

grenzüberschreitende Güterverkehrsleistungen auf der Brenner-Linie und erhielt dann auch im Juni 2000 die Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Netz der FS. Die Anteile der Gesellschaft liegen unter anderem bei der Società Trasporti su Rotaia (48 %), ein Tochterunternehmen der Autostrada del Brennero, und der Ferrotramviaria / Ferrovia Bari - Barletta (24%).

Im Oktober 2001 konnte die RTC dann mit den ersten beiden werktäglichen Zugpaaren zwischen dem Güterverkehrszentrum "Quadrante Europa" in Verona (siehe auch Abschnitt Werkbahnen) und München-Riem den Verkehr aufnehmen. Weitere Zugpaare folgten, darunter eines von/nach Brescia. Von Adtranz/Bombardier wurden 8 Zweisystem-Elloks des Typs EU 43 beschafft, die von der FS 412 abgeleitet sind und ursprünglich für die Polnische Staatsbahn bestimmt waren, wegen finanzieller Schwierigkeiten dann jedoch nicht ausgeliefert wurden. Wegen fehlender Zulassungen für Österreich können die EU 43 nicht durchgehend bis München eingesetzt werden und so übernehmen am Brenner Siemens-Dispoloks für den deutschen Partner Locomotion die Züge. Ab Dezember 2003 hat RTC fünf Viersystem-Elloks des Typs ES 64 F4 (entspricht DB 189) für acht Jahre von Siemens-Dispolok angemietet, die durchgehend zwischen Verona und München fahren sollen.

HUPAC

Busto Arsizio: Das schweizer Logistikunternehmen entstand für den internationalen Güterverkehr auf der Schiene von und nach der Schweiz. In Busto Arsizio, dem Sitz der italienischen Niederlassung, befindet sich ein Güter-Terminal, in dem mehrere Loks eingesetzt werden, darunter zwei ex DB 211 (siehe Abschnitt Werkbahnen). Im Mai 2001 erhielt das Unternehmen die Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen. Mit zwei tschechischen "Taucherbrillen", 753.701 (ex CSD 753 039) und 753.702 (ex CSD 753 190), will man künftig von Busto Arsizio aus, an der Strecke Milano - Domodossola gelegen, Güterverkehr in Richtung Schweiz durchführen. Der erste eigene Zug konnte dann auch im Januar 2003 von Gallarate über Luino nach Novara gefahren werden.

Swiss Rail Cargo Italy (SRC)

Gallarate: Im Januar 2003 gründete SBB Cargo für Leistungen in Norditalien das Tochterunternehmen SRC. Bei Vossloh wurden drei G2000 bestellt, von denen die erste ab Dezember 2003 eingesetzt werden soll.

Servizi Ferroviari (Ser.Fer.)

Genova: Das Tochterunternehmen von FS-Cargo

betreibt seit 1990 Anschlußbahnen als Dienstleistung (im Abschnitt Werkbahnen ausführlich beschrieben) und erhielt dann im Mai 2002 auch die Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen. Für den Einsatz auf FS-Strecken wurden zwei G2000 bei Vossloh bestellt, die im August 2003 geliefert wurden. Zwischen den beiden von Ser.Fer. bedienten Solvay-Werken in Rosignano und S. Vincenzo fanden auch schon Schulungsfahrten mit FS-Lokomotiven statt. Hier soll dann auch nach der Zulassung eine der G2000 eingesetzt werden, während die zweite für S. Giorgio di Nogaro vorgesehen ist.

Strade Ferrate del Mediterraneo (SFM)

Dieses neu entstandene Unternehmen erhielt im Dezember 2001 die Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen. Für Güterverkehr auf FS-Strecken wurde eine G2000 bei Vossloh bestellt, die 2003 zur Auslieferung kommen soll. Von Leon d'Oro kam im Mai 2003 leihweise die D.752.509 (ex CSD 753.305). Die beiden Loks sollen von Alessandria aus eingesetzt werden. Außerdem wurde 2001 der VT 601 von Rail Italy übernommen (siehe oben), der im Juni 2002 auf dem Gelände eines Stahlwerks in Villadossola hinterstellt wurde.

Del Fungo Giera, Servizi Ferroviari (DFG)

Livorno: Das 1995 entstandene Logistikunternehmen erhielt im Juni 2000 die Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen und will ab 2004 Güterverkehr für die Chemie-Industrie auf dem Netz der FS in Richtung Frankreich, Deutschland und Holland durchführen. In diesem Bereich setzt man bereits 1500 Güterwagen ein. 2001 wurden bei Alstom 25 Zweisystem-Elloks der Reihe BB 36000 und bei Firema 10 dieselhydraulische Drehgestell-Loks der Reihe D 146 bestellt. 25 weitere BB 36000 und 30 Dieselloks des Typs "Prima" wurden dann noch 2002 bei Alstom bestellt, wobei 5 der Dieselloks in Breitspur für den Einsatz in Spanien vorgesehen sind.

Südtiroler Autobus-Dienst (SAD)

Maria Himmelfahrt - Klobenstein: (1000mm, 6 km, elektr., Depot in Oberbozen, Fahrzeugschuppen in Maria Himmelfahrt und Klobenstein) Die landschaftlich äußerst reizvoll gelegene Rittnerbahn erreicht man in Oberbozen mit einer Seilbahn, die am nördlichen Ende des Bf Bozen beginnt. Eingesetzt werden Altbautriebwagen mit Holzaufbau, die noch aus der österreichischen Anfangszeit der Bahn stammen. In Klobenstein stehen die ehemaligen Tw 13, Bw 36 und 37 der Straßenbahn Esslingen-Nellingen-Denkendorf. Tw 12 ist seit 1991 betriebsfähig, kommt aber nur in ver-



Als sich der vormalige "Max Liebermann" am 10.8.00 in Padova zeigte, hatte er eine große Zukunft bereits hinter sich. Vielleicht wird der Zug aber unter der neu entstandenen SFM wieder auf die Schiene zurück kehren ?

kehrschwachen Zeiten zum Einsatz, da man den touristischen Wert der Altbautriebwagen mittlerweile erkannt hat.

Meran - Mals: (60 km) Die seit 1990 eingestellte FS-Strecke sollte 1992 von der Provinz Bozen übernommen und nach ersten Planungen bereits bis 1996 saniert und anschließend unter dem SAD wiedereröffnet werden. Nach langwierigen Verhandlungen mit den FS kam die Übernahme dann allerdings erst 1998 zustande. Im Jahr 2002 erhielt der SAD dann schon mal die Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Netz der FS. Anfang 2003 wurde nun auch mit den Arbeiten an der Strecke begonnen. Für den künftigen Personenverkehr, der Ende 2004 wieder aufgenommen werden soll, sind 8 Dieseltriebwagen von Stadler vorgesehen.

Trentino Trasporti (TT)

Trento - Malé - Marilleva : (1000mm, 66 km, elektr., Depot in Trento, Fahrzeugschuppen in Malé und Mezzolombardo) Die TT entstand Ende 2002 aus dem Zusammenschluß der Ferrovia Elettrica Trento - Malé (FETM) mit dem Busunternehmen Atesina. Die elektrifizierte Schmalspurbahn beginnt in einem eigenen Bahnhof am nördlichen Ende des Hauptbahnhofs in Trento, Übergang

zur FS besteht auch in Mezzocorona. Zwischen dem Güterbahnhof in Trento und Gardolo verläuft die Bahn auf einem Dreischiengleis, das Regelspurgleis zweigt hier zur Firma Whirpool im Industriegebiet ab (siehe Ser.Fer.). Auf der im weiteren Verlauf landschaftlich reizvollen Strecke werden moderne straßenbahnähnliche Gelenktriebwagen eingesetzt. Güterverkehr findet nicht mehr statt, vorhanden sind aber noch eine Ellok aus den 60er Jahren und die Rollbockgrube in Mezzocorona. Im Mai 2003 wurde die Verlängerung um 10 km bis Marilleva eröffnet, weitere 5 km bis Fucine sollen noch folgen. Außerdem wurde 2002 von der SSIF aus Domodossola der Triebwagen Nr. 13 (TIBB 1923) beschafft, der nun aufgearbeitet und dann für Sonderfahrten eingesetzt werden soll.

Soc. Subalpina di Impr. Ferroviarie (SSIF)

Domodossola - Locarno: (1000mm, 53 km, elektr., Depot in Domodossola und Re) Die internationale Schmalspurbahn mit sehr reizvoller Streckenführung, wird von einer schweizer und einer italienischen Gesellschaft betrieben. Die Bahn beginnt unterirdisch unter dem SBB-Bahnhof in Locarno und unter dem FS-Bahnhof Domodossola. Vorhanden sind straßenbahnähnliche Triebwagen sowie als Reserve einige Altbautriebwagen. Weitere mo-

derne Straßenbahntriebwagen wurden 1993 in Betrieb genommen. Güterverkehr findet nicht mehr statt.

Für Sonderfahrten wurde 1991 Triebwagen Nr. 7 (ex Straßenbahn Locarno) von Domodossola aus eingesetzt, der inzwischen aber wieder abgestellt wurde. In Locarno steht dafür der ehemalige SSIF-Triebwagen Nr. 17 (TIBB 1923) zur Verfügung.

Gruppo Torinese Trasporti (GTT)

Die GTT entstand Anfang 2003 aus dem Zusammenschluß der Soc. Azioni Torinese Tranvie Intercomunali (SATTI) mit den städtischen Verkehrsbetrieben ATM.

Torino - Ceres: (42 km, elekt., Depot in Ciriè) Ausgangspunkt der ursprünglich mit 4000V= elektrifizierten Bahn war der eigene Bahnhof Torino Ponte Mosca. Im Rahmen einer umfangreichen Modernisierung, die 1991 abgeschlossen wurde, erfolgte die Umstellung auf 3000V= bis Germagnano. Seither beginnen die Züge in Torino

Dora, wo Übergang zur FS besteht. Das Streckenstück bis Ceres ist nicht mehr elektrifiziert und wurde 1993 nach Überschwemmungen gesperrt.

Zum Einsatz kamen zunächst Einheitstriebwagen der Reihe ALn 668 sowie lokbespannte Züge mit Altbau-Elloks und ehemaligen DB-Wagen der Bauarten B4yg und Bye. Für den Einsatz während der Modernisierung wurden 1988 mehrere D 341 und nach Umstellung der Elektrifizierung mehrere E 626 von den FS beschafft, die ebenfalls mit den Altbau-Wagen im Einsatz waren, inzwischen aber abgestellt sind. 1994 kamen dann modernisierte belgische Triebwagen der Reihe 54 und 1997 moderne FIAT-Triebwagen, mit denen die Altbaufahrzeuge abgelöst wurden.

Im Depot in Ciriè wurde die ex DRG Kö 4641 eingesetzt, die nach dem Krieg in Italien verblieben war. Inzwischen wurde die Lok allerdings an die örtlichen Eisenbahnfreunde abgegeben.

Settimo - Pont Canavese: (38 km, teilw. elekt., Depot in Rivarolo) Auf der Ferrovia del Canavese, wie diese Bahn auch genannt wird, kommen ALn

Deutsche Triebfahrzeuge bei italienischen Privatbahnen			
Swiss Rail Cargo Italy (SRC)			
Am 840 ...	VSFT	1001453/2003	B'B'dh, G2000, neu an SRC
Am 840 ...	VSFT	5001481/2003	B'B'dh, G2000, neu an SRC
Am 840 ...	VSFT	5001482/2004	B'B'dh, G2000, neu an SRC
Servizi Ferroviari (Ser.Fer.)			
G2000.001	VSFT	1001340/2003	B'B'dh, G2000, neu an Ser.Fer. - 8.03 in S.Giorgio di Nogaro
G2000.002	VSFT	1001341/2003	B'B'dh, G2000, neu an Ser.Fer. - 8.03 in S.Giorgio di Nogaro
Strade Ferrate del Mediterraneo (SFM)			
Nr. ?	VSFT	1001044/2003	B'B'dh, G2000, neu an Strade Ferrate del Mediterraneo
601 006,015			ex DB, 1988 an Jelka, Liechtenstein, 1990 Einsatz bei DR, 1992 nach HU bei FERVET an Italy-Express, +1996, 2000 an Rail Italy, 2001 an Strade Ferrate del Mediterraneo
901 104,109,202,208,301,305,402			
Südtiroler Ausbus-Dienst (SAD)			
o.Nr.	Esslingen	24948/1958	Bo'Bo' 1000mm, neu an Esslingen-Nellingen-Denkendorf, Tw 13, 1981 an Rittnerbahn - abgest. 10.98vh
o.Nr.	Esslingen	24949/1958	4x 1000mm, neu an Esslingen-Nellingen-Denkendorf, Bw 36, 1981 an Rittnerbahn - abgest. 10.98vh
o.Nr.	Esslingen	24950/1958	4x 1000mm, neu an Esslingen-Nellingen-Denkendorf, Bw 37, 1981 an Rittnerbahn - abgest. 10.98vh
Tw 12	Esslingen	24947/1958	Bo'Bo' 1000mm, neu an Esslingen-Nellingen-Denkendorf, Tw 12, 1981 an Rittnerbahn, Tw 12 (1991 Aufarbeitung) - 10.98vh
Gruppo Torinese Trasporti (GTT), ex Soc. Azioni Torinese Tranvie Intercomunali (SATTI)			
D 51	LHB	12075/1957	(1A)2'(A1)', neu an Verkehrsbetriebe Peine - Salzgitter, VT 1 bzw. VT 40 901, 1975 abgest., an Layritz, 1981 an Bulfone, 1982 an SATTI - 2.81 in Salzburg, 6.97 vh in Rivarolo
DI 201	MaK	800171/1971	B'B'dh, G1100BB, orange, neu über Badoni an SATTI, DI 201, ca. 1985 an Edile Ferroviaria Nicola Cioce, Bari, T 6609, 199x an Edile Ferroviaria, Roma, T 6609 - 6.00 vh
Nr. ?	Jung	5670/1935	Bdm, ex DRG, Kö 4641, 1945 an Ferrovie Torino - Ceres - 12.85vh - an Museo Ferroviario Piemontese, Torino - 4.03vh



Für den Einsatz auf Anschlußbahnen besitzt Ser.Fer. knapp 200 gebraucht beschaffte Loks. Zur Ausweitung des Verkehrs auf FS-Strecken wurden erstmals neue Loks erworben: zwei G2000 von Vossloh, von denen sich die erste hier im Juni 2003 auf dem Werksgelände in Kiel zeigte. Foto: Vossloh

668 durchgehend bis Torino Porta Susa (FS) zum Einsatz. Ende der 90er Jahre wurden die Züge auf die FS-Nebenstrecke nach Chieri verlängert. Am 1. März 2002 wurde zwischen Settimo und Rivarolo der elektrische Betrieb aufgenommen. Dazu hatte die SATTI im Jahr 2000 weitere SNCB-Triebwagen der Reihen 54 und 56 beschafft. Für Sonderfahrten steht außerdem seit 1993 ein Altbau-Triebwagen (FIAT 1936) zur Verfügung. Unter der Bezeichnung D 51 ist der ex VT 40 901 "Hüttenflitzer" der Verkehrsbetriebe Peine - Salzgitter vorhanden, der wegen technischer Probleme allerdings nur als Reservetriebwagen verwendet wurde. Im Sommer 1997 war er noch in Rivarolo abgestellt vorhanden, befindet sich dort aber wohl nicht mehr? Außerdem waren 1997 noch drei Mitteleinstiegswagen der WLE abgestellt vorhanden. Eine im Güterverkehr verwendete MaK-Lok wurde nach der Einstellung der Strecke Rivarolo - Castellamonte im Jahre 1985 an eine Gleisbauunternehmung verkauft.

Ferrovie Nord Milano (FNM)

Milano Cadorna - Novara / Malpensa / Laveno / Como / Asso, Saronno - Seregno: (167 km, elektr., Depot in Novate) Die FNM betreibt ein großes zusammenhängendes Streckennetz im Norden und

Nordwesten von Milano. Auf den Strecken, mit einem dichtem Vorortverkehr, herrscht ein buntes Treiben aus teilweise modernisierten Altbautriebwagen sowie älteren und modernen Fahrzeugen, bis hin zu Doppelstock-Wendezügen und Doppelstock-Triebwagen (TAF), baugleich zu verschiedenen Reihen der FS.

Nachdem zwischen 1984 und 1992 insgesamt 26 Schlierenwagen von den SBB beschafft wurden, folgten 1995 noch 19 Wagen des Typs "M3" von den SNCB, die zusammen mit den Triebwagen und auch in lokbespannten Zügen eingesetzt werden. Die Strecken beginnen alle in eigenen Bahnhöfen. Übergang zur FS besteht für Reisende nur in Novara und Merone, für den Güterverkehr auch in Milano-Bovisa und Seregno.

1999 wurde die Strecke von Busto Arsizio zum Flugplatz Malpensa in Betrieb genommen, auf der als "Malpensa-Express" lackierte TAF-Doppelstocktriebwagen von Cadorna aus eingesetzt werden (nur 1. Klasse). 2001 hatte die FNM zusammen mit den FS den ersten Abschnitt der "Passante" in Betrieb genommen, ein Tunnel, der die Stadt unterquert und die FNM in Bovisio mit der FS-Strecke nach Verona verbindet.

Künftig will die FNM auch Güterverkehr auf den FS-Strecken durchführen und erhielt dafür im Juni 2000 die Zulassung als Eisenbahnverkehrsunter-