

The logo for 'clamfer' is written in a green, lowercase, sans-serif font with a slight shadow effect, set against a white rectangular background.

clamfer

Acqua magnesio ferro

Seconda parte

Serata del 20 Marzo a cura di Gennaro Fiorentino

Foto dell'autore se non dove precisato

Ci eravamo lasciati qualche tempo fa ripromettendoci di ritornare sull'argomento «Vacanze 2014» con la nuova stagione 2015-2016. La circostanza di dover comunque occupare questa serata, mi consente di completare il discorso prima di quanto potessi immaginare. Ciò mi sembra un'opportunità positiva per non far perdere all'argomento la necessaria ed opportuna attualità.

Dopo il bel soggiorno in Slovenia con zingarata a Zagabria, ci spostammo in Austria nel Tirolo. Come da programma avremmo dormito nella valle dello Ziller, ben nota agli appassionati per essere percorsa da una ferrovia a scartamento ridotto e trazione termica che parte dalla stazione di Jenbach. Essa è un nodo notevole perché oltre a trovarsi lungo la linea Innsbruck-Monaco di Baviera nonché verso Salisburgo, è capolinea della citata ferrovia secondaria nonché dell'arcinota linea a cremagliera e trazione vapore dell'Achensee. Se a ciò aggiungete che ad Innsbruck c'è un interessante rete tramviaria nonché una linea che va in montagna, ecco che il soggiorno si preannunciava del massimo interesse. Ma parliamo innanzitutto dell' *accomodation*.

Diversamente dalla precedente tappa, avevamo scelto per motivi di praticità, di dormire in una casa per vacanze. Si trattava di una villa dove il piano terra era occupato da noi, il primo piano dalla famiglia padronale, il secondo piano dalla figlia sposata con bimbi. Fu una soluzione eccellente perché godemmo del soggiorno in libertà senza bisogno di essere vincolati ad orari. Questo favorì molto le nostre escursioni.

Il nostro appartamento poi, era molto comodo: aveva posti letto per cinque persone, un bel bagno, una bella cucina ed...aria condizionata. Ma non ce ne fu mai bisogno. Tant'è che la domenica dopo Ferragosto la signora mosse a pietà...accese il riscaldamento.

Insomma un posto ideale per me che soffro il caldo.



Questa è la villa di cui occupavamo il quartino dietro la mia auto. Ci spettava anche l'utilizzo del giardino dietro la palizzata. Il villaggio si chiama Fugen con omonima stazione della Zillertal. Certo qui siamo in periferia. Ma il piccolo centro con la stazione si poteva raggiungere con facilità.



La ferrovia dello Zillertal (valle del fiume Ziller) collega con un percorso di km 32 la città di Jenbach con Mayrhofen. Essa adotta lo scartamento a mm. 760.

Le origini progettuali di una ferrovia nella valle del fiume Ziller con origine a Jenbach risalgono agli anni settanta del XIX secolo. Le richieste premevano perché si facilitassero le comunicazioni nell'area interessata solo da un difficile e lento servizio di diligenza fino alla fine del secolo. Negli ultimi mesi del 1892 nacque anche un comitato promotore costituito dalle autorità locali ma l'approvazione tardò ancora un triennio ad arrivare assieme alle concessioni. Fu solo il 2 dicembre 1895 che l'atto di concessione venne rilasciato dal ministro delle *Ferrovie Imperiali*. In seguito a ciò, il 26 dicembre 1899, si costituì la *Società per la ferrovia della Zillertal*. La linea ferroviaria entrò in funzione il 31 luglio del 1902. Tra gli anni trenta e gli anni sessanta, del XX secolo, la ferrovia svolse un intenso servizio merci minerario e, nel periodo successivo, fu attiva nel trasporto di materiali per la costruzione di una centrale idroelettrica. La maggior parte dei servizi attuali vengono svolti da locomotive diesel per il traffico merci e da automotrici per quello viaggiatori; la ferrovia dello Zillertal ha tuttavia conservato anche un suo parco di locomotive a vapore usate per l'effettuazione di trenini d'epoca turistici e d'agenzia.

A Jenbach la *ZillertalBahn* ha coincidenza con i treni delle Ferrovie Federali Austriache della linea Salisburgo-Innsbruck a scartamento normale e con la Ferrovia dell'Achensee, Achenseebahn, a scartamento metrico. Jenbach presenta la singolarità di stazione in Austria con tre differenti scartamenti ferroviari.

QUALCHE NUMERO

Scartamento	mm. 760
Lunghezza della linea	km. 32
Stazioni Fermate	10/7
Locomotive diesel	9
Automotrici	6
Vetture semipilota	5
Vetture rimorciate	10
Locomotive a vapore	5
Vagoni per servizio vapore	27
Viaggi annui con trazione D	18.980
Chilometri annui percorsi	607.360
Passeggeri annui	1.901.159
Traffico merci viaggi	1.491
Chilometri merci	16.401
Tonnellate trasportate	198.070
Forza lavoro unità	178
Statistiche anno sociale 2009	





Convoglio formato da una semipilota, due carrozze spinto da un locomotore diesel



Denominazione D 13 Unità 4 Anno 2004 Velocità km/h 70 Rodiggio B'B' Potenza kW 520



Automotrice Unità unica Matricola VT 1 Velocità 70 km/h Anno 1986 Potenza kW 235 Posti a sedere 64



Automotrice della classe VT al capolinea Nord Totale 6 macchine (4 1985 + 2 1998) kW 250 64 posti a sedere



Locomotore da manovra matricola D12 Risale al 1960 Acquistato di seconda mano negli anni '80 Potenza 104 kW



Locomotore da manovra risalente al 1991 Acquistato usato nel 2013 da un cementificio svizzero

TRENI A VAPORE



Nella buona stagione ossia da Pasqua ad Ottobre, ogni giorno viene effettuato un servizio turistico con trazione a vapore. Esso viene espletato con un parco locomotive di 5 macchine e 27 vagoni. Il percorso viene coperto in circa un'ora e mezza.



Durante il mio soggiorno nella valle dello Ziller, ho avuto modo di considerare che della 5 vaporeiere a disposizione, ne erano con regolarità in servizio solo due: una locotender ed una invece con il tender separato.

Credo che la prima sia meno potente e pertanto in servizio nei giorni feriali. Mentre la seconda più potente in servizio negli affollati giorni festivi della buona stagione.

Qui vediamo appunto un servizio in un giorno feriale.



Locotender costruita in 182 esemplari tra il 1909 ed il 1949. Provenienza dalla rete bosniaca sotto la dominazione austriaca. Velocità massima 35 km/h. Essa è per miracolo sfuggita alla guerra che ha infiammato la Jugoslavia negli anni '90. Si deve alle attività del Club 760 se è stata portata in Austria e sottratta alla fiamma ossidrica. Prima di raggiungere la Stiria, essa costituiva un monumento a Sarajevo. Trasferita in Austria prestò servizio sulla Murtalbahn.



Si deve alla direzione della Zillertalbahn se sia stata trasferita qui e sottoposta ad un accurato restauro per metterla in condizioni di operare. La sua forza le consente di trainare teorie di vagoni passeggeri anche di 15 vetture.

Per farla funzionare fu tuttavia necessario l'impegno di una ditta idonea a Meningen in Germania.



Opera su questa ferrovia sin dal 1995. Qui la vediamo in una corsa domenicale con una bella fila di vagoni assortiti.



La gondola



Trasporto biciclette e pubblicità Liliput che ha riprodotto i veicoli di questa ferrovia in scala modellistica.



Carrozza Swarosky



Rientro in deposito a Jenbach dopo un giorno di duro lavoro.



JENBACH una stazione anzi tre

La stazione di Jenbach venne inaugurata nel 1858. 31 anni dopo partiva il servizio dell' Achensee bahn a scartamento metrico ed infine nel 1901 la Zillertal bahn a 760 mm. Una sosta in questa stazione riserva all' appassionato emozioni a non finire con tre compagnie affiancate compresi i treni Obb in servizio interno o internazionale. Il bus vintage effettua servizio turistico estivo.





Scenetta di una tranquilla domenica pomeriggio. A Jenbach transita un veicolo in servizio lavori. A sinistra un complesso bloccato Bombardier Talent in servizio regionale. In fondo monumento alla vecchia funicolare di Innsbruck.



Il collegamento tra Jenbach e il lago di Achen venne propugnato già nel 1886 da varie parti interessate sia al collegamento che a fini turistici. Il *privilegio* per la sua costruzione venne accordato, dall'autorità imperiale austriaca, il 1° agosto del 1888 e firmato da Francesco Giuseppe. Della costruzione della ferrovia si occupò la compagnia Soenderop di Berlino e l'8 giugno 1889 avvenne l'inaugurazione. Originalmente venne utilizzata a supporto degli approdi dei battelli dell'Achensee allo scopo, soprattutto, di trasporto dei bagagli dei villeggianti. Il traffico maggiore lo svolse durante la seconda guerra mondiale e nel dopoguerra svolse un ruolo indispensabile nel trasporto di merci nella regione. Nel 1950 la società tirolese di navigazione TIWAG acquisì la maggioranza delle azioni della ferrovia ma le trasferì nel 1979 ai comuni rivieraschi di Achenkirch, Maurach ed Eben. Intanto nel 1973 era cessato il servizio merci. La ferrovia è stata in seguito ammodernata con il concorso del governo federale e continua a svolgere la sua vocazione al servizio turistico.

La ferrovia è a scartamento metrico e raggiunge il lago di Achen, in Tirolo, superando un dislivello di 440 m dalla stazione di Jenbach mediante l'uso della cremagliera sistema Riggenbach; alcuni punti di essa raggiungono una pendenza del 160 per mille. La trazione dei treni è esclusivamente a vapore e le locomotive sono quelle originali del 1889 in numero di quattro. Per tanti anni le locomotive avevano perso il loro nome originale (Theodor, Hermann, Georg); dal 2011 è stata disposta una targa sul serbatoio dell'acqua che riporta l'antico nome di ciascuna. La numero 4 Carl, è stata nel 1955 ricostruita e ribattezzata Hannah utilizzando tuttavia i pezzi della demolenda.



A Jenbach presso la banchina di partenza, si esemplifica il sistema Riggenbach



Il deposito della Achensee bahn mentre la locomotiva sta provvedendo a rifornirsi di carbone.



Si manovra per raggiungere la corretta posizione lato valle come prescrive la sicurezza e la regola.



Posizione raggiunta; tutti in carrozza si parte.



Quasi arrivati alla stazione terminale sul lago.



Perfetta coincidenza con il battello lacuale.



Si ritorna a Jenbach con la locomotiva a valle ed il segnale rosso di fine convoglio.

La ferrovia della valle dello Stubai



© Thomas Brand

La bella e potrei dire, rara fotografia della copertina di questo argomento (da sito istituzionale), ci ricorda quando la ferrovia della valle dello Stubai aveva il suo capolinea nel quartiere di Wilten. Dopo il 1983 e dopo interessanti e fruttuosi esperimenti di omologazione con la rete tramviaria cittadina, la ferrovia assunse caratteristiche di tram suburbano con arrivo al nuovo capolinea della stazione centrale di Innsbruck. Ciò corrispose anche ad un'integrazione tariffaria con indubbi vantaggi sulla mobilità cittadina. Seguiamone la storia.

La ferrovia della Stubaital (in tedesco: *Stubaitalbahn*) è una linea a scartamento metrico, oggi esercita come tranvia urbana ed extraurbana. Unisce Innsbruck al circondario della valle delle Alpi dello Stubai; dalla piazza della stazione, a Innsbruck, attraversa un percorso urbano sui binari tranviari della città immettendosi, dopo il terminale vecchio della Stubaitalbahn, nei binari in sede propria.

Le prime istanze per la costruzione di una ferrovia per Telfes e Fulpmes (mt. 960 slm) risalgono al 1886. Nel 1900 venne accordata la concessione per un progetto con trazione a vapore, dell'ingegnere Riehl, limitato a Fulpmes. Nel 1902 tuttavia lo stesso progettista proponeva alla AEG l'adozione della trazione elettrica a corrente alternata monofase, allora sperimentale e agli albori, a patto che questa concorresse alle spese di costruzione della ferrovia. I lavori iniziati nel 1903 si conclusero all'inizio dell'estate del 1904 inaugurando la nuova linea, il 31 luglio dello stesso anno, con trazione elettrica monofase a tensione di 2.500 volt a 42,5 Hz. Il servizio venne svolto con elettromotrici a carrelli in grado di trainare anche carrozze a due assi e carri merci. Nel 1926 la tensione di linea venne innalzata a 3000 volt a frequenza industriale (50 Hz). Nel 1979 la ferrovia fu oggetto di un esperimento che, rivelatosi positivo, portò alla conversione della trazione elettrica in corrente continua a 800 volt: la ferrovia venne alimentata alla tensione suddetta immettendovi un [tram](#) articolato a due casse di Innsbruck: I lusighieri risultati della prova portarono alla trasformazione definitiva degli impianti collegati ad un percorso urbano fino alla stazione centrale delle ÖBB, a partire dal 2 luglio 1983, all'introduzione dell'orario cadenzato e all'acquisto di materiale rotabile moderno.

La *Stubaitalbahn* è una linea dalle caratteristiche prettamente tranviarie, di 18,2 km a scartamento ridotto, elettrificata ed utilizzata oggi da rotabili di tipo tranviario tra Innsbruck e Fulpmes. Nel percorso cittadino di Innsbruck, usa le locali rotaie del Tram. Alla stazione della Stubaital, inizia il tronco extraurbano.

Il percorso a doppio binario inizia alla stazione ferroviaria principale di Innsbruck, attraversa il distretto di Wilten e i villaggi di Natters, Mutters, Kreith, e Telfes. Tra la stazione della Stubaital e Fulpmes il percorso è a binario unico con raddoppi per incrocio in 8 stazioni. La stazione terminale di Fulpmes, ha 3 binari e la rimessa.

Il materiale rotabile per il servizio urbano e per la linea dello Stubai, è costituito dal 2009 da una flotta di 32 tram forniti dalla Bombardier in un'accattivante livrea rossa. Si tratta del modello Flexity Outlook a totale piano ribassato. I nuovi tram colpiscono per lo straordinario confort che vi percepisce. Oltre a confortevoli posti a sedere, il veicolo si fa notare anche per la semplicità di accesso anche curando la disponibilità di attrezzature per i diversamente abili.

Anche la sicurezza ha avuto il suo riguardo sia per la struttura che accoglie i viaggiatori, sia per la cabina del guidatore che assicurano una notevole protezione in caso di urto.

La lunghezza è di mt. 27,60 con una larghezza di mt. 2,40. Velocità massima 70 km/h. Vi trovano posto 56 passeggeri a sedere e 102 in piedi con una disponibilità di mq. 4 per persona.

Dopo questa serie di informazioni, possiamo senza dubbio alla presentazione di una serie di immagini tutte scattate dal relatore.



Un convoglio diretto a Fulpmes nel tratto urbano



A Fulpmes



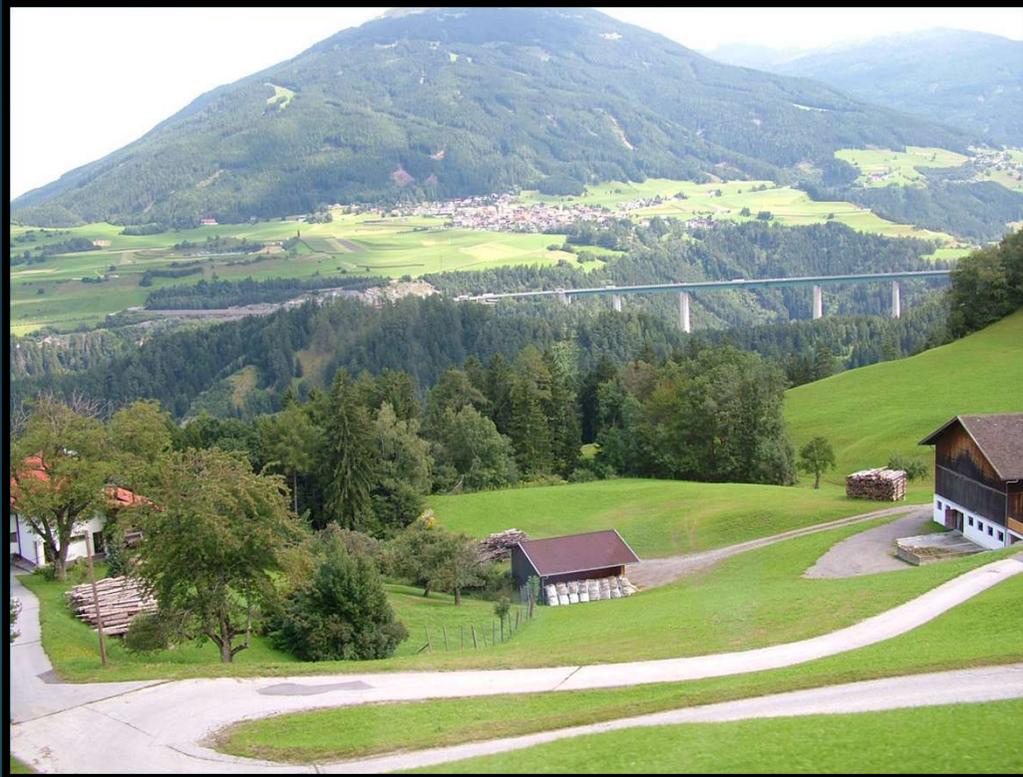
Incrocio in linea



I confortevoli interni di un tram Flexity



Viadotto di Kreitle costruito con sistema Trestle (dal tram)



Il rondò di Fulpmes

Il ponte Europa visto dal tram



E per finire qualche foto dal Museo ...



La vecchia stazione oggi sede del Museo del tram.
Si noti la vecchia vettura Ansaldo e i cancelletti sia per entrare al deposito che per impegnare l'ascesa verso Fulpmes.



I tipici interni

Primo piano della vettura





Risale al 1891 questa vettura con matricola 19 già con trazione elettrica di provenienza dalla città di Zurigo. E' in servizio occasionale ed è funzionante.



Concludiamo con una battuta.
A Lubiana le auto si comprano a
due per volta: ossia paghi uno e
prendi due.
Grazie dell'attenzione ed
arrivederci al 2015/2016.

Fine