

**clamfer**

# ACQUA MAGNESIO FERRO

Parte prima

Incontro del 6 Febbraio 2015

a cura di Gennaro Fiorentino



Veduta ad acquarello della località di Rogaska Slatina (Slo) come appariva nel secolo '800 sotto l'impero Austro Ungarico



Un lato della  
stessa scena  
come appariva  
ad Agosto 2014

Molti di voi ricorderanno l'introduzione che feci a proposito del racconto delle vacanze in Val Venosta. In quell'occasione raccontai che una volta tanto, avevamo organizzato le nostre vacanze senza prevedere un risvolto d'interesse ferroviario. Invece, senza assolutamente essermelo cercato, mi ritrovai con tante attrazioni confacenti al nostro comune hobby.

Durante l'estate 2014 è successo esattamente ciò che capitò nel Trentino. Abbiamo organizzato un soggiorno termale in una località della Slovenia, Rogaska Slatina, famosa ma non per me. Lì avremmo trascorso serene giornate tra passeggiate, bagni termali e degustazioni della prodigiosa acqua termale che fa miracoli.

Ma le cose non sono andate esattamente così perché, come verrò a dire, sin dall'ingresso nella nazione slovena (UE) mi sono trovato immerso in un contesto ferroviario di grande attrazione. Pertanto le tante cose da me osservate e non di meno la successiva tappa a Jenbach (A), hanno trasformato il soggiorno termale in uno dei più bei safari fotografici e fer-turistici da me percorsi. Sono in cattiva fede? Cioè pensate che ciò non sia stato casuale?

Ritornato a casa, una volta sistemate le foto (centinaia e centinaia), il mio desiderio è stato di condividere con gli amici del Clamfer, queste visioni ferroviarie e tramviarie di paesi non lontani ma di certo poco note.

Innanzitutto vorrei spiegare il titolo intrigante e ruffiano: acqua, magnesio e ferro. L'acqua è quella abbondante delle terme, che è presente nella camera dell'hotel sin dall'arrivo a titolo di omaggio, il magnesio è il suo elevato contenuto che sollecita (eufemismo) le funzioni intestinali ed il ferro è quello copioso visto sulle ferrovie Slovene ed Austriache.

Non troverete alcun paragrafo dedicato al Museo di Lubiana ed al nuovo metro di Innsbruck in quanto oggetto di due ampi articoli pubblicati di recente sul sito Clamfer.

Allora non mi resta che augurarvi buona visione.



**Slovenske železnice**

Per parlare anche se in sintesi, delle ferrovie slovene, dovremmo necessariamente parlare della complessa storia di questa giovane nazione. Mancando il tempo e direi anche la volontà di uscire da un tema ferroviario, vi basti sapere che tale rete è nata con la nascita dello stesso paese (oggi membro della UE). Ciò risale al 1991 quando, con la disgregazione della nazione Jugoslavia e la conseguente dichiarazione d'indipendenza slovena, fu creata la compagnia SŽ con una rete corrispondente a quello che era il dipartimento ferroviario di Lubiana (oggi capitale dello Stato e centro del paese).

La rete consta di 1229 chilometri di cui 331 a doppio binario. La parte elettrificata (sistema tipo Italia a 3 kV DC) copre 503 km. Esso è incompatibile con le confinanti Austria (15 kV AC), Croazia ed Ungheria (25 kV 50 Hz AC). La rete riesce a raggiungere gran parte del territorio anche se l'asse portante del sistema è costituito dalla spina dorsale Lubiana-Maribor. La prima si trova sulla strada per l'Italia (corridoio V Venezia-Lubiana-Budapest-Kiev e X Salisburgo-Lubiana-Belgrado-Grecia) con grandi opportunità di sbocco al mare di Trieste; e la seconda su quella della vicina Austria.

Purtroppo il vivace traffico merci in origine od in transito per la Slovenia, di recente oggetto di un accordo internazionale chiamato Cargo 10, non trova analogia con il traffico passeggeri verso l'Italia. Infatti da diversi anni non esiste alcun collegamento diretto per Venezia una volta espletato con l'Eurocity Casanova, materiale Pendolino Sloveno.

Come pure prima della guerra, diversi rami secondari collegavano paesini sloveni e croati con automotrici. Oggi quei binari sono tristemente sbarrati da traversine poste a croce di S. Andrea sui binari della linea di confine.

Come mi faceva notare un nostro socio di Salerno, Lubiana (che ospita il Museo ferroviario nazionale), è una delle poche capitali europee con stazione di transito e non di testa.



Nel corso della tappa di trasferimento per raggiungere la città termale di Rogaska Slatina, siamo passati per Celje. Una breve sosta per sgranchirci le gambe, mi ha permesso di scoprire che, malgrado l'apparente tranquillità di un paese di provincia, essa è un importante nodo ferroviario. Infatti da qui si diramano ben tre derivazioni oltre a quella per Lubiana/Maribor.

Ho dovuto chiedere la cortesia ad Antonella per scattare delle foto di stazione in quanto avevo lasciato la mia fotocamera in auto, non immaginando l'interesse di quella località. Si è fatta un po' pregare ma poi l'ha concesso.



Stazione di Celje: la sala che dall'esterno conduce ai binari



Questa che vi mostro è un esemplare immatricolato nella compagnia JŽ nella classe 25 delle ferrovie jugoslave. Essa risale al 1922 e fu prodotta dalla famosa fabbrica di locomotive in Neustadt (Vienna). Pesava 78,2 tonnellate ed era destinata per lo più al traffico merci nella zona di Lubiana. Poteva raggiungere una velocità di 60 km/h. Fu ritirata dal servizio effettivo nel 1978. Nel 1989 si pensò di esporla sul piazzale di questa stazione. Ma solo nel 1995, con la nuova situazione politica, ricevette un idoneo restauro che conserva ancora nelle sue discrete condizioni.

Potrei dire che tutto il territorio sloveno è disseminato di locomotive monumento tenute in un discreto stato di manutenzione. Per lo più si trovano presso stazione ferroviarie. Una breve sortita in Croazia, mi ha permesso di considerare la loro presenza anche lì. In seguito ad una ricerca effettuata su Wikipedia, ho appreso che ci sarebbero anche due locomotive di origine italiana (chiaramente preda bellica) di cui una 625 costruita a Saronno ed una 740 costruita niente di meno che a Napoli.







I locomotori diesel della classe 642 e 643 rappresentano due famiglie simili. La loro costruzione risale agli anni '60 su un progetto di maternità francese. Complessivamente ne furono costruiti una quarantina. Dotati di una potenza di 600 kW possono raggiungere una velocità di 80 km/h. E' immaginabile che una parte della fornitura sia rimasta su suolo croato.



La foto sopra è stata scattata nella stazione di Maribor in buona situazione di luce mentre quella a destra nella stazione di Celje. Malgrado l'ora dell'imbrunire ed il tempo uggioso, lo spettacolo ferroviario è stato di quelli da ricordare.

Il loco diesel ha effettuato una serie di manovre interessanti. Quindi ha intercettato il merci che vedete per poi portarselo chissà dove. Infatti nella definizione di loco, c'è anche quello di traino merci leggeri oltre che servizi di manovra.



L'intercity sloveno si chiama ICS e serve la linea di forza Maribor-Lubiana.

Si tratta di materiale Alstom Savigliano di derivazione dal progetto 460 (Pendolino) a tre casse di cui furono costruite tre composizioni. Il rango ICS prevede I e II classe. Nella prima classe vengono serviti cibi e bevande incluso.

Ovviamente la tariffa è adeguata al tipo del treno dovendosi prevedere anche un supplemento con prenotazione del posto.

## Le automotrici a gasolio

In una rete solo parzialmente elettrificata, il trasporto con energia termica assume particolare rilievo. Ho individuato due tipi di automotrici che svolgono con intensità il servizio sulle zone prive di catenaria. Il primo dei due tipi l'ho scoperto nella citata città di Celje. Ve ne mostro un'immagine in tale località .



Appare chiaro che si tratta di un modello derivato dalle italiane 668 e qui immatricolate con il prefisso 814. Il costruttore dell'epoca fu Fiat e l'anno 1973. Della fornitura originale di 22 esemplari, 5 sono rimasti nella nazione Bosnia. La velocità massima è di 100 chilometri ora. Una linea non elettrificata passa anche per la mia cittadina termale di cui vi mostro l'arrivo del treno.





La linea in questione procede ancora per qualche chilometro verso la Croazia arrestandosi nel villaggio di Rogatec; quello che era un paesino oggi è diventata una città di frontiera dove la linea si arresta contro due traversine. Vediamo le due 814 in sosta.

Sempre a Rogatec ci imbattiamo in un altro modello di automotrici diesel, discretamente diffuse sulle ferrovie della Slovenia. Complesso bloccato formato da due semicasse costruite in 31 esemplari nel 1973.



Sono invece di derivazione dei Desiro della Siemens alcune serie di ETR per servizi regionali dove anche qui i soliti graffitari hanno infierito senza pietà.





Si tratta di una doppia serie formata rispettivamente da 10 e 20 complessi bloccati costruiti nel 2000 e nel 2001.





Sono invece ben 39 i locomotori di cui vediamo quattro esemplari sul piazzale della stazione di Maribor. Furono costruiti nel 1975 dalle industrie francesi Alstom.

Attualmente svolgono servizio in prevalenza merci oppure movimento casse mobili.



# Zagabria

Così scorrevano con serenità i giorni della mia vacanza termale al Grand Hotel tra bagni in piscina di acqua calda, passeggiate nei castagneti, un salto alla stazione e le mille tentazioni della sala da pranzo dove il buffet a libero servizio era diviso in isole. Altro che richiamo delle sirene di omerica memoria. Ogni volta erano tentazioni indomabili per cercare di non cadere negli eccessi. D'altro canto la numerosa brigata degli chefs era capitanata da un entusiasta baffone il cui cognome Diana, tradiva la sua origine casalese da cui aveva importato in quella terra semislava, tradizioni e golosità mediterranee.

Però il mio pensiero era sempre quello di fare una scappata a Zagabria, capitale della Croazia, a soli 100 km, cioè oltre confine, non solo sloveno ma extra UE. Un giorno ci decidemmo e raggiungemmo con una strada provinciale, la grande autostrada pan-balcanica, vera spina dorsale della penisola. Le operazioni di frontiera avvennero proprio su quella stradina secondaria i cui gendarmi, forse per non sentirsi secondi a nessuno, si rivelarono piuttosto zelanti. Mentre mi avvicinavo a Zagabria, una volta sulla bella autostrada, mille pensieri mi si affollavano alla mente. Dove lascerò la mia ingombrante auto; quale biglietto comprerò per il tram; ma soprattutto come lo pagherò considerando la valuta aliena ivi vigente. La mia esperienza di viaggiatore ultra cinquantenario, mi portò alla stazione ferroviaria: inizio e fine di ogni storia. Anch'essa di transito come Lubiana ed anch'essa presidiata da una locomotiva monumento.

Una serie di intuizioni ed un pizzico di fortuna, risolse tutti i problemi che al finale, solo lì potevano essere risolti. Ufficio cambio per procurare qualche soldo locale (comprese monete per il parcometro); tabaccaio per due biglietti giornalieri validi sulla rete; la simpatica complicità di un ausiliare del traffico (provvisto di sofisticato palmare) che previo un implorante sguardo di un pensionato partenopeo (e della sua moglie) avrebbe tollerato un black out tra il termine della sosta massima consentita in quel luogo e l'inizio dell'ora di «tuttolibero» previsto per il week end. Avevamo risolto i nostri problemi in maniera più che soddisfacente. Potevo dunque immergermi nella visita della capitale croata (800.000 abitanti) ma soprattutto gironzolare un po' sulla sua rete tramviaria con la sua singolare commistione tra atmosfere cortina di ferro e mittel europee.

Tra l'altro avevo anche sentito parlare di un tram che «andava in montagna» ed esattamente il numero 15. L'incontro con un giovanotto dal fluente inglese, presto mi consentì di imboccare la strada giusta per godere di quei tram e soprattutto di rettificare in parte la bufala del numero 15. Volevo anche fare un giretto sulla funicolare. Ed anche in questo caso, un pizzico di fortuna mi accompagnò facendomi trovare la sua stazioncina superiore non lontana dalla famosa e simbolica chiesa di San Marco dall'arcinoto tetto maiolicato.

Le slides che seguono e le relative immagini, raccontano in sintesi queste vicende.



La stazione centrale di Zagabria.

Le ferrovie croate (Hrvatske željeznice) rappresentano una rete con una lunghezza di circa 2974 km di cui 248 a doppio binario e circa 1250 elettrificati.

La particolare conformazione dello Stato (a forma di una sella), la forte presenza di regioni montuose, le vicende belliche di un passato ancora recente, rendono necessità di interventi onerosi ed urgenti per un generale miglioramento del loro stato.

Qualcosa già è stato fatto; altri importanti lavori sono in corso di realizzazione. Il risultato è quello che molti tratti hanno avuto il range portato da 80 a 120 km, mentre altri tratti sopportano anche velocità di 160 km.

La Croazia è attraversata da un corridoio europeo che provenendo da Maribor transita per la capitale e si dirige verso la Bosnia. Intendo il corridoio interazionale X.

Altre linee che potremmo definire «a pettine», relazionano l'interno con le numerose e note città rivierasche, d'interesse economico turistico e commerciale.



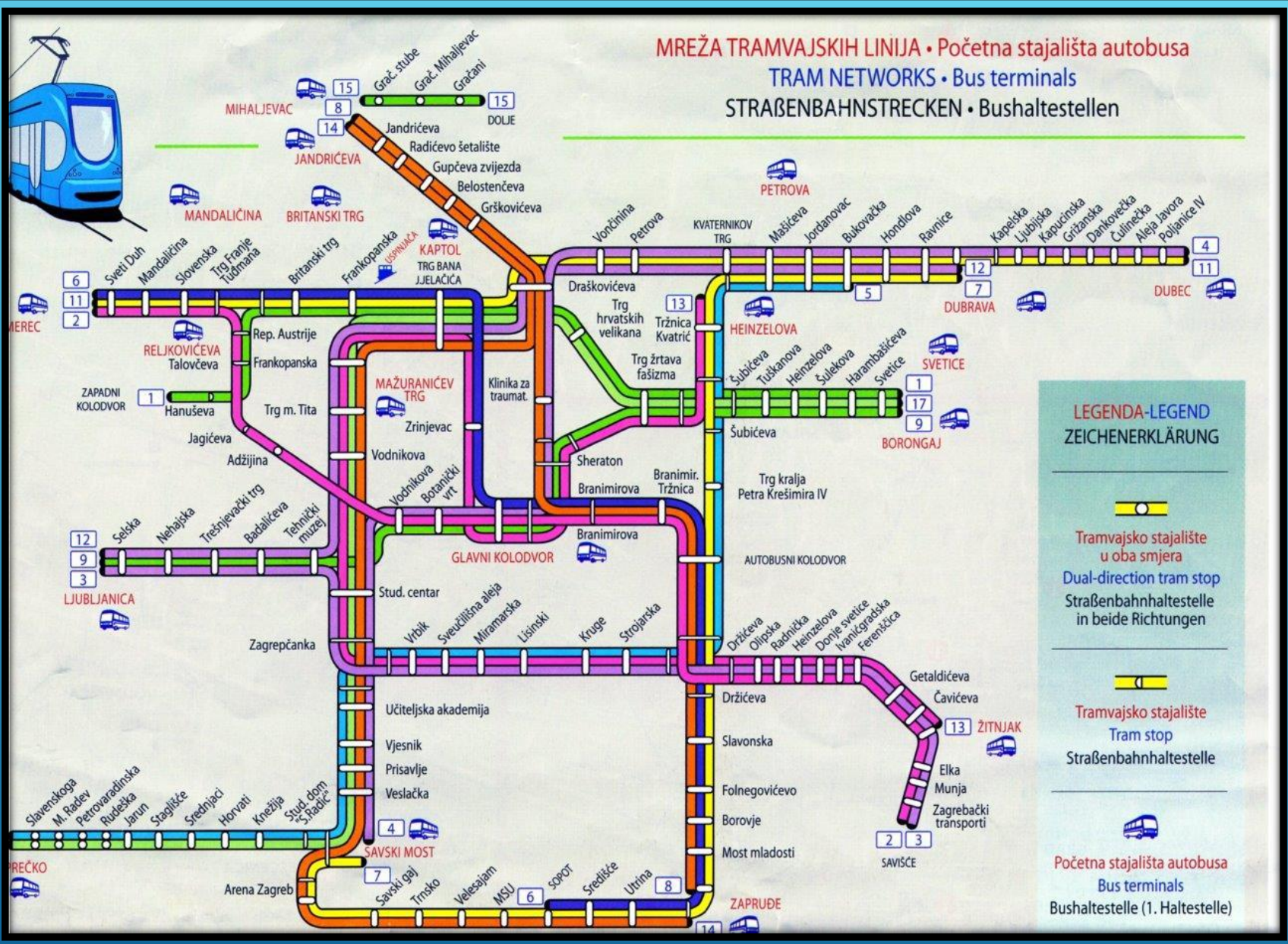
La locomotiva monumento che si trova presso la stazione, risulta in discreto stato di conservazione e risale al 1891. Essa fu costruita dalle industrie ungheresi MAVAG e destinata alle ferrovie magiare con la sigla MAV 326363.

Fu acquistata di seconda mano dalle ferrovie jugoslave in epoca imprecisata svolgendo un lavoro infaticabile per lunghi convogli merci. Fu ritirata dal servizio nel 1972.



Tipico convoglio IC con il diffusissimo locomotore della classe 1142.

Si tratta di un gruppo di una quindicina di macchine ereditata dalla disciolta compagnia JZ. Malgrado risalga al 1983, viene considerata una macchina moderna per alta velocità al servizio di convogli passeggeri.



La rete tramviaria della capitale croata, ha la ragguardevole estensione di 116 chilometri divisi su quindici linee che servono 256 fermate. L'origine risale al 1891 e si svolge su scartamento metrico. Il tram è un mezzo apprezzato e popolare il cui servizio è assicurato anche di notte. Ovviamente con frequenze adeguate. Il parco dei veicoli è vario e risente dei contatti con l'orbita dei paesi dell'est in un passato prossimo. Infatti si annoverano ancora più o meno vecchi veicoli Tatra costruiti su licenza. Tuttavia è fortemente presente la nuova flotta costruita negli stabilimenti locali Koncar il cui stile rammenta tante produzioni europee delle più note Siemens, Bombardier, Ansaldo Breda. Si tratta di 70 veicoli chiamati TMK 2200 costati 130 milioni di euro e prodotti tra il 2002 ed il 2009. Sono divisi in due sottospecie differenti un po' per l'allestimento interno. Possono raggiungere i 100 km/h. E' sorprendente come, pur obbligati dallo scartamento stretto, riescano ad avere i posti interni sistemati a salottino. Un sistema di videocamere sopperisce agli specchietti retrovisori. La Compagnia del trasporto pubblico si chiama Zet.



In queste due foto, scattate a Settembre 2014 dai coniugi Berneuil, si vede il tram storico della rete di Zagabria tenuto in ottimo stato per il servizio turistico a noleggio. L'unità mostrata risale al 1910 e fu costruita nelle officine Ganz di Budapest.





Il servizio del numero 15 parte dal grande capolinea chiamato Mihaljevac, dove confluiscono due linee di forza provenienti dal centro (espletato con i moderni complessi Konncar). Si estende per cinque fermate fino alla grande racchetta di Dolje, offrendo un servizio molto apprezzato (e puntuale) a beneficio delle popolazioni rurali. La linea viene coperta con l'impiego di due vetture.

Il famoso modello Tatra T4 rappresenta ormai una nutrita famiglia di 85 unità in origine ma ora in esaurimento. Risalgono agli anni '70 quando, importati dalla Cecoslovacchia, erano presenti in tutte le città del tradizionale blocco comunista. A Zagabria, per quanto ne so, alcuni esemplari sono relegati ad un curiosissimo servizio periferico sulla linea 15.

Qui sotto ne possiamo ammirare gl'interni che hanno subito nel tempo un esplicito rerwamping.







Uno dei modelli di tram che continuano a farsi vedere sulle strade di Zagabria, è il Tatra KT4Yu già comune nei paesi del blocco comunista.. Per la capitale croata ne furono prodotti 51 esemplari tra gli anni 1985 e 1986. Il prodotto, peraltro presente altresì in altre città come per esempio Belgrado, era di produzione ceca.

In realtà il progetto originale prevedeva una serie di adattamenti per renderlo conforme alle esigenze locali.

Dei 51 esemplari forniti nel tempo, gran parte restano in servizio anche se su linee non decisamente di forza.



A conclusione di questa breve galleria, parliamo del tram Koncar, oggi il più diffuso e moderno del parco aziendale.

La loro storia è abbastanza interessante e coinvolge il consorzio Contram costituito per la sua costruzione tra la citata industria croata e la TZV, industria elettromeccanica di Zagabria.

Il modello mostrato prende il nome di TMK 2200 che ha avuto una piccola variazione nel modello TMK 2200K meglio conosciuto come TMK 2300.(60 esemplari consegnati tra il 2009 ed il 2010). In sostanza un tram uguale a quello mostrato nella foto ma ben più corto.



L'idea di rinnovamento del vetusto parco tramviario risale ai primi anni del secolo corrente. Furono interpellate varie industrie alla ricerca di un prodotto adattabile alle esigenze locali. Per la Germania si presentò la Siemens con il modello di punta Combino e per l'Italia l'Ansaldo Breda con il modello di punta Sirio.

Come detto la spuntò il consorzio citato anche se il tram si chiama Koncar.

Dopo l'esame del prototipo, il primo lotto formato da 70 esemplari fu messo in servizio tra il 2005. ed il 2007. Presto ne fu ordinato un secondo lotto sempre di 70 unità.



Il costo tra le due forniture appare in maniera sensibile diverso. Infatti i secondi esemplari con il loro prezzo di euro 1,85 milione, è di un 20% più caro del primo. Però sempre più conveniente di un modello tedesco dal costo unitario di due milioni e mezzo.



Il tram Koncar classico è lungo 32 metri con un'altezza da terra del pavimento low floor di cm. 30 (da primato). Può accogliere 46 persone a sedere e 170 in piedi., Raggiunge la velocità di km 100 ed è alimentato a 600 volts. I compiti delle due aziende coinvolte prevedono la costruzione della carrozzeria a cura della ditta TZV mentre il resto viene completato dalla Koncar (assemblaggio, verniciatura ecc.) Non è un mistero che comunque i veicoli adottano in abbondanza componentistica tedesca. Come si vede dalla foto, la trazione è assicurata da tre carrelli motore.



Qui siamo nella città bassa,  
la via degli acquisti: isola  
pedonale.



L'interessante posto guida.



I confortevoli interni.  
I tram TMK 2200 sono  
monodirezionali.  
Pertanto nella parte posteriore  
hanno una specie di salottino.





Prima di lasciare la capitale della Croazia e concludere peraltro il nostro incontro, vi mostro alcune immagini della piccola funicolare.

Essa risale al 1893 ed ha un percorso di soli 66 metri che ne fa una delle più piccole al mondo. Tuttavia la sua acclività del 52% la rende altresì interessante.

Il percorso viene coperto in 55 secondi.

Va ricordato che come molte funicolari dell'epoca, essa all'inizio mossa da un motore a vapore. Fu elettrificata nel 1934.



Qui possiamo vedere la graziosa piazzetta che collega la stazione inferiore al corso principale della cosiddetta città bassa.

Per quanto riguarda la stazione superiore essa è posta in un bel parco , non lontano dalla sede di alcuni palazzi del governo e la famosa chiesa di San Marco che con il suo tetto a tegole colorate formanti il mosaico degli emblemi dei quartieri, ne fa uno dei simboli della città.

# Fine della prima parte

La seconda parte sarà dedicata agli straordinari scenari tramviari e ferroviari austriaci. Per quanto riguarda i primi, mi riferisco alla città tirolese di Innsbruck con ampi reportage sulla rete urbana ed interurbana della valle Stubai. Per quanto riguarda i secondi, potremo vedere le meraviglie del vapore che partono dalla stazione Obb di Jenbach ossia la ferrovia a cremagliera a vapore dell'Achensee e quella a trazione termica che corre nella valle dello Ziller con eventi a vapore.

Arrivederci alla stagione 2015-2016 se Dio vorrà.