

da **Racconti di viaggio** del 04 maggio 2000

Appunti di viaggio in Svizzera - 1a parte

di **David Campione**

E' sabato pomeriggio e ci troviamo a bordo di un ETR.500 che da Milano ci sta riportando verso Roma, quando iniziamo a scrivere questi appunti di viaggio.

I dieci giorni passati in Svizzera, alla ricerca di treni e ferrovie suggestive, sono ormai terminati e l'unica cosa che ci resta da fare è cercare di fissare nella mente quante più immagini e ricordi possibili.

Facciamo un piccolo passo indietro... L'idea di visitare questo Paese, girandolo in lungo e in largo servendosi esclusivamente del treno, oltre che per la bellezza dei paesaggi e delle sue città, nasce dalla constatazione che per un appassionato di ferrovie è praticamente impossibile trovare altra nazione in grado di offrire tanto: su una superficie di soli 41.285 km quadrati, poco più di Lazio e Toscana uniti, si sviluppa una rete ferroviaria di 5.394,19 chilometri su cui operano 126 amministrazioni di trasporti su ferro (dati aggiornati al 1998)!

Ed eccoci quindi alle ore 4.30 di un piovoso mattino dei primi giorni di febbraio: suona la sveglia!

Una "stiratina" e poi giù dal letto, ancora assonnati, ma in trepidante attesa: il tanto "sospirato" e sognato viaggio ha finalmente inizio!

La nostra avventura turistico-ferroviaria incomincia dalla stazione di Roma Termini da dove partiamo con l'Eurostar 9402, il primo della giornata, per Milano Centrale.

Un'ora dopo la partenza ci dirigiamo nella carrozza ristorante per gustare un'ottima ed abbondante colazione accompagnata dalle prime luci dell'alba che si fanno largo tra le tenebre, mentre il nostro ETR 500 corre ben oltre il muro dei 200 chilometri l'ora, attraverso la campagna toscana.

Arriviamo a Milano Centrale alle ore 11.10 con dieci minuti di ritardo, comunque in tempo per salutare alcuni amici railfan del posto e gustare l'ultimo (almeno per 10 giorni) caffè italiano.

Due ore dopo siamo già al binario da dove partirà il nostro treno per Losanna, l'Intercity 326 Verbano diretto a Ginevra Aeroporto e composto interamente da carrozze a corridoio centrale delle FFS (Ferrovie Federali Svizzere), cinque di seconda ed una di prima classe, trainate da una E.656.

Prendiamo posto in una vettura di seconda classe, dove la prima cosa dalla quale rimaniamo colpiti è la pulizia generale dell'ambiente; il rispetto che i cittadini svizzeri hanno per questo mezzo di trasporto, considerato con molta semplicità al pari della propria autovettura ed utilizzato senza alcuna remora persino per andare a fare la spesa, è eccezionale.



1. Cartello di percorrenza dell'Intercity 326 "Verbano", poco prima della partenza da Milano. (Foto David Campione, 3 febbraio 2000)

Puntuale alle 13.10 il treno lascia la stazione di Milano Centrale e dopo aver attraversato la periferia si dirige sul filo dei 140 km/h verso il confine; passata Arona iniziamo a costeggiare il lago Maggiore, per poi giungere a Domodossola, stazione di "confine ferroviario" tra Italia e Svizzera, nonché di passaggio dai 3000 Volt in corrente continua delle nostre FS ai 15 kV a 16,5 Hertz in corrente alternata monofase delle Ferrovie Federali Svizzere.

Prima di impegnare il tratto di catenaria neutro, il "Caimano" in testa al nostro treno abbassa il pantografo in presa, arrivando per inerzia all'estremità del marciapiede, sotto la tensione Svizzera, dove si arresta.

Sale sul convoglio la Polizia di Frontiera per l'abituale controllo doganale che proseguirà durante il viaggio fino a Briga; io invece ne approfitto per scendere ed assistere alle operazioni di cambio della macchina: la moderna Re 460 029 è incaricata di manovrare la nostra E.656, inattiva sotto la tensione svizzera, lanciandola su un altro binario, nella zona elettrificata a 3 kV c.c.

Di seguito la Re 460 torna al nostro treno attestandovisi con altre carrozze di rinforzo; intanto torno nella mia carrozza, recupero il bagaglio ed insieme alla mia compagna di viaggio ci portiamo verso la prima classe: d'ora innanzi grazie allo Swiss Pass viaggeremo liberamente per la Svizzera nella classe superiore, su ogni categoria di treno.

In Svizzera infatti non esiste alcuna differenza di tariffa tra le varie categorie di treni disponibili; è così possibile viaggiare sul Cisalpino, come su di un Regionale o ancora sul modernissimo ICN tedesco senza pagare alcun supplemento!



Foto David Campione

2. L'accogliente interno di una carrozza di prima classe Apm per treni Intercity, ripreso nella sosta del "Verbano" a Domodossola. (Foto David Campione, 3 febbraio 2000)

Ripartiamo mantenendo il ritardo precedentemente accumulato ed iniziamo a salire verso Varzo, dove passiamo sul binario di destra per la presenza di alcuni cantieri per l'abbassamento del piano del ferro per garantire la libera circolazione dei treni a Gabarit C. Transitiamo quindi per Iselle di Trasquera, ultima stazione in territorio italiano, per poi imboccare la galleria del Sempione, che percorriamo in 9 minuti a 140 km/h e che con i suoi 19 chilometri attraversa le Alpi portandoci al di là del confine, a Briga: finalmente siamo in Svizzera!

Il tempo, qui stupendo, insieme alle montagne innevate, ci offre il migliore biglietto da visita di questa vacanza!

Ancora un'ora e mezza di viaggio e il primo giorno si conclude con l'arrivo nella stazione di Losanna, dove sfrutto le ultime luci della giornata per fotografare del materiale in sosta sotto la volta metallica, tra cui due locomotive Re 4/4 II.

In meno di 5 minuti di tragitto a piedi, dalla stazione raggiungiamo il primo albergo in cui pernottiamo: il Minotel "A La Gare", piccolo ed accogliente Hotel a 3 stelle. Qui veniamo accolti da una calorosa ospitalità e con una piacevole sorpresa: su una bacheca nella hall è riportata la scritta "Ferrovie On Line" con i nostri cognomi, a preannunciare il nostro arrivo!

La catena Minotel Suisse, presente in 31 nazioni, raggruppa nella Svizzera e nel Liechtenstein un centinaio di strutture alberghiere di categoria medio-superiore a prezzi "modici", accuratamente selezionati per un soggiorno gradevole.

Il secondo giorno inizia con la visita di Losanna. Moderna ed animata città distesa su di un pendio tra il lago Lemano, con la zona del porto commerciale di Ouchy e quello turistico di Pully, e la collina con il pittoresco centro storico, un tempo l'antica città di Losanna, dominata dalla cattedrale gotica di Notre Dame.

Al termine del breve giro ridiscendiamo verso la stazione con la Metrò, che a dispetto del nome, non ha nulla a che vedere con le reti metropolitane delle nostre città. Questa, infatti, è costituita da due brevi linee a scartamento ordinario a cremagliera, che collegano la Gare Du Flon con la stazione e con il porto di Ouchy. Una terza linea a scartamento ridotto collega poi la Gare Du Flon con la zona di Renens.

Una volta giù, ne approfitto per sbirciare nella piccola rimessa locomotive FFS attigua al marciapiede del primo binario, dotata anche essa di piccola piattaforma girevole, dove stazionano alcune locomotive da manovra elettriche.

Ma pochi istanti dopo la mia attenzione si sposta sul vicino piazzale di stazione, dove c'è un gran movimento di treni in arrivo, in partenza o impegnati in manovre che naturalmente immortalo con la mia reflex!



Foto David Campione

3. Carrozza pilota Bt per servizi regionali, in composizione con una carrozza intermedia ed un'elettromotrice di spinta, ripresa in arrivo a Losanna. (Foto David Campione, 4 febbraio 2000)

Il programma del pomeriggio prevede una trasferta a Ginevra con visita della città, che raggiungiamo in meno di un'ora di viaggio con il treno IC 718, composto da carrozze serie Apm di prima e seconda classe, anche in questo caso tutte a salone.

Viaggiando in Svizzera sui treni in servizio interno è abbastanza difficile trovare carrozze a scompartimenti: le poche disponibili, appartenenti ai gruppi UIC-Z ed X, viaggiano principalmente in composizione ai treni internazionali notturni.

All'arrivo nella stazione di Ginevra, "confine ferroviario" tra Svizzera e Francia, ho modo di fotografare diversi rotabili in sosta, appartenenti alle Ferrovie Federali Svizzere così come alle SNCF e tra questi una doppia di TGV.

Naturalmente non ci lasciamo sfuggire l'occasione per visitare velocemente la città: una passeggiata per le vie del centro ci fa

scoprire le variegate e piacevoli livree pubblicitarie adottate per ricoprire i numerosi tram in circolazione.



Foto David Campione

4. Doppia di tram della linea 12 in due differenti livree pubblicitarie, in servizio per le vie di Ginevra. (Foto David Campione, 4 febbraio 2000)

Ginevra, la più piccola tra le grandi capitali europee, da sempre crocevia di cittadini di tutto il mondo, è ancora oggi "porta del mondo" e città della pace, come viene chiamata per merito della sede della Croce Rossa e dell'ONU che visitiamo. Al termine si è fatta ora di rientrare: per il ritorno a Losanna abbiamo prescelto l'IIC 739 Ginevra Aeroporto - Zurigo e mentre percorriamo il marciapiede alla ricerca della prima classe, notiamo in composizione una carrozza con un cartello, simile a quelli di percorrenza, ma con la particolare dicitura in più lingue "compartimento del silenzio".



Foto David Campione

5. Il cartello indicatore del "Compartimento del silenzio", un'intera carrozza di prima classe solitamente in composizione ai principali treni Intercity, per i passeggeri che durante il viaggio cercano relax. (Foto David Campione, 4 febbraio 2000)

Saliamo su questa carrozza, ancora una volta a salone; nel vestibolo un cartello invita i passeggeri che scelgono questa vettura a rispettare il riposo degli altri viaggiatori, non utilizzando cuffie e spegnendo i telefoni cellulari...! Un po' scettici sull'effettivo rispetto di queste norme da parte dei viaggiatori, decidiamo di sperimentare il "viaggio nel silenzio"! Spegniamo i nostri cellulari e prendiamo posto in religioso silenzio... il treno è partito e prende gradualmente velocità, lasciandosi alle spalle Ginevra.

Poco dopo corriamo a 160 km/h costeggiando a tratti il lago Lemano: incredibile ma vero, oltre al soffuso rotolamento del rotabile sulle rotaie da 56 kg/metro posate in modo ineccepibile, l'unico rumore che riusciamo a percepire è quello di alcuni accaniti lettori mentre sfogliano i loro quotidiani!

Il silenzio viene interrotto soltanto dal cortese e premuroso controllore, che in lingua francese, innanzitutto porge la buonasera ad ogni viaggiatore e poi chiede il biglietto!

Arrivati a Losanna dopo il riposante viaggio nel "compartimento del silenzio", la serata si conclude consumando un veloce pasto nel buffet di stazione a Losanna, posto sul marciapiede del primo binario e pregustando i prossimi giorni di vacanza che vivremo lontani dal frenetico tran-tran quotidiano fatto di impegni lavorativi, traffico, semafori, clacson e via discorrendo.

Il terzo giorno è dedicato al trasferimento da Losanna a Interlaken, caratteristica cittadina tra il lago di Thun e Brienz, che avverrà in parte con treni delle Ferrovie Federali Svizzere ed in parte della MOB - Montreux - Oberland - Bernese.

L'arrivo in stazione con un discreto anticipo mi consente di fare diversi scatti ai tanti treni in arrivo ed in partenza nello scalo, tra cui la moderna e potentissima Re 465 011 delle BLS ed ancora la Re 4/4 II 11276 in livrea pubblicitaria FFS Cargo in testa ad un treno passeggeri.



Foto David Campione

6. La Re 465 011 delle BLS ha appena lasciato la volta metallica della stazione di Losanna con un treno regionale; da lì a poco il macchinista comanderà la chiusura degli specchietti retrovisori ancora aperti, impiegati prima della partenza per controllare l'incarrozzamento dei viaggiatori e la chiusura delle porte, senza doversi sporgere dal finestrino. (Foto David Campione, 5 febbraio 2000)

La prima parte del viaggio, fino a Montreux, avviene con il treno IR 321 "Verbano" per Milano, che da Domodossola assume la classificazione di Intercity, esigendo un ingiustificato supplemento.

Prima di proseguire per Zweisimmen con il Crystal Panoramic-Express, abbiamo a disposizione tre ore che spendiamo facendo una piacevole passeggiata sul romantico lungolago di Montreux, caratterizzato dalla presenza di un parco decorato da numerose "statue" ricavate da cespugli abilmente potati, raffiguranti animali o altri oggetti e dalla statua del famoso cantante dei Queen, Freddy Mercury, scomparso diversi anni or sono. Gli ultimi momenti in questa stupenda cittadina li spendiamo, poi, pranzando deliziosamente a base di fondue nel buffet della stazione, gestito direttamente dallo stesso gruppo MOB.

Si è fatta ora di andare al treno, il Crystal Panoramic-Express, che ci condurrà attraverso l'Oberland Bernese sino a Zweisimmen. Il particolare convoglio di costruzione Breda e dal design Pininfarina, è composto dalla locomotiva GDe 4/4 6003 inquadrata tra quattro carrozze di cui le due d'estremità pilota con cabina sopraelevata e sottostante salottino belvedere capace di ospitare 8 persone, il tutto su di un rotabile metrico: un vero e proprio Settebello a scartamento ridotto!!!



Foto David Campione

7. Il Crystal Panoramic-Express a Montreux prima della partenza per Zweisimmen. (Foto David Campione, 5 febbraio 2000)

La prenotazione di cui ci eravamo premuniti all'arrivo a Montreux ci consente di accomodarci proprio nel salottino, seppur in seconda fila: poco male! Le poltrone sono rialzate rispetto alla fila antistante e pertanto la coppia di tedeschi che siede davanti a noi non ci copre più di tanto la visuale.

Con la proverbiale puntualità svizzera, alle 14 in punto partiamo da Montreux; appena superati gli scambi di stazione, il nostro convoglio entra in galleria, mentre la linea inizia ad arrampicarsi in aderenza naturale sulla montagna che domina la città, con un andamento del tracciato contraddistinto da curve e controcurve che si susseguono in ripetizione, alcune di 180°, necessarie per prendere quota.

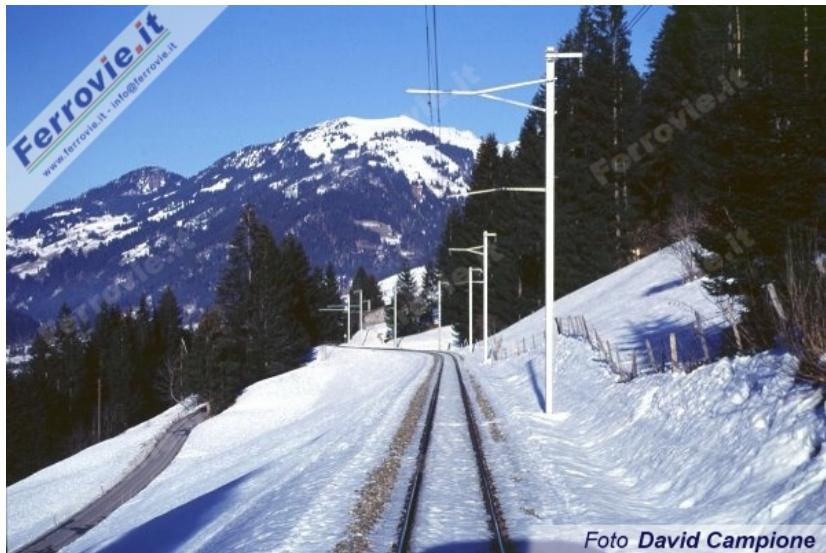
Nonostante ciò il comfort a bordo è notevole e consente alla premurosa hostess di raggiungerci dal suo angolo bar, per servire le consumazioni al posto.

Intanto transitiamo per la stazione di Chamby, da dove ha origine la breve ferrovia museo per Blonay esercita esclusivamente da appassionati.

In un susseguirsi spettacolare di curve, gallerie, ponti e tratti a mezza costa, il treno continua a salire sino ad incontrare la prima neve, che sempre più copiosa farà da cornice al nostro viaggio sino a Zweisimmen.

Giungiamo quindi a Château-d'Oex dove sostiamo giusto il tempo per un incrocio e per scattare una foto da terra al nostro convoglio!

Dopo un quarto d'ora, attraversando le stupende montagne che continuano a fare da cornice al nostro meraviglioso viaggio, raggiungiamo anche Gstaad, rinomata località sciistica dove circa metà dei passeggeri scendono dal Crystal Panoramic Express, liberando in parte anche il salottino. Dopo aver incrociato il Golden Panoramic-Express diretto a Montreux, ripartiamo attraversando su di un ponte la via principale del paese; per alcuni secondi l'ampia superficie vetrata del nostro treno ci fa sentire come dei pesci in un acquario: tutti gli sguardi della gente che passeggiava nella via sottostante, infatti, sono puntati sullo strano convoglio in transito sopra le loro teste!



8. Un tratto di ferrovia a mezza costa, visto dal Crystal Panoramic-Express in viaggio tra Gstaad e Zweisimmen. (Foto David Campione, 5 febbraio 2000)

Ancora venti minuti di viaggio e l'indimenticabile esperienza a bordo del confortevole Crystal Panoramic Express arriverà al termine. Alle 15.34, perfettamente in orario, siamo infatti a Zweisimmen, stazione a doppio scartamento nonché capolinea della linea BLS da Spiez.

La stazione di questa nota località sciistica, si presenta completamente imbiancata dalle copiose nevicate delle settimane precedenti ed allegramente animata da numerosi sciatori di ritorno dagli impianti sciistici!

Durante la sosta ne approfittò per fotografare alcuni rotabili, tra cui la macchina da manovra delle BLS Tea 245 021 ed il locomotore Re 4/4 257 delle BLS, in testa al treno RX 2357 che ci condurrà fino a Spiez, dove troviamo pronto il regionale 4877 per Interlaken West, ultima tappa di questa terza giornata in Svizzera. Il treno è composto con materiale delle BLS e noi, com'è consuetudine, prendiamo posto in una carrozza di prima classe; una volta di più, oltre che per la pulizia di tutto l'ambiente, rimaniamo stupiti nello scoprire che alcune poltrone sono girevoli, per consentire ai viaggiatori in tutta comodità di gustarsi lo stupendo panorama svizzero...senza neanche dover girare la testa!



9. Il confortevole ed accogliente interno della carrozza "Salon bleu" delle BLS, attrezzata con poltrone girevoli. (Foto David Campione, 5 febbraio 2000)

E naturalmente ne approfittiamo anche noi, prendendo posto in queste comode poltrone, per i 20 minuti di viaggio necessari a raggiungere Interlaken, durante i quali assistiamo ad un indimenticabile tramonto sul lago Thun, che costeggiamo.

All'arrivo è ormai buio; un po' stanchi ma comunque soddisfatti di questa giornata, ci incamminiamo verso l'hotel Beau-Site, ammirando le imponenti montagne innevate che sovrastano il paese di Interlaken.

Il nostro albergo dista 500 metri dalla stazione ferroviaria: pochi passi che percorsi dopo una lunga giornata sembrano chilometri...

Ma la fatica viene ben presto premiata, quando scopriamo che l'hotel è una deliziosa costruzione, posta in posizione tranquilla e panoramica con veduta sul massiccio della Jungfrau.

Anche qui la calorosa accoglienza della famiglia Ritter che gestisce il complesso, è pari a quella dell'Hotel di Losanna.

Stremati ma contenti, decidiamo di concludere la giornata visitando il delizioso centro della cittadina di Interlaken, animata da molti vacanzieri, ed illuminata dalle sontuose vetrine dei vari negozi e soprattutto delle gioiellerie, che qui, a differenza dell'Italia, rimangono ben allestite e visibili anche durante la notte o nei periodi di chiusura!

La quarta giornata del nostro viaggio cade di domenica ed inizia con un'abbondante colazione a base di pane caldo, burro e marmellata, consumata purtroppo in tutta fretta, saltando perfino le invitanti e variegate portate del brunch, per non perdere il primo treno della giornata, che da Interlaken West ci avrebbe portato alla stazione Ost.



Foto David Campione

10. Il primo treno della giornata ad Interlaken West: il Basel - Interlaken Ost, trainato dalla Re 4/4 163 delle BLS, in attesa dell'orario di partenza.
(Foto David Campione, 6 febbraio 2000)

Da qui il nostro programma iniziale prevedeva di raggiungere il ghiacciaio della Jungfrau, ma una incomprensione con la nostra interlocutrice della Jungfraubahnen, la società che cura i trasporti nel comprensorio della Jungfrau, e la concomitanza del giorno festivo, ci impedivano di proseguire alla volta della vetta.

Senza perderci d'animo riprogrammiamo al volo la giornata. Si decide di proseguire per Lucerna, dove ci attende il Museo dei Trasporti. Il primo treno utile in partenza da lì a poco dalla stazione di Interlaken Ost è il "Brünig Panoramic Express" dell'omonima ferrovia del Brünig caratterizzata dallo scartamento metrico ad aderenza mista.

Prima di prendere posto visitiamo la carrozza ristorante, dove il personale della Mitropa è già all'opera per apparecchiare i tavoli: pochi minuti dopo la partenza, infatti, il ristorante sarà pronto per ospitare i primi avventori, che nonostante l'ora non proprio consona, almeno per le nostre abitudini, consumeranno il loro pasto!



Foto David Campione

11. La Ge 4/4 101 961, incaricata di condurre il "Brünig e Panoramic Express" fino a Meiringen. (Foto David Campione, 6 febbraio 2000)

Prendiamo posto nell'attigua carrozza Panoramica che dà il nome al treno, caratterizzata dalle ampie superfici vetrate che consentono di ammirare il paesaggio in tutto il suo splendore.

Poco dopo essere usciti dalla stazione di Interlaken Ost, il treno inizia a prendere velocità, attestandosi sui 70 chilometri orari; iniziamo a costeggiare il lago di Brienz, mentre attraversiamo le stazioni dei piccoli paesi posti a ridosso di esso e dopo 30 minuti di viaggio siamo già a Meiringen. Non appena giunti nella stazione di testa, il locomotore che finora ci ha trainati del gruppo Ge 4/4 viene sganciato, mentre in coda si attesta un'altra macchina del gruppo HGe 4/4.

A termine delle operazioni ripartiamo in senso opposto; l'accelerazione è decisa, ma pochi chilometri dopo, mentre viaggiamo in velocità è altrettanto decisa la frenata che fa rallentare il nostro convoglio fino a pochi chilometri orari! Incuriosito cerco di capire il perché, ben presto svelato da un grande colpo che sento provenire da un carrello: avevamo appena agganciato la cremagliera che ci avrebbe aiutato nello scavalcare il passo del Brünig a quota 1008 metri. La pendenza è decisamente notevole e ben presto l'imbiancata valle sottostante che avevamo poc'anzi attraversato ci appare come vista da un aereo...

Oltrepassato il valico di Brünig e dopo aver sostato nell'omonima stazione, il viaggio procede in un altalenarsi di tratti ad aderenza naturale ed artificiale, per infine ridiscendere a valle, fino a costeggiare il lago di Sarner dove il convoglio torna a marciare sul filo degli 80 km/h.



Foto David Campione

12. Il "Brünig e Panoramic Express" nella seconda parte del viaggio trainato dalla HGe 101 966, mentre ha iniziato la discesa verso Lucerna. Dopo l'ultima carrozza dalla coda è riconoscibile la vettura panoramica ed a seguire la ristorante. (Foto David Campione, 6 febbraio 2000)

Ancora pochi chilometri e, puntuale al secondo, il nostro treno si arresta sotto l'imponente tettoia della stazione principale di Lucerna: il rinomato Museo dei Trasporti è ormai vicino e per raggiungerlo ci serviamo di una filovia.

Anche oggi il tempo è splendido, con una temperatura più primaverile che invernale e la gente che affolla il museo così come l'adiacente lungolago è tanta.

L'accesso al museo costa 12 franchi (circa 15.000 lire) e consente di girarlo liberamente, in un lungo e largo, per tutta la giornata. Iniziamo con l'assistere allo show della costruzione della galleria del Sempione: in un area ricavata sotto la sala cinematografica I-Max è stato ricostruito una sorta di plastico in scala 1:1, con la riproduzione di alcune scene di vita dai cantieri del Sempione tra cui cui il villaggio dei minatori e il cantiere di scavo della galleria. I visitatori rivivono le esperienze vissute dagli operai che lavorarono per questa grandiosa opera, spostandosi tra le varie scene a piedi o su dei carrellini che riproducono quelli adoperati nello storico cantiere, mentre un diffusore sonoro portatile, simile ad un telefono, commenta nella lingua desiderata le scene a cui si assiste. La visita prosegue nell'ampio salone che ospita su una superficie di circa 8000 metri quadrati e su 1000 metri lineari di binari 50 tra locomotive e vagoni di tutti i tipi e scartamenti, rappresentative del trasporto su ferro di questo Paese: dal primo treno delle Ferrovie Svizzere, lo Spanisch-Bötli-Bahn al "Coccodrillo", passando per la Freccia Rossa delle FFS e la locomotiva N° 7 della ferrovia Vitznau-Rigi, la prima ferrovia a cremagliera in Europa.



Foto David Campione

13. Il padiglione del Museo dei trasporti e delle telecomunicazioni di Lucerna che ospita 50 mezzi ferroviari di tutti i tipi, rappresentativi di questo paese. (Foto David Campione, 6 febbraio 2000)

Altrettanto interessante è l'area in cui sono esposti gli apparati di sicurezza del passato e del presente, che regolano la circolazione ferroviaria in Svizzera: una vera e propria cabina, con vista panoramica sulla vicina ferrovia Lucerna - Arth-Goldau!

Gustosa e inaspettata sorpresa i simulatori di guida! Quelli disponibili nel museo di Lucerna sono ben quattro, di cui uno che simula la guida di un mezzo tramviario nella città di Berna e tre che riproducono il banco di manovra simulando la guida di una moderna Re 460 svizzera!

Provare uno di questi simulatori non è facile, poiché la gente in fila ordinata, in attesa di guidare virtualmente un mezzo ferroviario è tanta e di tutti i tipi: bambini, ragazzi e uomini, ma anche tante ragazze e donne, tutti incuriositi ed al tempo stesso attratti da un mezzo di trasporto che in Svizzera sappiamo quanto è apprezzato e rispettato dalla popolazione.

Altre interessanti attrazioni sono il grande plastico in scala H0 che riproduce fedelmente la rampa Nord del San Gottardo ed il circuito a vapore vivo (a pagamento ed operativo solo nei mesi estivi) ospitato in un ampio spazio all'aperto tra i vari padiglioni.

Il Museo di Lucerna non è soltanto dedicato al trasporto ferroviario, anche se una buona metà della superficie è ad esso destinata, ma offre altri interessanti padiglioni, dedicati al trasporto marittimo, aereo, aerospaziale, stradale e delle comunicazioni.

Insomma un'intera giornata trascorsa nel Museo è appena sufficiente per poterlo visitare con cura!



Foto David Campione

14. Carrozza ristorante Dr⁴ 10222 delle Ferrovie Federali Svizzere, esposta all'aperto ridosso del padiglione dei mezzi ferroviari (Foto David Campione, 6 febbraio 2000)

Al termine è ormai pomeriggio inoltrato: prima di poter tornare in albergo, ci attendono altre due ore di viaggio, sempre a bordo di un treno della linea del Brünig che ci riporta ad Interlaken West.

Ultimo e breve trasferimento della giornata fino a Interlaken Ost, a bordo di una moderna e confortevole carrozza per treni Intercity a doppio piano, che incontreremo nuovamente nelle prossime giornate.

Dopo il rinvio "tecnico" di ieri, la giornata è finalmente dedicata al "Tetto d'Europa" ovvero alla Jungfrau, che con i suoi 4158 metri è la montagna più alta del vecchio continente; nelle sue viscere, a quota 3454 metri, si trova l'omonima stazione ferroviaria, anch'essa la più alta d'Europa: la Jungfraujoch!

Partiamo da Interlaken Ost alle 10.35 con il treno 151 del BOB - Berner Oberland-Bahnen, composto da ben 12 tra elettromotrici e rimorchiare e diretto a Lauterbrunnen, dove effettueremo il primo cambio... per raggiungere la vetta sarà necessario cambiare tre treni di altrettante amministrazioni!

Dopo alcuni minuti di viaggio passa il controllore al quale mi rivolgo per chiedere se posso accedere in cabina per scattare qualche foto; senza esitazione alcuna, questi si affaccia nell'attigua cabina del macchinista per porgergli la mia richiesta, subito accolta dallo stesso che mi fa subito "accomodare" sullo strapuntino posto alla sua sinistra (il banco di manovra si trova sulla destra).

Nei circa dieci minuti di percorrenza in cabina, assisto all'incrocio con un treno diretto ad Interlaken su un tratto di linea a doppio binario da poco attivato e successivamente all'innesto su di un tratto a cremagliera.



Foto David Campione

15. L'incrocio in piena linea con un treno diretto ad Interlaken, condotto da un'elettromotrice ABeh 4/4. (Foto David Campione, 7 febbraio 2000)

Arriviamo a Lauterbrunnen, località posta a 796 metri sul livello del mare; qui si cambia treno! Lasciamo le accoglienti elettromotrici serie ABeh per prendere posto su delle più moderne e spartane elettromotrici dalla livrea verde e gialla della Wengernalp Bahn con cui ripartiamo alle 11.00; ricominciamo a salire attraversando Wengenwald, Wengen (nota località sciistica a 1274 metri) ed ancora Wengernalp.



Foto David Campione

16. In salita verso Klein Scheidegg, attraverso il superbo paesaggio innevato, a bordo delle elettromotrici della ferrovia di Wengernalp. (Foto David Campione, 7 febbraio 2000)

Ci attestiamo quindi a Klein Scheidegg, altra animata località sciistica, posta a 2061 metri di quota. La temperatura rispetto a valle, dove alla partenza piovigginava, è sensibilmente più bassa, ma fortunatamente il tempo qui è splendido: il sole ci riscalda piacevolmente nei pochi minuti che abbiamo a disposizione, prima di salire sull'ultimo treno necessario per raggiungere la vetta, questa volta della JB - Jungfraubahn.

Ideata nel 1893 dall'industriale Adolf Guyer-Zeller, la ferrovia a scartamento metrico dello Jungfrau fu inaugurata il 1° agosto 1912, dopo 16 anni di lavori; lunga 9,3 km di cui 7,1 in galleria è elettrificata a 650 Volt 50 Hertz corrente trifase (bifilare).

Alle 11.02 a bordo di moderne elettromotrici di costruzione ABB gruppo Bdhe 4/8 ripartiamo alla volta di Jungfraujoch!

La cremagliera a lamelle della Von Roll ci aiuta da subito ad affrontare la pendenza, che in fase di progettazione della ferrovia fu volutamente contenuta entro il 25%, permettendo al corpo umano di adattarsi gradualmente all'altitudine.

Come previsto dal regolamento circolazione di questa linea, il nostro convoglio è seguito a breve distanza da un altro; nei periodi di maggiore frequentazione, quando i visitatori giornalieri della Jungfraujoch possono essere oltre 4000, sono possibili fino a tre treni con circolazione contemporanea e distanziati con marcia a vista.

Intanto continuiamo a salire; dopo la breve sosta nella stazione di Eigergletscher dove si trova il centro di allevamento di cani polari e da cui ripartiamo alle 11.12, il treno viene inghiottito nella montagna. Rivedremo la luce del sole non prima di un quarto d'ora, quando effettueremo la prima sosta in galleria, in una fermata (ovviamente scavata nella roccia) che consente di ammirare il superbo paesaggio della valle sottostante se non fosse per le alte nuvole che coprono tutta la visuale!

Ripartiamo e dopo un altro quarto d'ora effettuiamo la seconda ed ultima sosta in un'altra fermata con vista panoramica purtroppo sempre occultata dalle nuvole!

Il viaggio nella montagna si conclude alle 11.53 con l'arrivo in vetta, a 3454 metri di altezza, nella piccola stazione ferroviaria di Jungfrau, la più alta d'Europa, anch'essa scavata nella montagna.



Foto Jungfrau Bahn

17. La stazione ferroviaria di Jungfraujoch, che con i suoi 3454 metri di altezza è la più alta d'Europa. (Foto Jungfrau Bahn)

Una volta scesi dal treno, prima ancora di goderci lo stupendo panorama e di rivedere la luce del sole, la prima tappa è il Palazzo di ghiaccio ricavato all'interno di un immenso lastrone ghiacciato spesso fino a 20 metri.

Ovunque solo ghiaccio e superfici luccicanti ed incolori, dove di tanto in tanto "incontriamo" figure umane ed animali scolpite nel ghiaccio.

Pranziamo nel "Top of Europe", l'edificio inaugurato nel 1987 in sostituzione della "Casa del Turista" e della "Casa sopra le nuvole" divorziate dalle fiamme in una notte del 1972.

Qui sono ubicati tutti i servizi principali di questo particolare villaggio: cinque piani ricavati in parte nella roccia ed in parte affacciati dalla montagna, che ospitano il "Ristorante dei Ghiacciai", un self-service, un ulteriore ristorante, locali per conferenze ed esposizioni, l'ufficio postale, un piccolo negozio di souvenir e tabacchi, l'accesso alla stazione ed al Palazzo del ghiaccio, nonché gli appartamenti per il personale di servizio.

Il tour allo Jungfrau non può concludersi senza una visita all'osservatorio di Sphinx, costruito sulla roccia della Sfinge a 3571 metri ed alla annessa terrazza panoramica, che vanta anch'essa un suo record europeo, come punto d'osservazione più alto del vecchio

Continente.

La temperatura di oltre -10° ed il vento gelido che soffia rendono ardua la permanenza su questa terrazza e così decidiamo di tornare verso il "Top of Europe" collegato all'osservatorio da una galleria.



18. Il meraviglioso passaggio che si può ammirare dalla terrazza sulla roccia della Sfinge, a quota 3571 metri. (Foto David Campione, 7 febbraio 2000)

Alle 15.00 si riparte verso valle; dopo la discesa nella lunga galleria siamo di nuovo a Klein Scheidegg, dove abbiamo un quarto d'ora prima di ripartire con un altro treno.

La temperatura è decisamente più gradevole e nell'attesa di ripartire consumiamo un caffè, mentre osserviamo divertiti degli sciatori con bambini al seguito che con gran naturalezza attraversano i binari della ferrovia, come se si trattasse di una normalissima pista di raccordo!



19. Elettromotrici BDhe 4/8 della Jungfraubahn a Klein Scheidegg, poco dopo essere giunte da Jungfraujoch. In secondo piano si riconosce alcuni sciatori, con tanto di sci ai piedi, impegnati ad attraversare la ferrovia! (Foto David Campione, 7 febbraio 2000)

Alle 16 ripartiamo per Interlaken Ost, scegliendo questa volta l'itinerario via Grindelwald.

La giornata non è ancora conclusa: ci aspetta l'ultima trasferta della giornata, ancora con la ferrovia del Brünig fino a Lucerna, dove pernotteremo nel Minotel Kolping e da qui proseguirà la nostra avventura in Svizzera...!

Si ringraziano per la preziosa collaborazione: Ufficio italiano delle Ferrovie Federali Svizzere, Minotel, la ferrovia dello Jungfrau.

David Campione - 04 maggio 2000

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003