



Ferrovie.it

da *Racconti di viaggio* del 06 luglio 2000

Appunti di viaggio in Svizzera - 2a parte

di **David Campione**

La seconda parte del nostro viaggio in Svizzera riprende da Lucerna, dove pernottiamo nel Minotel Kolping posto nel centro della città, a poche decine di metri dal lungolago e a un paio di fermate di filobus dalla stazione principale.

Al risveglio la giornata non si presenta purtroppo delle migliori: il cielo è nuvoloso, a tratti piove e fa piuttosto freddo.

Lasciamo l'hotel diretti al pontile davanti la stazione ferroviaria, da dove ci imbarchiamo su di un confortevole ed elegante battello che ci conduce sino a Vitznau, dopo 50 minuti di rilassante traversata sulle calme acque del lago dei Quattro Cantoni, incorniciate dalle montagne innevate; qui ci attende la Rigi Bahn, una spettacolare ferrovia a cremagliera a scartamento ordinario che ci porterà dal livello del lago fino alla sommità del monte Rigi.



Foto David Campione

1. La rimessa locomotive con annessa piattaforma girevole di Vitznau, ubicata tra la stazione ferroviaria e l'attracco per i battelli, visibile a destra nella foto. (Foto David Campione, 8 febbraio 2000)

Inaugurata in più fasi tra il 1871 ed il 1875, la ferrovia del Rigi è costituita da due linee che collegano Vitznau e Arth-Goldau a Rigi Kulm. Lunghe rispettivamente 6.975 e 8.851 metri, entrambe le linee sono a scartamento ordinario ed equipaggiate con sistema di cremagliera dell'Ingegnere Niklaus Riggenbach, anche progettista di questa ferrovia.

La Rigi Bahn è stata esercitata con trazione a vapore fino al 1907 per la tratta di Arth-Goldau e fino al 1937 per quella di Vitznau, anni in cui fu introdotta la trazione elettrica con corrente alternata trifase a 15 kV 50 Hz.

Il parco rotabili è costituito da una decina di elettromotrici impiegate per l'esercizio quotidiano; non mancano naturalmente i rotabili storici: oltre alla più vecchia elettromotrice del mondo a cremagliera risalente al 1911, la Rigi Bahn dispone di due locomotive a vapore e di alcune carrozze d'epoca impiegate di sovente per l'effettuazione di treni speciali.

Ma torniamo al nostro viaggio su questa ferrovia: abbiamo da poco lasciato la stazione di Vitznau e il paesaggio che ci circonda durante la salita è davvero superbo: la montagna che stiamo scalando imbiancata dalla copiosa neve caduta nei giorni precedenti, è una di quelle che incorniciano il lago di Lucerna e che abbiamo ammirato in tutta la loro maestosa bellezza dal battello. Ora, invece, mentre il treno continua lentamente la salita riusciamo ad ammirare buona parte del grande specchio d'acqua su cui poc'anzi navigavamo.

Circondati dal bianco arriviamo alla stazione di Staffel a quota 1.604 metri, dove ci si affianca la linea proveniente da Arth-Goldau; ancora 5 minuti di viaggio e raggiungiamo la "nostra" vetta: la stazione di Rigi Kulm a 1.798 metri di altitudine.

Scendiamo dal treno con l'intenzione di raggiungere la terrazza panoramica per ammirare il suggestivo paesaggio sottostante, ma il vento gelido misto a nevischio ci ostacolano il cammino, sconsigliandoci di proseguire e rendendo difficile perfino la sosta sul marciapiede. Decidiamo così di rinunciare alla breve passeggiata e di ritornare a valle col primo treno utile diretto ad Alth-Goldau.



Foto David Campione

2. La stazione di Rigi Kulm a quota 1.798 metri con la doppia di elettromotrici appena giunta da Vitznau. Sulla sinistra il binario della linea di Art Goldau. (Foto David Campione, 8 febbraio 2000)

La discesa dal lato opposto della montagna dura circa 45 minuti, ed avviene in un fiabesco paesaggio completamente innevato popolato da sciatori di tutte le età che non curanti del tempo si dilettono nel loro sport preferito, fin quando ci attestiamo nella stazione a valle, realizzata su un ponte che attraversa i binari dell'omonima stazione delle FFS e ad essa collegata tramite una scalinata.

Il viaggio sulla Rigi Bahn è giunto al termine ma prima di congedarci da questa ferrovia, diamo una sbirciatina nel vicino deposito, dove tra l'altro troviamo un curioso spartineve realizzato su un carro pianale, con la cabina derivata da un vecchio furgone Volkswagen!

La mattinata si conclude nella stazione delle FFS di Arth-Goldau dove, dopo aver scattato diverse foto al variegato materiale rotabile in sosta ed in transito, ci concediamo un po' di meritato riposo pranzando nel Buffet della Stazione.



Foto David Campione



Foto David Campione

3. L'originale e simpatico spazzaneve della Rigi Bahn, realizzato su un carro pianale, impiegando la cabina di un furgone Volkswagen. (Foto David Campione, 8 febbraio 2000)

4. Locomotore FFS Ae 6/6 a due carrelli e tre assi ciascuno, pronto a partire da Art Goldau con un treno merci. (Foto David Campione, 8 febbraio 2000)

Al termine, visto che il tempo non accenna a migliorare, decidiamo di tornare a Lucerna scegliendo un itinerario più lungo, ovvero passando per Zug e impiegando il Cisalpino 154 proveniente da Milano e diretto a Stoccarda. Nel breve viaggio di 20 minuti, riusciamo a consumare nel vagone ristorante un discreto caffè, quasi italiano; intanto l'assetto cassa perfettamente efficiente dà il meglio di sé sul tortuoso tracciato a binario unico che costeggia il lago.

Il tempo continua ad essere brutto e quando arriviamo a Zug, tipico paesino svizzero adagiato sulla sponda orientale del lago omonimo la luce naturale è poco più che sufficiente per scattare delle foto accettabili.

Un'ora di attesa e ripartiamo alla volta di Lucerna con l'InterRegio 1975 spinto da un locomotore Re 460 ed interamente composto da moderne carrozze a doppio piano delle Ferrovie Federali Svizzere per servizi interni di punta.

Sono vetture caratterizzate da un elevato comfort di viaggio in ambienti dai colori rilassanti e da accoglienti divani, che in prima classe offrono una valida alternativa alle tradizionali poltrone affacciate; altra particolarità è la posizione dell'intercomunicante, posto al piano superiore permettendo la realizzazione di comodi e tranquilli ambienti al piano inferiore, non più di passaggio.



Foto David Campione



Foto Lorenzo Pallotta

5. L'elegante interno di una carrozza a doppio piano delle FFS; nell'immagine il piano superiore con l'accogliente divano. (Foto David Campione, 8 febbraio 2000)

6. Carrozza a doppio piano per servizi IR e IC, in occasione delle presentazione ufficiale durante i festeggiamenti per i 150 anni delle ferrovie svizzere. (Foto Lorenzo Pallotta, 7 settembre 1997)

Altri 20 minuti di viaggio e siamo nuovamente a Lucerna, dove concludiamo la giornata visitando la cittadina e scattando qualche foto del famoso Kapellbrücke, quello che fino a qualche anno fa era il ponte in legno più antico d'Europa, ricostruito dopo un devastante incendio che lo ha completamente distrutto.

L'indomani mattina, di buon ora, lasciamo l'albergo e, bagagli al seguito, ci dirigiamo nella stazione di Lucerna, per partire con l'Intercity 662 proveniente da Chiasso alla volta di Basilea.

Denominata "Dreilandecke" (angolo dei tre paesi), da sempre considerata, a causa della sua posizione geografica, il fulcro delle cultura e delle vie di comunicazioni svizzere, francesi e tedesche, è oggi una città cosmopolita e moderna, sede di numerose manifestazioni, congressi e mostre.

La principale stazione ferroviaria di Basilea ha la particolarità di fungere da confine ferroviario tra Svizzera, Germania e Francia e pertanto qui convivono pacificamente rotabili francesi e tedeschi, oltre che naturalmente svizzeri di tutti i tipi e che ben volentieri immortalano con la mia reflex: BB francesi, 120 tedesche, ICE di prima generazione e naturalmente le immancabili Re 460 svizzere!



Foto David Campione

7. In un'estremità della stazione di Basilea, attrezzata con dei binari tronchi, si attestano le relazioni per la Francia; qui è pronto a partire un treno per Parigi, interamente composto da materiale francese. (Foto David Campione, 9 febbraio 2000)

Una visita al centro della città, caratterizzato dai pittoreschi quartieri gotici pieni di fontane pluridecorate e ponti, dalla famosissima Markplatz dove troneggia la caratteristica mole rossiccia del Palazzo Comunale e dalla Spalentor, antica porta cittadina, ci consente di constatare come il trasporto pubblico urbano qui sia affidato quasi esclusivamente ai tram, che numerosissimi percorrono in lungo e in largo le vie della città.



Foto David Campione

8. Molto sviluppata a Basilea, come del resto nelle principali città della Svizzera, la rete tramviaria; nell'immagine il 14 con in testa la vettura 401 sosta in Markplatz. (Foto David Campione, 9 febbraio 2000)

Nel pomeriggio rientriamo in stazione, da dove ripartiamo per Zurigo con l'Eurocity 3 "Rembrandt" proveniente da Amsterdam e che oggi viaggia con circa 15 minuti di ritardo accumulati prima dell'entrata in territorio elvetico.

Poco dopo la partenza da Basilea, costeggiamo in tutta la sua lunghezza il fascio merci di Pratteln, il più vasto d'Europa, dove sostano treni merci di tutti i tipi, oltre a locomotori svizzeri, francesi e tedeschi.

Dinanzi a noi viaggia l'IR 1779 per St. Gallen che ha lasciato Basilea in perfetto orario e che quindi anziché viaggiare subito dopo il nostro Eurocity come da orario, causa il nostro ritardo oggi ci precede fino alla stazione di Rheinfelden dove sosta per regolare servizio passeggeri. Qui la precedenza avviene in modo del tutto inusuale, almeno per le abitudini italiane: per non penalizzare la marcia dell'InterRegio, questo viene fermato, come previsto, sul binario 2 di corretto tracciato, mentre il nostro treno viene fatto transitare sul binario 1 impegnato in entrata ed uscita con due deviate da 90 km/h!

Subito dopo riprendiamo velocità per giungere infine a Zurigo con un ritardo pressoché invariato rispetto alla partenza.

Antico nucleo gotico-romano, Zurigo è oggi una città frenetica, caotica e cosmopolita tartassata dai classici problemi delle grandi città. Stanchi del viaggio e catapultati in un ambiente molto simile alle nostre metropoli, felicemente dimenticate in questi giorni di tranquillità, non vediamo l'ora di "incontrare" l'autista del pulmino del Minotel Atlantis Guesthouse, che collega per tutto il giorno la stazione all'hotel posto in zona tranquilla su una delle colline che sovrastano la città.

La serata si conclude con una cena consumata nel centro di Zurigo, che raggiungiamo con un comodo collegamento ferroviario di tipo metropolitano gestito dalla SZU ed esercitato con elettromotrici curiosamente contraddistinte dal pantografo (ed ovviamente dalla catenaria) non in asse con il centro del binario, per via del doppio sistema di alimentazione a corrente continua ed alternata con cui è elettrificata questa linea.

Al nostro risveglio constatiamo con sollievo che dopo il tempo incerto di ieri, l'ottavo giorno di viaggio inizia al meglio: il cielo è, infatti, terso e senza neanche una nuvola!

Quindi, dopo una non troppo "veloce" colazione, lasciati i bagagli nel deposito di stazione, ci dedichiamo alla visita del centro storico e della zona adiacente al lungolago, con le case dalle belle facciate a sbalzo sull'acqua e l'affascinante dedalo di viuzze.

Ma per quanto la passeggiata possa essere gradevole, non vedo l'ora di giungere in stazione per un momento da me molto atteso: il primo viaggio, seppur breve, a bordo del modernissimo Pendolino delle ferrovie tedesche l'ICN, in servizio commerciale soltanto dall'estate 1999!



Foto David Campione

9. In attesa che si faccia l'ora per portarsi all'ICN, con la splendida giornata di sole che si presta per scattare qualche foto nella trafficata stazione di Zurigo... Nell'immagine una Re 460 fa il suo ingresso nella stazione, alla testa di un treno Intercity. (Foto David Campione, 10 febbraio 2000)

L'incontro con l'ICN, acronimo di InterCity Neitech, dove quest'ultima parola indica il dispositivo di assetto della cassa nella dicitura tecnica tedesca (Neitechnike = tecnica del pendolamento), avviene in uno dei binari sotterranei della stazione; qui il modernissimo elettrotreno classificato ICE 415 si presenta ai viaggiatori in tutta la sua bellezza 10 minuti prima dell'orario di partenza.

Siamo diretti a Schaffhausen, ultima stazione in territorio Svizzero prima della Germania, che possiamo raggiungere con lo Swiss Pass. Prendiamo posto in prima classe, nel salottino d'estremità della carrozza pilota di coda, da dove possiamo ammirare la linea ferroviaria nonché la cabina con il banco di manovra, separato dal nostro ambiente semplicemente da un parete di cristallo,

completamente oscurabile dal macchinista con la pressione di un tasto!

Lasciamo Zurigo in perfetto orario e sempre in sotterraneo attraversiamo le diverse fermate del passante ferroviario mentre sulle prime curve possiamo già apprezzare l'assetto cassa di produzione FIAT, così come i carrelli, in piena attività. Dopo alcuni chilometri rivediamo la luce del sole, ma così come abbandoniamo il tratto in galleria, il macchinista decide di oscurare il cristallo, rendendo impossibile la vista della strada ferrata che ci lasciamo dietro di noi; decidiamo quindi di portarci alla testa del treno, attraversando l'intero convoglio composto di cinque elementi tra cui una prima classe, la vettura bar e 3 seconde classi.

Trovare le parole per descrivere l'eleganza degli interni non è cosa facile: tutto è un trionfo di pelle, legni e moquette sapientemente abbinati per forgiare uno dei più esclusivi arredamenti che abbia mai visto su un treno.



Foto David Campione

10. Interno dell'ambiente di prima classe dell'ICN; si nota l'abbondante uso di pelle e legni, scelti per gli arredamenti interni. (Foto David Campione, 10 febbraio 2000)

L'estremità opposta con allestimento per l'appunto di seconda classe, offre in prossimità del vestibolo uno spazio per le bici ed ancora un salottino alle spalle del macchinista.

Qui il cristallo non è oscurato e troviamo altri viaggiatori intenti ad ammirare la linea, ora a semplice, ora a doppio binario, con il macchinista che in posizione centrale nella futuristica cabina di guida è intento a condurre il treno e... a salutare con un cenno della mano tutti i colleghi dei treni incrocianti, nonché capistazione ed operai in linea, come la tradizione svizzero-tedesca impone!



Foto David Campione

11. A bordo dell' ICN percorrendo la linea Zurich - Schaffhausen via Winthertur; grazie alla parete trasparente che separa la cabina dall'ambiente viaggiatori è possibile ammirare la linea che si percorre con il macchinista all'opera! (Foto David Campione, 10 febbraio 2000)



Foto David Campione

12. Dopo aver effettuato servizio viaggiatori nella stazione di Schaffhausen, l'ICE 184 "Rudolf Steiner" prosegue alla volta di Stuttgart. (Foto David Campione, 10 febbraio 2000)

L'indimenticabile esperienza a bordo dell'ICN dura poco e ben presto siamo a Schaffhausen, dove lasciamo il nostro treno che prosegue per Stuttgart mentre noi ripartiamo con il primo treno utile diretto alla vicina stazioncina di Neuhausen am Rhein. Da qui ci incamminiamo costeggiando la riva alberata del Reno e in circa 40 minuti di piacevole passeggiata raggiungiamo le spettacolari cascate di Schaffhausen, dette anche cascate del Reno, dominate da un antico borgo con castello.

Il panorama è dei migliori... sprazzi d'acqua precipitano e si infrangono rumorosamente contro le rocce, mentre un timido arcobaleno fa la sua comparsa nel cielo e i treni della linea Zurigo - Schaffhausen alle loro spalle completano questo quadro quasi irreali.

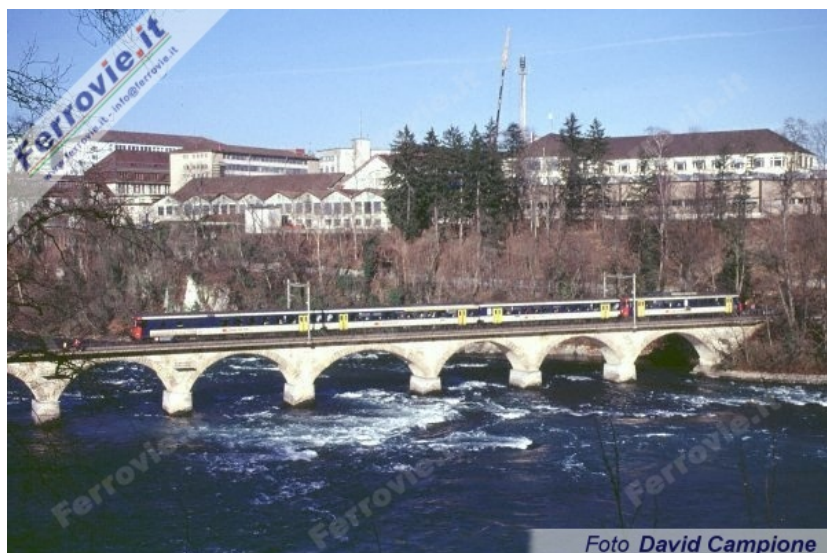


Foto David Campione

13. Un treno regionale per Zurigo ha da poco lasciato Schaffhausen mentre transita sul fiume Reno, già agitato per le vicine cascate. (Foto David Campione, 10 febbraio 2000)

Dopo aver scattato le foto di rito torniamo a Schaffhausen, ma prima di raggiungere l'ennesimo hotel previsto nel tour, ci attende ancora un'altra ora di viaggio a bordo di un moderno treno delle MThB che ci porta a Kreuzlingen, tipico paesino sul lago di Costanza.



14. Moderno treno della MThB composto da due vetture pilota, inquadranti un elemento motorizzato di lunghezza ridotta, qui a Kreuzlingen appena giunto da Schaffhausen. (Foto David Campione, 10 febbraio 2000)

Appena scesi dal treno, scorgiamo subito il nostro Minotel Bahnhof Post, un piccolo ed accogliente hotel di 3 stelle posto a pochi passi dalla stazione e dal centro del paesino.

Occupata la stanza e lasciati i bagagli, nonostante la stanchezza decidiamo di fare l'ennesima passeggiata della giornata, raggiungendo a piedi la cittadina di Konstanz posta in territorio tedesco e che risulta essere un unico agglomerato urbano con Kreuzlingen, da cui è separata semplicemente dalla dogana!

Quattro passi nella tranquilla cittadina in territorio tedesco e facciamo rientro, questa volta in treno, a Kreuzlingen.

Cena in hotel a base di piatti tipici, consigliati dalla simpatica proprietaria che parla correntemente italiano e che non perde occasione di portarci a conoscenza delle sue amicizie romane...!

Nono giorno di viaggio che incomincia nuovamente con la pioggia, una insistente pioggia che ci accompagnerà quasi per tutta la giornata.

Il primo trasferimento della giornata fino a Romanshorn avviene ancora con un moderno treno della MThB, di seguito proseguiamo con un treno delle FFS per Winthertur.

Nel fascio merci di questa stazione mi attende l'incontro con due progenitori dei moderni elettrotreni politensione: i RABe 1051 e 1055, impiegati per i prestigiosi servizi TEE internazionali prima ed Eurocity poi, sul finire della carriera.

Purtroppo lo stato di conservazione dei due elettrotreni non è dei migliori poiché alcuni graffiti ne deturpano la livrea in più punti; mancano inoltre i fregi frontali "TEE", probabilmente rimossi preventivamente per evitarne l'asportazione illegale.

Ma in compenso le FFS rivolgono particolari attenzioni a questi oramai storici rotabili per mantenerli efficienti: del personale si preoccupa infatti di tenere alzati i pantografi dei due convogli alimentando i servizi di bordo.

La visita prosegue invano alla ricerca dell'ICN, l'elettrotreno ad assetto variabile delle FFS, visto il giorno prima in transito dall'ICN tedesco, che ben presto mi rendo conto essere stato trasferito altrove...



Foto David Campione

15. Il RABe 1051, storico elettrotreno delle ferrovie svizzere concepito per i servizi TEE e successivamente riqualificato per i treni Eurocity, con allestimento anche di seconda classe. Qui è ripreso a Winthertur, insieme al RABe 1055 riconoscibile sullo sfondo. (Foto David Campione, 11 febbraio 2000)

Al termine ripartiamo alla volta di Zurigo con l'Intercity 924, viaggiando ancora una volta sulle confortevoli vetture a due piani. L'arrivo in stazione avviene contemporaneamente col Cisalpino 155 proveniente da Stoccarda e su cui a breve prenderemo posto, diretti verso il canton Ticino.

Ci congediamo quindi dal nostro IC, dirigendoci frettolosamente verso la testa del Cisalpino diretto a Milano e su cui noi viaggeremo fino a Bellinzona; l'ETR.470 in turno oggi è il 4.

Durante le foto di rito, rese molto difficoltose dalla buia giornata e dalla volta in metallo che ricopre i binari di stazione, faccio conoscenza con un tecnico della FIAT Ferroviaria, che scorta l'elettrotreno per ogni evenienza; inutile descrivere la sua gioia nell'aver trovato due italiani con cui poter finalmente chiacchierare, senza problemi di lingua, dopo settimane trascorse in viaggio a bordo del Cisalpino a stretto contatto con personale prevalentemente svizzero e tedesco....!

In perfetto orario, alle 13.07, lasciamo Zurigo e vista l'ora ne approfittiamo per assaporare le portate della cucina di bordo; il menù del giorno prevede farfalle ai funghi, vitello con contorno di patate, dolce o formaggio e frutta, il tutto per circa 45.000 lire bevande escluse, a persona.

Il pranzo viene servito dal personale in divisa blu, che riprendere i colori aziendali della società italo-svizzera Cisalpino, mentre il nostro treno costeggia il lago di Zug; la pioggia cade insistentemente, ma nonostante ciò la Svizzera riesce ancora a regalarci paesaggi da fiaba: i prati verdi, il lago e sull'altra sponda un altro treno proveniente da Lucerna che procede alla stessa nostra velocità e con il quale marciamo parallelamente per diversi chilometri, fino ad entrare contemporaneamente nella stazione di Arth-Goldau! Terminato il lauto pasto torniamo nella BAC di testa dove avevamo precedentemente lasciato i bagagli.

Passata la stazione di Flüelen inizia la salita verso il San Gottardo, mentre il tecnico di bordo della FIAT, oramai in confidenza, ci parla della sua interessante attività a bordo degli elettrotreni ad assetto variabile. La piacevole chiacchierata in piedi non basta comunque a farci dimenticare che stiamo percorrendo uno dei tratti più tortuosi della rete ad una velocità superiore alla norma, coadiuvati dall'assetto cassa in piena attività; torniamo quindi al nostro posto per ridurre i disagi fisici naturalmente avvertibili in piedi e causati dal tracciato di montagna.

Siamo nei pressi di Wassen, dove gli spettacolari elicoidali del tracciato necessari per prendere quota, consentono di ammirare dal treno in transito per ben tre volte una piccola e caratteristica chiesetta con annesso cimitero.

Il caldo ed ovattato ambiente della prima classe in cui ci troviamo, assopiti dopo il gradevole pasto, ci fa dimenticare che fuori è pieno inverno; uno sguardo attraverso i finestrini ci riporta alla fredda realtà del mese di febbraio: stiamo viaggiando in tutta comodità, mentre una bufera di neve si sta abbattendo sul nostro ETR.470 che affronta sicuro le curve del San Gottardo!

Passiamo la lunga galleria omonima che segna l'ingresso nel canton Ticino, tutto qui oramai parla italiano, dai nomi delle città alle insegne pubblicitarie alla segnaletica...

Giunti a Bellinzona lasciamo il Cisalpino, congedandoci dall'amico che prosegue nel suo viaggio fino a Milano.



Foto David Campione

16. Il Cisalpino 155 in sosta a Bellinzona, pronto a ripartire per Milano mentre sulla destra una doppia di Re 4/4 attende l'orario della partenza, per condurre un treno Regionale a Locarno. (Foto David Campione, 11 febbraio 2000)

Noi proseguiamo per Locarno, dove una volta giunti prendiamo posto nell'ultimo hotel previsto in questo tour attraverso la

Svizzera, il Minotel Rio, romantico albergo di 3 stelle a conduzione familiare, alloggiato in una tipica villa di queste zone a pochi metri dalla stazione ferroviaria.

Anche questa volta, come ad Interlaken, restiamo affascinati dalla cura riservata ai particolari dell'arredamento, che ricorda le antiche case di montagna, con i pupazzi e i giochi dei bambini, la culla in legno, le pentole di rame e le ormai scomparse bambole di pezza.

Il venerdì sera si conclude raggiungendo Lugano, dove ceniamo a base di piatti non proprio tipici... ma con l'ottima compagnia di amici, anch'essi appassionati, che per l'occasione ci hanno raggiunto dall'Italia!

Quando oramai sembra che questo viaggio non possa regalare altre emozioni ferroviarie, ci intratteniamo con gli amici sul marciapiede della stazione di Lugano, in attesa dell'ultimo treno che ci riporterà a Giubiasco e quindi a Locarno.

Ma nel buio della notte la nostra attenzione viene calamitata tutto d'un tratto da due segnali di partenza adiacenti, entrambi disposti a via libera: da lì a poco avremmo assistito ad una marcia parallela con sorpasso tra un regionale che ripartiva dopo aver sostato per servizio passeggeri ed un pesante treno merci diretto verso l'Italia!

Arriva anche l'ora del nostro regionale che ci accompagna fino a Giubiasco; scendiamo dal treno, cambiamo marciapiede e mentre attendiamo l'ennesimo ed ultimo treno della giornata proveniente da Bellinzona che ci condurrà a Locarno, in lontananza scorgiamo un treno merci proveniente da Chiasso.

Nonostante il buio riesco a riconoscere la Re 460 titolare del convoglio, ed una volta vicino ho la vera sorpresa: si tratta di un lungo merci con due Re 460 in testa, ovviamente in comando multiplo, una lunga teoria di carri con semirimorchi stradali ed ancora un'altra Re 460 intercalata, con a seguire un'altra dozzina di carri dello stesso tipo!

Questo genere di composizione, praticamente inesistente in Italia, è invece frequente in Svizzera per i treni merci più pesanti: un solo macchinista conduce il convoglio, gestendo dal primo locomotore il secondo mediante telecomando ed il terzo, intercalato, mediante un radiocomando analogo a quello in uso già da tempo in America per la condotta a comando multiplo.

La lunga giornata si conclude con l'arrivo a Locarno e finalmente in albergo.

L'ultimo giorno del nostro viaggio in Svizzera inizia sotto il migliore degli auspici, visto lo splendido sole che riscalda la giornata.

Locarno, ultima tappa del nostro tour in Svizzera, adagiata sulla punta svizzera del nostro lago Maggiore rende con la sua calma e il suo paesaggio il nostro rientro a casa ancora più difficile.

Prima di partire, ci concediamo un po' di riposo in riva al lago, che sebbene un po' addormentato e tendente al plumbeo a causa della stagione, riesce comunque ad effondere nei nostri animi una grande gioia e tranquillità.

Alle 12.55 partiamo dalla nuova stazione sotterranea di Locarno della ferrovia delle Centovalli con il treno 50, in orario denominato "Treno Panoramico" per via della moderna coppia di elettromotrici che lo compongono, dotate di ampi finestrini laterali.



17. Elettromotrici panoramiche della ferrovia delle Centovalli, alcuni minuti prima della partenza da Locarno per Domodossola. (Foto David Campione, 12 febbraio 2000)

Qui il paesaggio è caratterizzato dalle stupende ed innumerevoli valli che scavalchiamo con arditi ponti in ferro e che danno il nome alla ferrovia; il nostro convoglio intanto procede lentamente lungo il tortuoso tracciato, incrociando di tanto in tanto altri treni diretti a Locarno.



18 Incrocio nella stazione di Intragna con il treno 53 proveniente da Domodossola e diretto a Locarno. (Foto David Campione, 12 febbraio 2000)

Giungiamo quindi a Ribellasca, stazione di confine tra Svizzera ed Italia dove sale la Polizia italiana per gli abituali controlli doganali. Siamo di nuovo in Italia: ripartiamo lasciandoci la Svizzera alle spalle, insieme al ricordo di dieci giorni trascorsi in un Paese splendido che difficilmente dimenticheremo. Il nostro treno a scartamento metrico affronta intanto i tornanti, necessari per scendere nella valle di Domodossola dove infine ci attestiamo, anche qui in una stazione sotterranea.

Raggiungiamo la stazione superiore in comune tra FS e FFS, dove ci congediamo definitivamente dalla Svizzera assistendo ancora una volta alle operazioni di cambio macchina dove, come nel viaggio di andata, le protagoniste sono le diffusissime Re 460 e le nostre E.656.



19 La potente Re 460, nella livrea pubblicitaria di un'azienda produttrice di biscotti, ripresa a Domodossola mentre si attesta all'Intercity 326 "Verbanò" per Genève. (Foto David Campione, 12 febbraio 2000)

Lasciamo anche Domodossola alla volta di Milano, dove ci attende un moderno ETR.500 che ci condurrà fino a Roma, ultimo trasferimento che impegniamo tirando le somme di questa indimenticabile esperienza in Svizzera: quasi 2.000 chilometri percorsi a bordo di 44 treni di 11 amministrazioni ferroviarie diverse in dieci giorni, con pernottamenti in sei diversi alberghi sempre della catena Minotel ed ancora 12 rullini da 36 diapositive ciascuno impiegati per immortalare treni e paesaggi di tutti i tipi!

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

David Campione - 06 luglio 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