

**BIGLIETTERIA  
FERROVIARIA**

**ACQUISTA QUI!**

Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!



**TRENITALIA  
.ITALO  
SNCF**

***Ferrovie.it***

da *Approfondimenti* del 27 febbraio 2009

## **Railjet, l'alta velocità austriaca**

**di David Campione**

230 km/h di velocità massima, 205 metri di lunghezza, 408 posti a sedere, 7 carrozze e un locomotore "Taurus". Questi i numeri del Railjet, il nuovo treno ad alta velocità di OeBB nato dalla collaborazione tra ferrovie austriache e Siemens, con un investimento di 816 milioni di Euro e circa due anni di lavoro.

Dal 14 dicembre 2008 il Railjet viaggia regolarmente tra Germania, Austria e Ungheria, collegando giornalmente Monaco di Baviera a Salisburgo, Vienna Westbahnhof e Budapest Keleti e viceversa più un'ulteriore coppia di treni tra queste ultime due città. Ma è solo il debutto di un progetto ben più ampio: da aprile 2009 altri Railjet saranno in servizio tra Vienna - Monaco nonché tra Innsbruck e Salisburgo. Nel 2010 sarà quindi la volta di un collegamento Vienna - Zurigo o Bregenz.



<sup>1</sup> La Taurus 1116 203 in composizione ad un Railjet, appena giunto a Vienna da Monaco (Foto David Campione, 15 dicembre 2008)

Un programma impegnativo per le ferrovie austriache, che con questo servizio si prefiggono l'obiettivo di "ridefinire gli standard europei per i viaggi in treno". E come dargli torto: il Railjet si identifica già da fuori con un'inedita ed elegante livrea che non passa certo inosservata. Grigio chiaro per il sottocassa, grigio scuro per la fiancata ed ancora grigio, leggermente più chiaro, per una sottile fascia in prossimità dei finestrini, subito seguita da un'altra sottile fascia rossa. Poi il nero dei finestrini oscurati che lasciano intravedere all'interno con la scritta "Railjet" sopra stilizzata, fascia bordeaux fino a metà imperiale ed infine di nuovo grigio.

Le due estremità del convoglio, la locomotiva e la pilota, presentano la testata interamente in amaranto, con i diversi colori che vanno a raccordarsi con un disegno sulla base della cassa, che con un po' di fantasia ricorda il profilo di un treno.

Quello che può sembrare un "miscuglio" di tonalità e colori, altro non è che una perfetta fusione di tinte che danno luogo ad un convoglio inconfondibile, accentuato dalla linea filante dei mezzi che lo compongono.



**2<sup>2</sup>** Fiancata della carrozza di First Class. Risalta la vistosa ed elegante livrea adottata per il Railjet. (Foto David Campione, 15 dicembre 2008)

Il Railjet è suddiviso in tre classi: la Premium con 16 comode poltrone, la First Class con 76 posti ed infine l'Economy Class con 316 posti a sedere. La Premium è posizionata in testa al treno ed occupa interamente la carrozza pilota; la First Class trova posto nella seconda carrozza ed in parte della terza che condivide con il bistro, mentre l'Economy Class occupa le rimanenti quattro carrozze. Per il comfort dei passeggeri sono state studiate nuove poltrone con seduta che rispetta i più recenti requisiti ergonomici. Ampi finestrini consentono un'ottima visuale esterna, mentre un completo servizio di bordo permette di consumare un pasto al proprio posto o in alternativa di usufruire della carrozza bistro.



**3<sup>3</sup>** Particolare del poggiatesta di una poltrona di First Class. (Foto David Campione, 15 dicembre 2008)

Attentamente studiata la problematica legata alla sicurezza dei bagagli: per il Railjet si è scelto, al contrario di altri treni prestigiosi europei, di destinare uno spazio ai bagagli in prossimità dei posti a sedere, anziché alle estremità della carrozza, per consentire un controllo costante degli stessi da parte dei viaggiatori.

Molto curata l'illuminazione, preferendo diffusione indiretta, completata da spot di lettura al posto.

Particolare attenzione è stata posta per i viaggiatori disabili: per la prima volta in un treno a lunga percorrenza è presente la pedana mobile per l'incarrozzamento. Su ogni convoglio sono riservati tre posti per i diversamente abili e non manca uno spazio per il cane guida in accompagnamento ai non vedenti.



4. Interno della "first", in viaggio verso Vienna con il RJ 63. (Foto David Campione, 15 dicembre 2008)

### In viaggio

Per la nostra prova abbiamo scelto di viaggiare sul Railjet da Salisburgo a Vienna, 2 ore e mezzo di percorrenza che ci consentono di testare i servizi di bordo nella loro completezza.

Lunedì 15 dicembre, secondo giorno di esercizio del nuovo Railjet, alle ore 10.55 siamo al binario 5 della stazione di Salisburgo. Il marciapiede è discretamente affollato di viaggiatori in attesa del RJ 63 diretto a Budapest, quando tramite gli altoparlanti di stazione veniamo informati che il nostro treno arriverà con 5 minuti di ritardo.

Nuovo fiammante, il Railjet in doppia composizione fa il suo ingresso in stazione. In testa la vettura pilota "Spirit of Vienna" con il suo convoglio, accoppiato allo "Spirit of Budapest": tutte le pilota e i locomotori Taurus destinati a questo servizio sono stati battezzati con tale dicitura, che riporta i nomi delle città toccate dal servizio. Un'usanza piacevole già vista anche sui treni ICE di DB o ICN di SBB, battezzati individualmente con nomi di città o personaggi illustri, che certo non stonerebbe anche sui nostri treni di punta.



5. La scritta "Spirit of Linz" campeggia sulla Taurus 1116 203. Ogni locomotiva o carrozza pilota è battezzata con un nome differente. (Foto David Campione, 15 dicembre 2008)

Abbiamo il posto prenotato nella carrozza 256 di First Class, ovvero secondo convoglio, seconda carrozza dopo la pilota.

L'affollamento a bordo è notevole e nel corridoio centrale per qualche minuto regna sovrana la confusione, con i numerosi passeggeri alle prese con ingombranti bagaglio al seguito, in affannosa ricerca del proprio posto. Nel migliore stile austriaco, in pochi minuti torna l'ordine nella carrozza: sono scomparsi i bagagli, alloggiati negli appositi spazi e tutti i passeggeri sono seduti ai loro posti! Tranne una comitiva di vocanti tedeschi che riesce ad essere più rumorosa di un gruppo di giornalisti italiani...!

La partenza avviene con altri minuti di ritardo, graduale ma decisa al tempo stesso. Da subito abbiamo modo di apprezzare la seduta delle poltrone rivestite in pelle, che si presentano inizialmente un po' dure, ma ripagano tale rigidità dopo una lunga permanenza seduti.

Un appunto va fatto invece alla scritta esterna "railjet", che ricopre sui due lati di una estremità in ciascuna carrozza quattro finestrini. Per quanto realizzata con sottili strisce adesive, disturbano un po' alla vista se si guarda a lungo fuori dal finestrino. Ma si tratta davvero di pelo nell'uovo...

Nulla da eccepire sul comfort di bordo, ottenuto anche grazie agli ottimi carrelli Siemens, nonché sulla silenziosità dell'impianto di climatizzazione che non impone di gridare se si vuole parlare con un altro viaggiatore a causa del rumoroso getto d'aria, come invece accade su moderne realizzazioni italiane come le carrozze EurostarCity.





**6** In viaggio a bordo del Railjet poco dopo la partenza di Salisburgo, in un'affollata First Class. (Foto David Campione, 15 dicembre 2008)

Qualche minuto dopo la partenza, mentre il treno guadagna velocità è ora di visitare il convoglio. Incominciamo dalla testa del treno, dalla classe Premium. L'intera carrozza è occupata da un solo viaggiatore, che per nulla disturbato dal nostro passaggio consuma al posto una tardiva colazione completa di tutto punto. 4 posti a sedere di estremità sono divisi dal corridoio centrale, mentre gli altri 12 sono raggruppati in tre scompartimenti ottenuti con pareti in cristallo. Tutti dispongono di confortevoli poltrone con ampia seduta ed allungo per le gambe, tavolino, spot di lettura con braccio flessibile e naturalmente presa di corrente (disponibile al posto in tutte le classi).

La carrozza pilota è completata sull'estremità lato intercomunicante da un piccolo office per la preparazione di alcune consumazioni per la sola Premium Class; le pietanze più elaborate provengono invece dalla carrozza bistro.

Riviste sono a disposizione dei viaggiatori nelle due classi superiori in appositi espositori e comunque vengono offerte ai passeggeri insieme ad una "welcome drink" al momento della partenza.



**7.** Modulo da quattro posti a sedere in Premium. (Foto David Campione, 15 dicembre 2008)

**8.** Quotidiani a disposizione dei viaggiatori in appositi espositori.

**9.** Vista d'insieme della carrozza pilota con posti Premium. Sul fondo si riconosce la paretina in cristallo che separa due posti a sedere dal corridoio.

**10.** Vestibolo anteriore della carrozza pilota, con monitor per informazioni ai viaggiatori e porta d'ingresso in cabina.

Ben più affollata è la First Class che conta pochissimi posti liberi. Si torna alla disposizione a salone con corridoio centrale e purtroppo non mancano alcuni posti con visuale non completa sui finestrini. Questo è il prezzo da pagare per avere più posti a sedere. La terza carrozza è occupata dall'infopoint per l'assistenza ai passeggeri, altri 10 posti di First Class e dal bistro, con un



ampio banco e alcuni posti a sedere per le consumazioni.



11. Poltrone di First Class, disposte a corroni in prossimità dell'estremità vettura. (Foto David Campione, 15 dicembre 2008)  
 12. Vista d'insieme della First Class. Al centro carrozza, sulla destra, si riconosce lo spazio per i bagagli.  
 13. L'ampio banco della carrozza "bistro"..  
 14. ...e l'area destinata alle consumazioni.

A seguire troviamo le vetture Economy Class, tre da 80 posti a sedere ed una da 76. Il riempimento complessivo di questa classe non è dei migliori, ma non va dimenticato che siamo in doppia composizione con un altro convoglio identico, per un totale di 816 posti offerti e che oggi il nostro treno non prosegue per Budapest ma termina la corsa a Vienna, a causa di uno sciopero in corso del personale delle ferrovie ungheresi.

Proseguendo la visita, la successiva Economy Class ha l'impianto di climatizzazione guasto ed è praticamente deserta; mentre l'attraversiamo il capotreno invita i pochi presenti a spostarsi in una delle carrozze vicine, regolarmente riscaldate. A bordo è presente un tecnico della Siemens che scorta il convoglio, ma evidentemente non può intervenire sull'impianto di climatizzazione. Una di queste vetture è dotata di una piccola area per bambini attrezzata con televisione LCD e lettore DVD, ottenuta sacrificando un modulo da quattro posti a sedere.

E' ora di tornare al posto, ma non può mancare l'imprevisto! Mentre viaggiamo a velocità sostenuta, il nostro Railjet entra in frenatura. Ci arrestiamo bruscamente in aperta campagna, senza apparente motivo, tra lo stupore dei passeggeri. Sembra di rivivere l'esperienza di due giorni prima, quando l'ETR.500 in viaggio inaugurale tra Milano e Bologna perde il segnale ERTMS, arrestandosi in piena linea tra lo stupore dei presenti a bordo. Pochi minuti di sosta e ripartiamo, mentre noi torniamo al nostro posto.

Poco prima di arrivare a Linz ci aspetta la seconda frenata improvvisa, se possibile ancora più brusca della precedente, con arresto in piena linea. Non comprendiamo il motivo di queste due fermate improvvise ma è la conferma che tutto il mondo è paese...



15. Monitor informativi a bordo del Railjet. A schermate alterne vengono fornite informazioni sul treno su cui si è in viaggio... (Foto David Campione, 15 dicembre 2008)  
 16. ...e la mappa del percorso, con posizione del treno tramite GPS.

Dopo la sosta per servizio viaggiatori a Linz, è ora di pranzo! Come detto il Railjet non dispone di carrozza ristorante tradizionale

con tavoli e posti a sedere, seguendo la tendenza ormai diffusa a livello europeo di rimodulare la ristorazione a bordo treno con servizi più spartani, ma evidentemente anche più economici.

Ciò nonostante sul Railjet non c'è da rimpiangere il "vecchio" vagone ristorante, sostituito da un discreto servizio di ristorazione servito al tavolo nelle due classi superiori.

Il personale di bordo distribuisce i menù ai passeggeri che sono interessati al pranzo, raccogliendo immediatamente dopo le comande. Pochi minuti di attesa e dalla vicina carrozza bistro arrivano le bevande servite in bicchieri di vetro, seguite a breve distanza dai piatti ordinati, serviti in piatti di ceramica e con posate in acciaio. La cucina si basa su pietanze precotte, con menù tipico di queste parti: difficile trovare "lo spaghetti alle vongole veraci" come è successo al sottoscritto su un Cisalpino in servizio sul San Gottardo, ma comunque un misto di formaggi ed un tipico würstel soddisfano l'appetito di molti del gruppo.

Il rovescio della medaglia della ristorazione al posto è nella promiscuità con altri viaggiatori che magari hanno deciso di non pranzare, ma che devono comunque sorbirsi odori assortiti e un costante andirivieni di camerieri, piatti, bicchieri e posate...



**17. Vassoio con il pasto, servito direttamente al posto in First Class. A sinistra l'immancabile GPS che registra il tracciato GPS del nostro treno. (Foto David Campione, 15 dicembre 2008)**

Nel frattempo sono da poco passate le 13, quando ci fermiamo a St.Polten Hbf con quasi dieci minuti di ritardo; breve sosta ed alle 13.09 si riparte verso Vienna. Partenza, accelerazione decisa tipica delle Taurus e... stop! Terza brusca frenata, quando la coda del nostro treno è ancora nel marciapiede di stazione. Nella brusca decelerazione alcuni bicchieri volano via dai tavolini, senza peraltro rompersi cadendo sulla moquette.

Intanto il tempo fuori va peggiorando: dal cielo sereno con un gradevole sole passiamo ad un cielo plumbeo che promette pioggia. Quando siamo ormai alle porte di Vienna, alle 13.36 ci informano che viaggiamo con circa 15 minuti di ritardo. Ed infatti alle 13.51 ci arrestiamo nella stazione di Vienna Westbahnhof.



**18. Il Railjet a Vienna Westbahnhof. Parte del marciapiede dedicato a questo servizio è stato rivestito con moquette rossa. (Foto David Campione, 15 dicembre 2008)**

In conclusione di questo viaggio non possiamo che ritenerci molto soddisfatti del Railjet: le OeBB difatti non hanno illuso le aspettative dei propri passeggeri con l'ambizioso motto di "ridefinire gli standard europei per i viaggi in treno".

Nei programmi delle OeBB ci sarebbe l'intenzione di portare il Railjet fino in Italia. Il cammino è ancora lungo e per il momento è in corso l'omologazione delle Taurus per ammetterle alla velocità di 200 km/h sui binari di RFI. Ma intanto gli altri paesi a noi confinanti vanno avanti accogliendo il moderno Railjet e noi per il momento restiamo a guardare...

☐ 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**