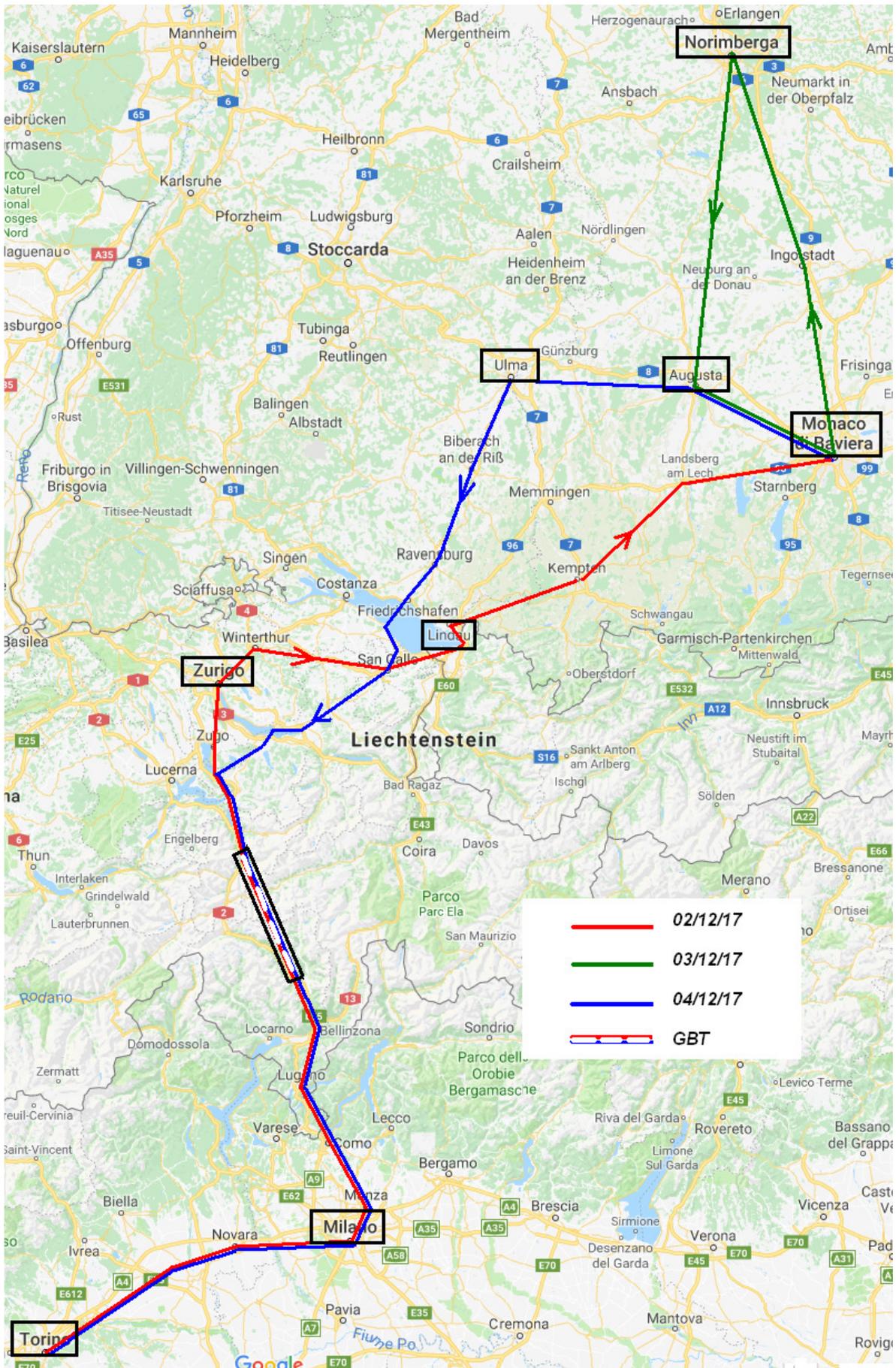


TURISMO SULLE ROTAIE

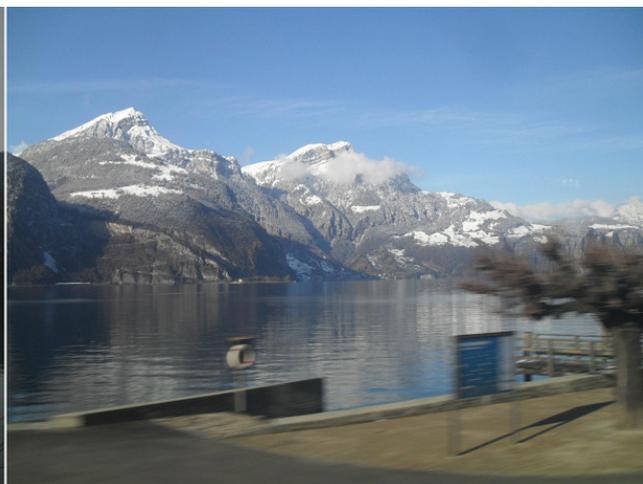
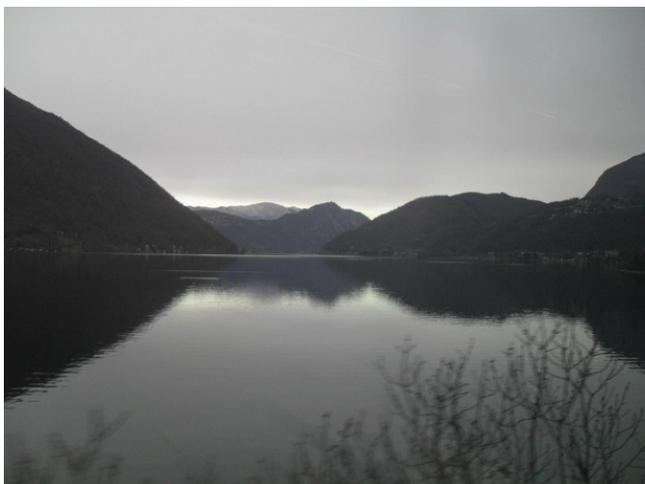
Con l'occasione di un viaggio a Monaco di Baviera ho realizzato un percorso senza l'utilizzo di autobus ed ecco il resoconto con riferimenti che possono interessare l'appassionato.

In questo periodo il clima può essere anche brutto e con poche ore di luce, ma manca la vegetazione che copre la visuale e quindi il paesaggio, che a me interessa anche molto, è ben visibile.



Sabato 1/12/2017

	<i>da</i>		<i>a</i>		<i>mezzo</i>
1	Collegno – Fermi	---	Torino Porta Susa	---	GTT: VAL
2	Torino Porta Susa	7:05	Milano Centrale	8:46	Rv: TI E646+11 MDVC/MDVE navetta
3	Milano Centrale	9:25	Zurich Hbf	12:51	EC 14: SBB 610 (Pendolino)
4	Zurich Hbf	13:09	Lindau Hbf (D)	15:05	EC 195: SBB 421 e carrozze SBB
5	Lindau Hbf (D)	15:67	Munich Hbf	19:00 (rit)	ALX: Alex BR 233 + 3 carrozze UIC X
6	Munich Hbf	---	Hotel	---	MVV: Tram 18



Dopo la partenza da Collegno sotto una bella nevicata, per fortuna il viaggio è continuato con un clima migliore. **La foto di sinistra** è del Lago di Lugano nel tratto tra Capolago, punta sud con la partenza della ferrovia del Monte Generoso (<https://www.montegeneroso.ch/it/monte-generoso/ferrovia>), e Melide con Swissminiature e la sua incredibile rete ferroviaria in miniatura (<http://www.swissminiatur.ch/>). **A destra** invece, passato il nuovo GBT, (tunnel di base del San Gottardo che ho sfruttato per mangiare in quanto lo spettacolo esterno è un po' noioso ...), ecco la punta sud del Lago dei Quattro Cantoni a Fluelen. Questo è l'imbarcadero di interscambio tra i battelli che arrivano da Lucerna e i treni, alcuni dei quali percorrono ancora la vecchia "linea panoramica" sia con servizi RE che turistici di qualità in unione con battelli a vapore (<https://www.myswitzerland.com/it-it/gotthard-panorama-express.html>)



Continuando il viaggio verso nord, ecco **a sinistra** il Rigi, montagna famosa perché la vetta è raggiungibile mediante due ferrovie a cremagliera. La prima parte dalla cittadina di Arth-Goldau, in basso nella foto, e l'altra parte da Vitznau sul versante opposto e sul Lago di Lucerna. Questa fu la prima cremagliera d'Europa nel 1871 (<https://www.rigi.ch/en>). Sulla destra si intravede il Lago di Zug.

A destra, nella stazione di Zurigo, il Pendolino svizzero da cui sono appena sceso.

Il viaggio è poi continuato sull'EC per Lindau in Germania e che fa il giro attorno al Lago di Costanza entrando in Austria per un breve tratto in corrispondenza della città di Bregenz. Attraversando il Reno, immissario del lago che fa da confine CH-A, ho intravisto il capolinea della ferrovia a scartamento ridotto che era utilizzata per i lavori di manutenzione dell'argine del fiume ed ora è una ferrovia turistica.

(<https://www.rheinschauen.at/>)



Fino a Lindau la linea è elettrificata, ma per continuare in Germania si passa alla trazione diesel e **a sinistra** ecco la coppia di locomotori che porteranno fino a Monaco il treno da cui sono appena sceso. Nella **foto di destra**, sullo sfondo, il treno della società Alex (del gruppo Netinera al 51% di Ferrovie dello Stato) che prenderà più tardi per Monaco. In primo piano invece un Talent 4024 della rete S-bahn intorno a Bregenz.



Lindau è una cittadina con il centro storico su un'isola collegata alla terraferma con due ponti, su uno dei quali passa la ferrovia. Dopo un breve giro disturbato dall'immane mercatino di Natale che intralcia la visuale ed il camminare, sono tornato in stazione e in attesa del treno, sono stato attirato da una scritta che indicava l'esposizione di un plastico ferroviario nella sede della <http://www.mbg-lindau.de/> (**a sinistra**) La linea per Monaco sale tra le montagne sempre più coperte di neve (**a destra**), con un cielo sempre più scuro data l'ora e le nuvole.

Domenica 2/12/2017

	<i>da</i>		<i>a</i>		<i>mezzo</i>
7	Hotel	---	Munich Hbf	---	MVV: Tram 18
8	Munich Hbf	9:14	Nurnberg Hbf	10:49	RE 4012: DB 101 010 + carrozze + pilota
9	Nurnberg Hbf	13:38	Treuchtlingen	14:30	RB: DB 111 + carrozze 2 + pilota
10	Treuchtlingen	14:35	Augsburg Hbf	15:28	RE-Fugger Express: DB 440 (EMU)
11-15	Augsburg Hbf	---	Centro città A/R	---	SWA: Linee tram 3, 2, 1, 1 e 4
16	Augsburg Hbf	17:06	Munich Hbf	17:54	RB: DB 440 (EMU)
17	Munich Hbf	---	Hotel	---	MVV: Tram 19

Ho dedicato il giorno dopo alla visita del Museo Ferroviario di Norimberga che avevo già visto più di 30 anni fa tralasciando la sezione dei trasporti del Museo della Tecnica di Monaco già vista nella sistemazione autonoma rispetto alla sede principale (<http://www.deutsches-museum.de/en/verkehrszentrum/>) Nel viaggio di andata, il Regional Express spinto dal locomotore 101 010, è passato vicino al "Rail Service Center" della Siemens di Allach e sul piazzale erano in vista alcuni rotabili dalle nuove Vectron alle 142 di HectorRail (<https://www.hectorrail.com/>) ovviamente in manutenzione. Il treno poi, dopo Ingolstadt, ha viaggiato sulla nuova linea ad alta velocità fino a Norimberga.



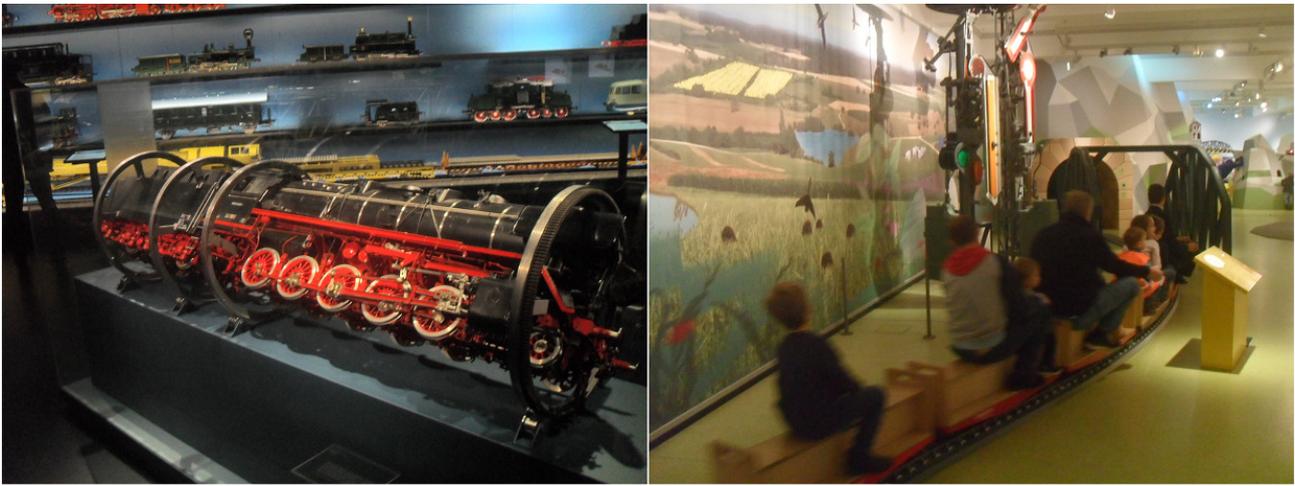
A sinistra una delle vetture tramviarie di Monaco di tipo AEG GT6N di metà degli anni '90 sulla linea 18 che ho utilizzato, in alternativa alle vetture Siemens Avenio della linea 19, per andare dalla stazione all'albergo. **A destra** il locomotore con la curiosa matricola che ha spinto il mio treno fino a Norimberga.

Il museo di Norimberga (https://www.dbmuseum.de/museum_de) è interessante anche se la collezione di rotabili presente in questa sede non è paragonabile per ricchezza a quella di Pietrarsa, Bisogna comunque notare che altri rotabili sono presenti in un comprensorio vicino al palazzo principale e che ci sono altre due sedi distaccate a Coblenza e Halle. Le origini del museo risalgono al 1882. E' proprio così: 135 anni fa in Baviera avevano già iniziato a realizzare un museo ferroviario!

In compenso contiene una varietà di presentazioni su argomenti tecnici e storici che manca in quello italiano. Soprattutto quando visito musei stranieri noto sempre l'importanza che viene data all'interattività in generale e alle iniziative per il pubblico dei bambini. In questo caso vengono addirittura fornite divise da "piccolo ferroviere" e ci sono attrezzature reali messe alla loro portata. Chissà mai se anche in Italia si arriverà a questi livelli superando l'attuale situazione di pura collezione di rotabili.



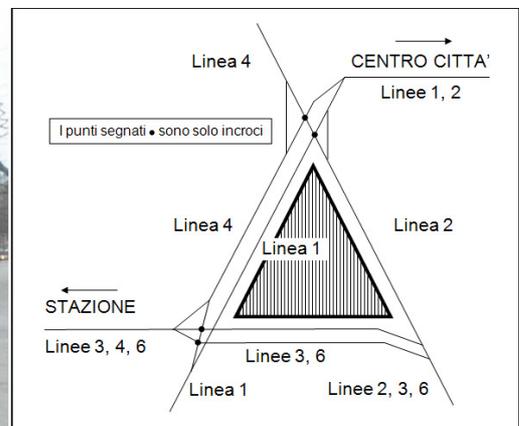
A sinistra la sede principale del museo e **a destra** il rotabile più antico, la "locomotiva Adler", e la riproduzione della parte anteriore dell'ICE3 con la cabina di guida e i primi posti che sono panoramici alle spalle del macchinista. Altro che nascondere il posto di guida come succede spesso in altri luoghi ...



A sinistra uno dei tanti modelli in scala 1:10 montato su un supporto rotante per permetterne la visione da tutti i punti di vista. Esiste anche un espositore a ripiani che lentamente si muove in verticale portando i modelli in successione di fronte al visitatore. **A destra** il circuito per i bambini installato nell'area di 1000 m² a loro dedicata nella quale si vedono alcuni segnali reali.

Nella zona davanti alla stazione ho visto circolare un autobus storico delle poste tedesche gestito dal Museo della Comunicazione che ha sede nello stesso palazzo del museo ferroviario. Ho anche visto un piccolo convoglio tramviario della linea storica 15 gestita con il museo da una associazione di volontari e che circola solo in occasioni prefissate comunque numerose. (<http://www.sfnbg.de/index.php/de>)

Partito dalla stazione di Norimberga, invasa da visitatori che arrivavano ancora per il solito "mercato", sono andato ad Augsburg, Augusta, sotto una leggera nevicata intermittente. Per andare nel centro storico di questa città, ho utilizzato alcune linee tramviarie ed ho scoperto il cuore della rete, la Königsplatz, che mi ha incuriosito per l'organizzazione dei binari che poi ho approfondito costruendo la mappa sottostante. Tutti i mezzi di trasporto pubblico (treni, tram, ...) sono utilizzabili mediante il Bayern-Ticket giornaliero che ho usato.



A sinistra una vettura Combino a 7 casse della linea 3 davanti alla stazione ferroviaria. Il cielo è grigio con fiocchi di neve svolazzanti ... **A destra** lo schema delle connessioni tra le 5 linee tramviarie nella Königsplatz (la linea 5 non esiste!) lungo i tre lati di un fabbricato centrale. Le righe rappresentano coppie di binari che permettono altri percorsi oltre quelli utilizzati.

La foto introduttiva del sito aziendale <https://www.sw-augsburg.de/mobilitaet/swa-bus-tram/fahrplaene/> riproduce proprio lo spigolo in alto di questa costruzione.

Lunedì 3/12/2017

	<i>da</i>		<i>a</i>		<i>mezzo</i>
18	Hotel	---	Munich Hbf	---	MVV: Tram 19
19	Munich Hbf	7:46	Ulm Hbf	9:02	IC 1296: DB 101 + composizione navetta
20	Ulm Hbf	10:12	Friedrichshafen – Stadt	11:23	IRE 4211: DB 218 + 4 carrozze 2p navetta)
21	Friedrichshafen – Stadt	11:32	Friedrichshafen – Hafen (D)	11:33	RB: DB 650 doppia (DMU)
22	Friedrichshafen –	11:40	Romanshorn	12:21	Traghetto Friedrichshafen

	Hafen (D)		Autoquai (CH)		
23	Romanshorn (CH)	12:29	St. Gallen	12:55	S 8: Thurbo GTW 2/8
24	St. Gallen	13:05	Arth Goldau	14:44	VAE: SOB 561+6 carrozze+SOB 561
25	Arth Goldau	14:50	Lugano	16:17	IC 675: SBB 500 (ICN)
26	Lugano	16:42	Milano Centrale	17:50	TILO: SBB 524, 6 casse + 4 casse
27	Milano Centrale	18:18	Torino Porta Susa	20:15 (rit)	Rv: TI E646+11 MDVC/MDVE navetta
28	Torino Porta Susa	---	Collegno – Fermi	---	GTT: VAL

Lunedì è stato il giorno del ritorno che ho realizzato facendo una tappa ad Ulm, città famosa per avere la cattedrale con il campanile più alto del mondo (161,6 m) che tra l'altro è diventata in forma stilizzata il logo della Magirus-Deutz.

Da Ulm, città dotata di 1 linea tramviaria in estensione con una seconda, sono ripartito seguendo un percorso che mi era stato suggerito dal sito www.bahn.de che con 7 tratte mi avrebbe portato a Milano più in fretta che non passando da linee più ovvie e famose. L'ho subito scelto perché mi avrebbe permesso di passare in zone della Svizzera che non avevo mai attraversato. Certo che dato il numero delle coincidenze era più grande il rischio di perdere un cambio, ma tanto sarei arrivato a Milano ben prima dell'ultimo treno per Torino e quindi la curiosità ha avuto la meglio in fretta.



A sinistra il treno IRE (InterRegio Express = RegioExpress tra due stati federali) in arrivo da Stoccarda per Lindau al traino di una moderna 146.2, una TRAXX Bombardier del 2005. Poiché la linea verso il lago di Costanza non è elettrificata, il cambio trazione mette in testa una 218.4 costruita circa 40 anni fa che si vede **a destra** pronta a ripartire da Friedrichshafen Stadt in spinta verso Lindau. Il telecomando per queste due macchine così diverse è lo stesso e non ho potuto non pensare alle nostre MDVC semipilota con la loro TD oppure TE scritta in basso alla cabina non intercambiabili ...

Friedrichshafen, porto sul lago di Costanza, ha due musei interessanti per gli appassionati di trasporti aerei: quello della Zeppelin (<http://www.zeppelin-museum.de/en/index.php>) e quello della Dornier (<http://www.dorniermuseum.de/>)



Il mio viaggio è proseguito su una doppia di piccole automotrici Stadler Regio-Shuttle RS1 DB 650 con una curiosa struttura del fianco con i montanti dei finestrini inclinati (**a sinistra**). Così per la durata di ben 1 minuto ho raggiunto il porto su un raccordo che in Italia sarebbe sparito da decenni ... Ho poi preso il traghetto che "combinazione" si chiama Friedrichshafen (**a destra**) sul quale ho attraversato il lago arrivando

sulla costa svizzera a Romanshorn. Durante la traversata ho fatto pranzo tanto non c'era nulla da vedere: solo acqua ... Questo mezzo è stato l'unico non su rotaie!

Fatte di nuovo poche decine di metri dall'imbarcadero ho raggiunto la vicina stazione da cui sono ripartito verso San Gallo a bordo di uno Stadler GTW 2/8 della società svizzera Thurbo che non ha significati meccanici, ma è l'unione di Thurgau e Bodensee per ricordare che opera tra il Cantone Turgovia e il Lago di Costanza (=Bodensee)



A sinistra il GTW 2/8 a Romanshorn e **a destra** il VAE (VorAlpen-Express=Espresso delle Prealpi) a San Gallo e gestito dalla società SOB con composizioni bloccate inquadrate da due motrici RBDe 561 (tipo "Colibri") oppure da due locomotori Re 446 (SBB Re 4/4 IV) o Re 456, cioè le prime macchine elettroniche degli anni '80. San Gallo meriterebbe una tappa per le linee gestite dalla "Appenzeller Bahnen", la maggior parte a scartamento ridotto (<http://www.appenzellerbahnen.ch/>) su cui viaggiano ancora materiali storici.



Il percorso unisce San Gallo con Lucerna superando due spartiacque con relative rampe, una delle quali raggiunge il 50 ‰ con la necessità della doppia trazione simmetrica sovraccitata.

A sinistra una foto dall'alto del ponte di Herisau verso il basso con un ponte coperto sul torrente Sitter. Questo ponte, il più alto della Svizzera, non è della rete SBB <https://dima.sbb.ch/inviaggio/articolo/67210/i-ponti-delle-ffs-spettacolari-ma-non-da-record>. **A destra** un porticciolo sul lago di Zurigo prima del ponte che lo attraversa unendo le due sponde.

Dopo il lago di Zurigo la linea si inerpica per raggiungere il bivio di Biberbrugg con la linea per il Santuario di Einsiedeln e poi ridiscende verso Arth-Goldau dove ho cambiato treno prendendo un InterCity proveniente da Lucerna per raggiungere Lugano ripassando il GBT. In certi punti il VAE è passato in mezzo alle nuvole fitte.



Ripassato il San Gottardo finalmente rivedo il sole anche se oramai è verso il tramonto. **A sinistra** il convoglio ICN da cui sono sceso a Lugano e che mi ha portato da Arth-Goldau e **a destra** una inquadratura dal piazzale della stazione con sulla destra un convoglio della ferrovia a scartamento ridotto Lugano-Ponte Tresa. Nel sotterraneo della stazione si trova anche la partenza della nuova funicolare che permette di scendere al livello del lago.

Il mio viaggio è poi proseguito fino a Milano su una composizione di due convogli TILO Stadler classificati RABe 524 in Svizzera e ETR 524 in Italia. Un convoglio era del tipo a 4 casse accoppiato con uno a 6 casse per portare in Italia un gran numero di frontalieri. L'ultima parte da Milano si è poi svolta su una delle solite composizioni navetta di carrozze MDVE e MDVC con la solita E464 e il solito ritardo. Ma oramai dopo circa 12 ore ero praticamente a casa.