



Ferrovie.it

da Racconti di viaggio del 15 aprile 2007

A spasso per Berlino con l'ICE

di David Campione

Può nascere davanti ad una pinta di birra l'idea di un treno speciale? In Germania sì!

Proprio così prende forma un eccezionale viaggio fuori del comune, sui binari di Berlino, a bordo di un treno riservato. Obiettivo percorrere i binari della Città tedesca in lungo e in largo, senza mai invertire il senso di marcia e comunque toccando tutte le principali stazioni urbane. Insomma un insolito tour di Berlino, che anziché essere pianificato in pullman, viene ideato con un confortevole ICE di serie!

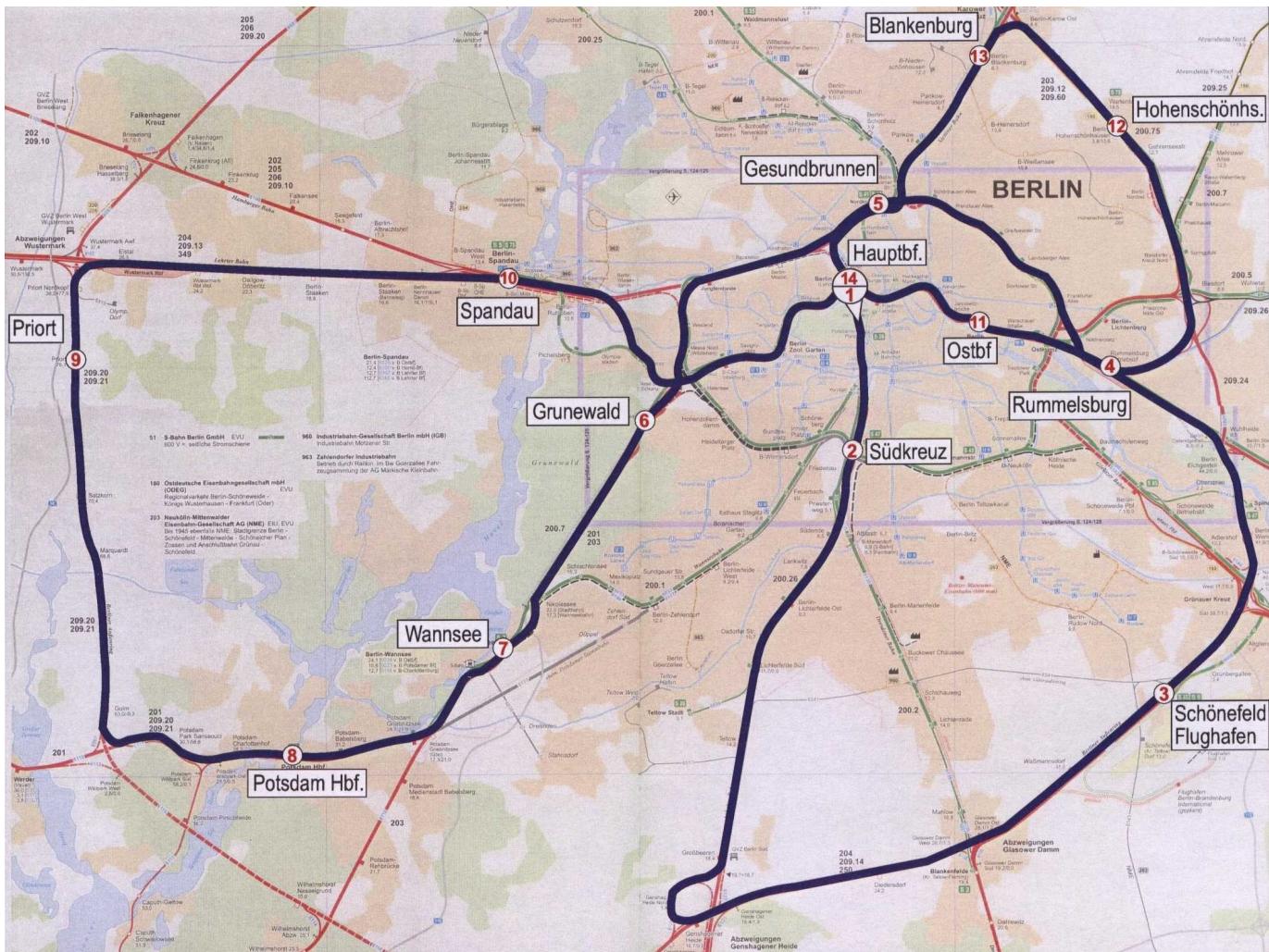
Artefici dell'iniziativa Ingulf Leuschel, Direttore Generale delle DB a Berlino, e Mirko Pahl, Direttore DB della lunga percorrenza ferroviaria a Berlino.



1. Ingulf Leuschel, Direttore Generale delle DB a Berlino, uno degli organizzatori del giro del nodo ferroviario di Berlino in ICE. (Foto David Campione, 3 marzo 2007)

Alle 10.45 l'ICE 2 "Fontanestadt Neuruppin" è pronto al binario 3, al livello inferiore della nuova stazione di Berlino Hauptbahnof; i display sul marciapiede riportano "Sonderzug (Berlin-Rundfahrt) - ICE 43415" ovvero Treno speciale - Tour guidato di Berlino, in partenza alle 11.12.

L'organizzazione è ineccepibile nel migliore stile tedesco: le hostess sono sul marciapiede per servire un cocktail di benvenuto, mentre a bordo è tutto pronto per la partenza.



2. Cartina del nodo ferroviario di Berlino. Evidenziato in blu il percorso dell'ICE speciale, mentre i numeri sul tracciato aiutano a seguire i vari punti di passaggio. Cliccare sull'immagine per ingrandirla. (Disegno DB)

Il clima è festoso: a questo giro turistico intorno alla Capitale tedesca prendono parte alcuni ferrovieri in pensione e gli addetti alla vendita della biglietteria di Berlino, invitati dalla direzione DB in ringraziamento dell'opera di assistenza alla clientela prestata in occasione dei mondiali di calcio 2006, nonché nelle più recenti giornate di particolare freddo.



3. L'ICE "Fontanestadt Neuruppin" al binario 3 della nuova stazione di Berlin Hauptbahnhof, pronto per partire nel suo viaggio che lo porterà... nella stazione di partenza! (Foto David Campione, 3 marzo 2007)

11.12: puntuali partiamo per questo insolito viaggio. Vengono subito distribuite le cartelline stampa ed una cartina ferroviaria di Berlino con evidenziato il tracciato da percorrere; attraverso l'impianto di diffusione sonora di bordo, Ingulf Leuschel si presenta salutando tutti i partecipanti, senza trascurare la delegazione italiana, introducendo quindi il viaggio appena cominciato lungo i binari di Berlino.

Intanto il nostro treno procede verso sud in sotterraneo per alcuni chilometri, per tornare in superficie nei pressi della stazione della U-Bahn di Gleisdreieck; ancora poche centinaia di metri ed attraversiamo veloci Berlin Südkreuz. La linea adesso ci consente di aumentare la velocità ed il macchinista, un capodeposito di DB, porta l'ICE a 160 km/h, la velocità massima raggiunta in questo viaggio.



4. A bordo dell'ICE in viaggio attraverso Berlino, le hostess si prendono cura degli ospiti offrendo un abbondante spuntino. (Foto David Campione, 3 marzo 2007)

Il nostro ICE viaggia con la pilota in testa, una scelta (ovviamente!) non casuale che ci consente di accedere agevolmente alla cabina di guida dopo aver attraversato alcune carrozze. Ad approfittarne non siamo soltanto noi, ma anche numerosi bambini accompagnati dai genitori, che in ordine si alternano nella visita cabina per ammirare l'operato del macchinista. Scontati i paragoni con il nostro paese, dove poter entrare in cabina è praticamente impossibile, se non dietro il rilascio di autorizzazioni... A Grossbeeren lasciamo la linea diretta verso sud: uno stretto raccordo a semplice binario percorso a velocità modesta ci conduce verso Schönefeld Flughafen ovvero verso nord est.



5. In cabina di guida dell'ICE 808 010 nei pressi di Grossbeeren, sul raccordo a semplice binario che conduce verso Schönefeld Flughafen. (Foto David Campione, 3 marzo 2007)

Adesso viaggiamo verso nord ovest puntando verso Rummelsburg. La cartina ci aiuta a seguire l'intricato giro: in diversi punti è previsto il nostro passaggio due volte, prima in un senso e poi nell'altro...

Prima sosta di qualche minuto a Berlin Gesundbrunnen: dobbiamo cedere il passo ad un treno Intercity. Ciò nonostante non è possibile scendere dal treno per le foto di rito, ma se pure lo fosse non saremmo invogliati a farlo, per la pioggia che viene giù ininterrottamente...

Attraversiamo la periferia di quella che era la "Berlino oltre il muro", appartenuta fino al 1989 alla Germania dell'Est. La giornata piovosa contribuisce a rendere ancora più "tipica" l'atmosfera di questi quartieri, che mantengono tuttora pressoché intatto l'aspetto tipico di quella che era la Repubblica Democratica Tedesca.



6. Oltre i finestrini del nostro ICE scorre Berlino, alternando scorci del centro città e della periferia, come questa immagine presa nei pressi di Gesundbrunnen. (Foto David Campione, 3 marzo 2007)

Poco prima di Berlin Grunewald affianchiamo un fascio ricovero che ospita un treno completo di carrozze polacche. L'Europa dell'est da qui è molto vicina e non mancano collegamenti ferroviari diretti con Mosca ed altre città orientali.

Altra breve sosta per un segnale disposto a via impedita e ripartiamo alle 12.20 mentre sui binari attigui continuano a sfilare i treni della S-Bahn DB dal tipico colore crema, che tanto ricorda la livrea dei treni TEE.

I finestrini dell'ICE non aiutano a fotorafare all'esterno, ma siamo comunque agevolati dal cielo plumbeo che ci risparmia sgraditi riflessi del sole sul vetro.

A bordo continua intanto il via-vai di hostess, impegnate incessantemente ad offrire sandwich, dolci e bevande ai viaggiatori.



7. La rimessa locomotive di Grunewald, ripresa in corsa verso Wannsee. (Foto David Campione, 3 marzo 2007)

Puntiamo verso sud ovest ed alle 12.27 transitiamo da Berlin Wannsee, impianto che ospita un importante terminal per auto al seguito. Riprendiamo velocità e i display di bordo sempre efficienti ci informano che siamo nuovamente a 115 km/h; deviata dopo deviata alle 12.40 siamo alla "Kaiser Station" in Postdam.

La stazione del Kaiser sorge nel parco Imperiale di Sanssouci e fu costruita per Guglielmo II, ultimo Imperatore di Germania nonché Re di Prussia.

Inaugurata nel 1909, dopo la caduta della monarchia, persa la sua funzione originaria, fu impiegata per vari scopi fino al 1960. Dopo un lungo periodo di declino e abbandono, dal maggio 2005 la "Kaiser Station" ospita l'Accademia DB ed al suo interno ospita l'ultima carrozza del treno Reale.

Qui la sosta è più lunga il che ci consente di scendere dal treno per ammirare l'elegante fabbricato viaggiatori costruito con lo stile delle case inglesi.



8. Il fabbricato della stazione del Kaiser. Al suo interno è ospitata una carrozza del treno reale. (Foto David Campione, 3 marzo 2007)

Riprendiamo il viaggio adesso verso nord, guadagnando subito velocità e sfiorando ancora una volta i 160 km/h su un lungo rettilineo. Ennesimo rallentamento seguito da deviata: si piega verso est direzione Spandau, costeggiando il grande deposito locomotive di Elstal, in passato regno della trazione a vapore ed oggi in gran parte dismesso.

Nuova fermata a Staaken dove cediamo il passo ad un ICE in servizio passeggeri, che sfila veloce verso la stazione principale di Berlino.



9. Il grande impianto di Elstal, oggi quasi del tutto abbandonato. Una rimessa locomotive circolare con piattaforma girevole ed un generoso fascio binari sono la testimonianza dell'importanza assunta in passato dall'impianto. (Foto David Campione, 3 marzo 2007)

Ancora una volta costeggiamo la S-Bahn, mentre ci avviciniamo al centro della città con la ferrovia che si insinua nel cuore della Capitale tedesca. Quattro binari in rilevato, due per le linee S-Bahn ed altrettanti per la rete ordinaria attraversano il centro della città senza alcun pannello fonoassorbente che "nasconde" il treno alla vista dalla città e viceversa. Come se i treni qui "non facessero rumore".... Ed ovviamente il pensiero corre al nostro Paese, dove le ferrovie che attraversano i centri abitati sono quasi tutte "ingabbiate" per evitare l'inquinamento acustico. Viene da chiedersi se i tedeschi sono più tolleranti verso treni e ferrovie, come lo sono i nostri connazionali verso le automobili e le strade...

Le stazioni si susseguono una dopo l'altra, come i treni metropolitani in marcia sulla parallela S-Bahn, con una frequenza in Italia quasi sconosciuta. Berlin Spandau, Charlottenburg, Savignyplatz ed ancora Zoo Garten ci conducono verso la stazione principale.



10 A Berlino per lunghi tratti linea ferroviaria e S-Bahn (alimentata con terza rotaia) corrono affiancate. Nell'immagine l'ICE si specchia in un treno metropolitano, mentre viaggiano affiancati tra Spandau e Zoo. (Foto David Campione, 3 marzo 2007)

Alle 13.30, 2 ore e 18 minuti dopo la partenza, siamo nuovamente a Berlin Hauptbahnhof ma questa volta al livello superiore! Sette minuti di sosta e ripartiamo per l'ultima parte del nostro giro. Mentre sfiliamo via, la particolare conformazione della nuova stazione di Berlino ci consente, con un po' di attenzione, di osservare una decina di metri più in basso i binari da cui siamo partiti per questo giro, che corrono perpendicolari!



11 ICE 2 in sosta nel livello superiore della stazione di Berlin Hauptbahnhof. (Foto David Campione, 3 marzo 2007)

Lasciate le arcate veniamo affiancati dalla "Panorama Bahn", la metropolitana panoramica. Oggi è il primo giorno di servizio per questo treno metropolitano che consente a turisti e curiosi di ammirare Berlino da un confortevole convoglio panoramico in servizio sulla S-Bahn della città. Il treno è accessibile a chiunque con un biglietto dedicato e percorre un itinerario particolare, attraversando la città con finalità turistiche anziché di mobilità collettiva. Attraversiamo l'Isola dei Musei, la famosa Alexanderplatz su cui s'innalza la torre della TV ed ancora Ostbahnhof, la principale stazione di Berlino fino a giugno 2006, quando è stata inaugurata la nuova Hauptbahnhof; transitiamo quindi ancora una volta da Rummelsburg piegando subito dopo verso nord, direzione Hohenschönhausen.



12. L'Isola dei Musei ed il Duomo di Berlino, ripresi dall'ICE in viaggio tra le stazioni di Friedrichstrasse e Hackescher Markt. (Foto David Campione, 3 marzo 2007)

Siamo quasi al termine del nostro viaggio, quando attraversiamo Blankenburg.

A bordo intanto il nostro "Cicerone" Ingulf non ha mai smesso di illustrare il viaggio fornendo, stazione dopo stazione, informazioni di ogni tipo. Peccato che il tutto avviene in lingua tedesca rendendo incomprensibile il significato al gruppetto di giornalisti italiani presenti a bordo! Ad ovviare ci pensa la nostra accompagnatrice, che con pazienza ci traduce in italiano quanto necessario.

Transitiamo ancora una volta da Gesundbrunnen prima di fare il nostro ingresso da nord, nella stazione principale di Berlino. Alle 13.15 il nostro giro di Berlino a bordo dell'ICE si conclude al binario 2, nuovamente al livello inferiore da dove eravamo partiti poco dopo le 11.

Ci congediamo quindi dal "Fontanestadt Neuruppin" che da lì a poco riparte per il deposito.



13. Al termine del viaggio attraverso Berlino, l'ICE "Fontanestadt Neuruppin" posa per i fotografi prima di rientrare in deposito. (Foto David Campione, 3 marzo 2007)

E' il momento dei numeri. Abbiamo percorso quasi 200 chilometri in 2 ore e 3 minuti, alla velocità media di circa 98 km/h, attraversando tutte le principali stazioni di Berlino, con qualche "sconfinamento" oltre il tessuto urbano, necessario per compiere tutto il viaggio senza mai invertire il senso di marcia.

Con i colleghi giornalisti italiani ci si lancia nel confronto più scontato: sarà possibile fare un viaggio simile in Italia, attraversando l'intera rete di una grande città e le sue principali stazioni, senza mai invertire il senso di marcia? La sfida è aperta...

David Campione - 15 aprile 2007

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