da Verrazzano, welcher die Bucht von New York und einen grossen Teil der nordamerikanischen Ostküste entdeckt hat, wenn ihn auch der Firmenprospekt durch einfache Ziffernvertauschung um fast vierhundert Jahre jünger macht (er ist 1485 nicht 1845 zur Welt gekommen!).

Im Eiltempo werden wir durch einige Kellerräume geführt, über die Farbverschlüsselungen der Etiketten aufgeklärt (gold für Wein, der drei Jahre, rot für Wein, der ein Jahr im Fass reifte), auf die Wildschweine hingewiesen (deren Fleisch durch die ausgesaugten Traubenbeeren würziger wird oder die dem Wein durch ihre Wühlarbeit einen erdigeren Geschmack verleihen?) und dürfen voll Stolz zur Kenntnis nehmen, dass der hier produzierte Weisswein dem unseren nicht das Wasser reichen könne. Immerhin knüpft er an römische Tradition an, wenn auch nur mit dem lateinischen spruch "semper plus clarus" auf der Etikette, was sich offenbar auf den Geisteszustand nach dem Genuss des Weines und nicht auf den Wein selber bezieht, da vinum ja sächlich ist (semper plus clarum).

Von der Terrasse aus geniessen wir die Aussicht und kosten schliesslich den klassischen Chianti verschiedener Jahrgänge.

Je älter, desto teurer gilt auch hier. Wer den fünfundachtziger kauft, wird mit einem strahlenden "Sie haben gut gewählt, dies ist wirklich ein aussergewöhnlicher Jahrgang" belohnt, und kann sich erst noch auf einen wirklich echten Genuss zu Hause freuen.

Natürlich muss man zum Degustieren auch etwas essen - und Wildschweinschinken gibt es schliesslich nicht alle Tage. Ausserdem sind wir nach dem langen, erwartungsvollen Fasten wirklich hungrig.

So wird es denn fast sechs Uhr abends, bis wir fast satt und angenehm angeregt die Weiterreise zum Nachtessen antreten, nachdem jeder noch mit einer Flasche Chianti beschenkt worden ist.

In Sant'Andrea in Percussina erwartet uns ein Aperitif-Weisswein und appetitanregende (?) Häppchen. Ich passe und finde dafür zum Erstenmal in meinem Leben eine Gottesanbeterin, die träge am Boden hockt und sich die längste Zeit auf Händen tragen lässt.

Ob Niccolò Machiavelli (1469 - 1527) sich von ihren Vorfahren hat inspirieren lassen? Heute noch gültig ist, was er über die Gelegenheit gedichtet hat:

### ***Dell'Occasione***

*Chi sei tu, che non par donna mortale? Di tanta grazie il Ciel t'adorna e dota!*

*Perchè non posi? Perchè ai piedi hai l'ale?*

*Io son l'occasione, a pochi nota; E la cagion, che sempre mi travagli, E, perch'io tengo un piè sopra una rota.  
 Volar non è, che al mio correr s'agguagli;  
 E però l'ale a'piedi mi mantengo,  
 Acciò nel corso mio ciascuno abbagli,  
 Gli sparsi miei capei dinanzi io tengo;  
 Con essi mi ricopro il petto, e'l volto, Perch'un non mi conosca, quando vengo.  
 Dietro del capo ogni capel mi è tolto; Onde in van si affatica un, se gli avviene  
 Ch'io l'abbia trapassato, o s'io mi volto.  
 Dimmi: chi è colei, che teco viene? E penitenza; e però nota, e intendi:  
 Chi non sa prender me, costei ritiene.  
 E tu mentre parlando il tempo spendi, Occupato da molti pensier vani, Già non t'avvedi lasso, e non  
 comprendi  
 Com'io ti son fuggita dalle mani!*

### **Die Gelegenheit**

*Wer bist du, sprich, mit deren Reiz zu ringen Kein Weib vermag auf diesem Erdenrund?  
 Du ruhest nie? Wozu am Fuss die Schwingen?  
 "Gelegenheit werd'ich benamt, doch kund bin ich nur Wen'gen; und des Rades Rollen,  
 Auf dem ich steh', ist meines Schwankens Grund.  
 Kein Flug kann meinen Lauf erreichen wollen;  
 Mit Schwingen sind die Füße mir versehn, dass All' in meiner Bahn sich täuschen sollen.  
 Die Locken, die mir vorn hernieder weh'n, gebrauch ich, Stirn und Antlitz zu umwinden,  
 Dass die mich nicht erkennen, die mich sehn.  
 Am Hinterhaupt ist mir kein Haar zu finden; drum wird mir stets vergeblich nachgestellt,  
 wenn man mich einmal liess vorüberschwinden".  
 Sprich, wer ist Jene, die sich dir gesellt?  
 "Das ist die Reu; und lass dir dies berichten:*

*Sie bleibt dem zurück, der mich nicht hält.  
 Und du, indess du auf viel eitles Dichten,  
 vergeblich redend, deine Zeit verwandt,*

*Weh' dir! du merkst und begreifst mich nichten,  
 Dass ich schon längst dir aus den Händen schwand."*

*(Joh Diedrich Gries)*

Und so ergreifen wir denn die Gelegenheit beim Schopf und versammeln uns im Albergaccio zum langerwarteten Nachtmahl, das uns antipasto, primo und secondo piatti, contorni und dolce in jeweils mehrfacher Ausführung bietet. Wohl dem, dessen Gürtel noch ein paar Löcher hat, der Magen hat keine mehr.

Der Saal hallt wider von unseren lebhaften, geistreichen Tischgesprächen, unsere Köpfe werden immer schwerer und schliesslich halten auch die Tische die Last nicht mehr aus und brechen zusammen. Wie ein Sprungtuch müssen wir die Tischplatte hochhalten, um die Beine wieder in Ordnung zu bringen, und dass dies ohne Scherben und umgekippte Gläser vonstatten geht, zeugt von der Geistesgegenwart und Körperbeherrschung der GdI-Mitglieder.

Herr Brack verteilt die Abschiedsgeschenke an unsere italienischen Kollegen und müde aber glücklich lassen wir uns heimfahren.

## **Sonntag, 15. September 1991**

### **Elettrotreno ad assetto variabile**

Am Tag vor unserer Abreise haben die Zeitungen noch getitelt "schneller und erst noch kostengünstiger" und "mit Neigezügen eine Qualitätsstufe nach oben" und heute können wir das neue Fahrgefühl am eigenen Leib

erleben.

Im Gegensatz zu den fahrplanmässigen Pendolini werden wir nicht von Hostessen mit Spumante empfangen sondern von der nicht minder hübschen Dame mit dem joli chapeau und Weisswein. Ausserdem haben wir den ganzen Zug für uns und können uns die Plätze aussuchen.

Selbst der Führerstand ist offen und eine lange Prozession erwartungsvoller Akademiker pilgert zu den aussichtsreichen Spitzenplätzen und zurück. Sogar die Neigevorgänge werden souverän gemeistert und alle bleiben auf den Beinen.

Viel zu früh sind wir in Milano, wo wir ein letztes gemeinsames Mittagessen zu uns nehmen.

Die Rückreise treten wir in der immer noch komfortablen, eleganten grauen Maus an, die uns an diesem Tag ohne Defekt nach Brig bringt.

Ein letzter Hauch von Abenteuer begleitet uns auf der Fahrt im Entlastungs-IC von Brig nach Bern:

In der zweiten Klasse stehen einige EW I und II und sogar zwei neue EC-Wagen zur Verfügung, während die Erstklassreisenden den nostalgischen Reiz von Leichtstahlwagen geniessen können. Seinerzeit der Stolz der SBB, werden sie heute nur noch soweit unterhalten, dass sie noch fahrfähig sind. Im übrigen aber wirken sie abgetakelt und heruntergewirtschaftet und auch die Laufeigenschaften lassen zu wünschen übrig - der Pendolino war in allen Betriebszuständen komfortabler!

Weil heute Betttag ist, herrscht ein intensiver Rückreiseverkehr. Alle sind froh, wenn sie noch einen Sitzplatz ergattern. Die reservierten Plätze sind alle am Zugschluss aber die Gruppen warten immer in Perronmitte. Von Spiez nach Bern folgen sich vier oder fünf Schnellzüge.

Sogar der Bahnhof Thun hat die Zeichen der Zeit erkannt und lässt die Züge abwechslungsweise auf Gleis 1, 2 und 3 einfahren. Dennoch und trotz des Blocks zwischen Thun und Uttigen kumulieren sich die Verspätungen und der Regionalzug fährt schliesslich (wiedereinmal) eine Viertelstunde verspätet hinterher.

Aber nach vier so erfüllten Tagen spielt eine Viertelstunde mehr oder weniger keine Rolle mehr. Lebensfreude hängt nicht von einigen Fahrplanminuten oder modernen Fahrzeugen ab:

Quant'è bella giovinezza,  
Che si fugge tuttavia.  
Chi vuol esser lieto sia;  
Di doman'non c'è certezza.  
*Lorenzo il Magnifico (ein Zeigenosse von Machiavelli)*

Wie schön ist die Jugend,  
doch flüchtig enteilt sie.  
Wer fröhlich sein will, sei es;  
ungewiss ist der morgige Tag.