



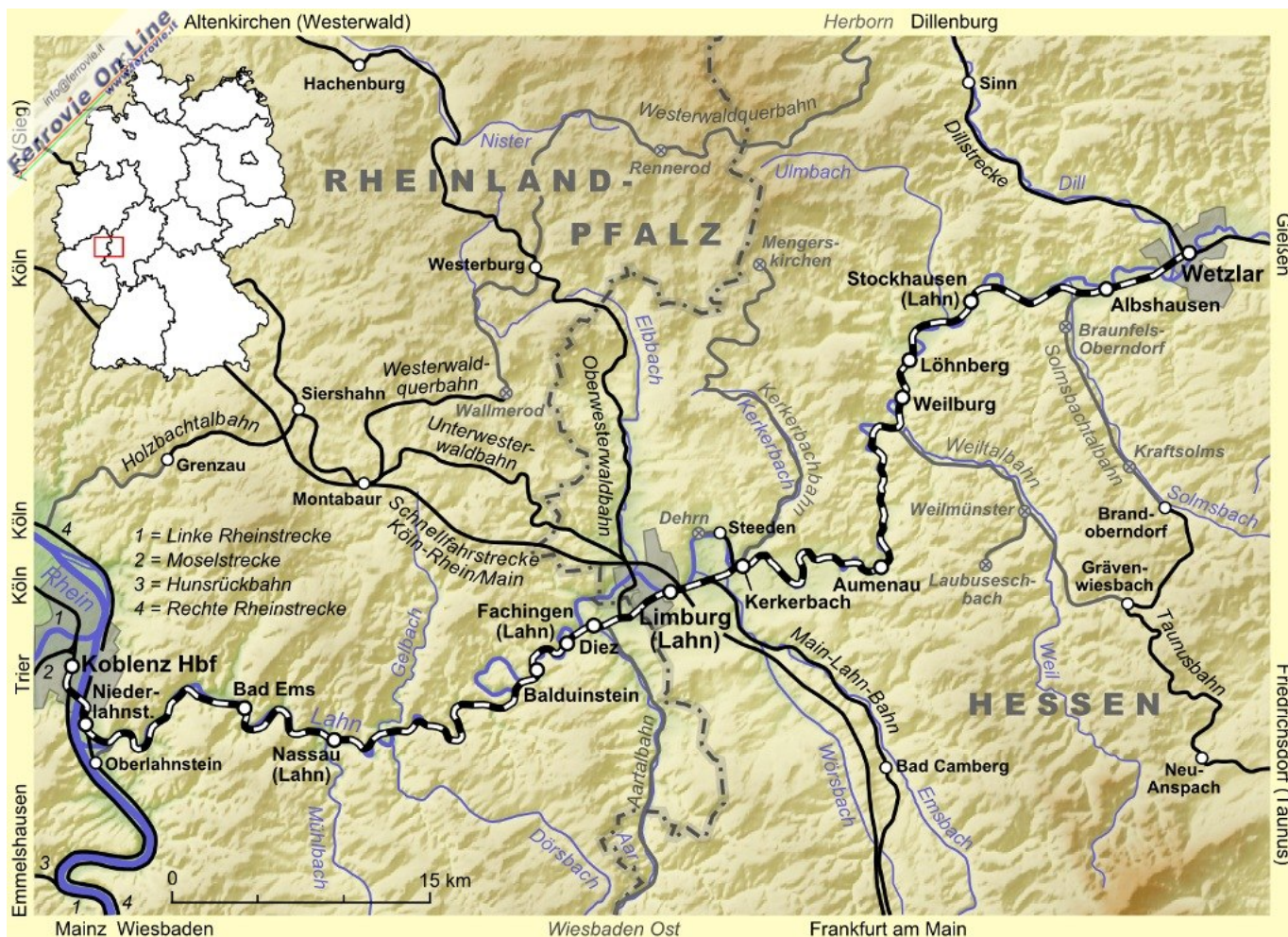
# Ferrovie.it

da *Racconti di viaggio* del 07 aprile 2012

## La ferrovia della valle del Lahn - Parte I

di Paolo De Pasqual

Il Lahn è un fiume della Germania, affluente del Reno, che attraversa tre stati: nasce nel Nord Reno - Westfalia, scorre attraverso l'Assia e confluisce nel Reno a Lahnstein nei pressi di Coblenza, nella Renania - Palatinato.



1. <sup>1</sup>Mapa della regione (Disegno Wikipedia, agosto 2011)

Nel suo corso medio e basso assume un andamento est - ovest separando gli altipiani del Taunus, a sud, e del Westerwald a nord.

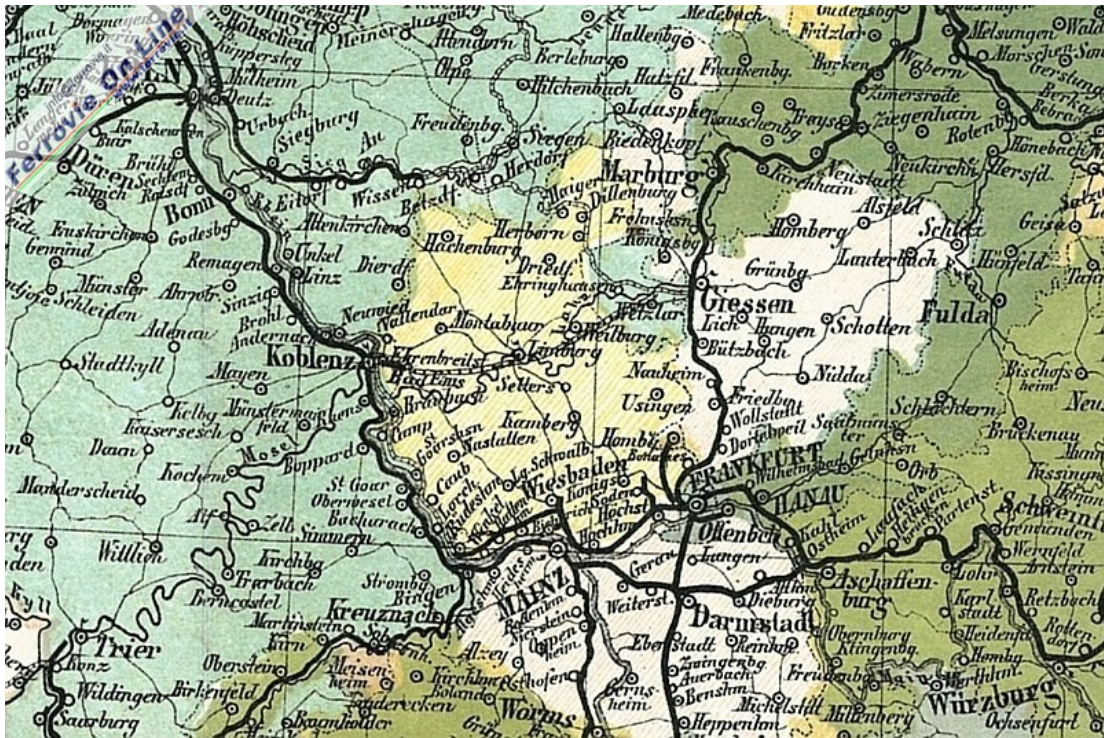
La valle, per la sua conformazione e il limitato dislivello, venne resa navigabile all'inizio del 1800 ad opera del Ducato di Nassau, che regnava sulla regione.

Questa via di comunicazione divenne un passaggio ideale tra la Prussia, in forte espansione, e le regioni occidentali.

Il primo tronco della ferrovia, affidata in concessione ad una compagnia privata, fu aperto il primo luglio 1858 tra Lahnstein e Bad Ems; successivamente la linea venne nazionalizzata e il 10 gennaio 1863 si inaugurò l'intera tratta fino a Wetzlar, a 99 chilometri da Lahnstein; il ponte sul Reno verso Coblenza venne gettato alcuni anni dopo.

Lungo il suo scenografico tracciato si contano numerose opere d'arte, 10 ponti sul Lahn e 18 gallerie per circa 6 chilometri di lunghezza complessiva. Ben presto divenne parte fondamentale del corridoio trasversale Berlino - Wetzlar - Coblenza - Treviri - Metz, via strategica detta "Kanonenbahn", ferrovia dei cannoni, dalla Prussia verso la Lorena da poco facente parte dell'Impero Tedesco, conquistata dopo la vittoria nella guerra Franco-Prussiana del 1870.

Per la sua importanza venne raddoppiata tra il 1875 e il 1880.



2. Mappa del 1861: la ferrovia è indicata in costruzione tra Koblenz e Giessen (al centro)

Mantenne il suo ruolo fino al termine della Seconda Guerra Mondiale, la divisione della Germania e il conseguente taglio della via di comunicazione con Berlino decretarono la sua decadenza: da ferrovia strategica a linea secondaria.

Per questo la ricostruzione post bellica non fu completa, alcuni tratti vennero ripristinati a binario semplice, segnalamento e comunicazione rimasero quelli prebellici, con segnali ad ala comandati a filo e linee telegrafiche.

Questo oblio ha rappresentato, paradossalmente, la sua fortuna.

Classificata come "ferrovia museo" oggi è tutelata dalla legge di protezione dei beni storici e paesaggistici nel suo tratto compreso nello stato dell'Assia.

Una ferrovia insignita del titolo di "Monumento Nazionale"!

Non se ne prevede l'elettificazione: l'idea, pensata negli anni '70 del 1900, è stata accantonata dato che i costi sarebbero eccessivi per le molte gallerie e ponti da ricostruire per consentire l'installazione della catenaria. Allo stato attuale si deve aggiungere che la sagoma di numerosi ponti e gallerie non consente il passaggio delle carrozze a due piani.

Anche la via d'acqua ha perso la sua funzione di trasporto, rimane in uso per la navigazione turistica.

La linea è servita dai treni regionali della compagnia privata Vectus che, avvalendosi di moderne automotrici Alstom Coradia Lint, effettua servizio tra Coblenza e Limburg ai der Lahn con cadenza oraria.

Tra Limburg e Wetzlar i regionali sono in carico alle DB con automotrici del gruppo 628, non recenti (anni '80) ma di facile accessibilità, silenziose e confortevoli. L'interscambio avviene a Limburg, i servizi sono coordinati in modo che il tempo di attesa sia di soli 10 minuti; la cadenza è oraria con rinforzo semiorario nei momenti di punta.

I servizi diretti tra Wetzlar e Coblenza sono espletati dai Regional Express di DB con cadenza bioraria, effettuati con automotrici pendolanti della classe 612, capaci di una velocità massima di 160 km/h e comando multiplo fino a 4 unità.

Se l'Italia vanta la primogenitura del "Pendolino", primo treno ad assetto cassa attivo ad essere impiegato in servizi regolari, alla Germania va riconosciuto il merito di impiegare estesamente questi mezzi.

Nato per l'impiego su linee tortuose dove consentiva un significativo incremento della velocità, oggi in Italia il "Pendolino" è usato principalmente per l'alta velocità dove l'assetto cassa non serve quasi a nulla data la geometria delle linee.

Viceversa i tedeschi ne hanno compreso l'utilità sviluppando queste automotrici diesel ad assetto cassa, dapprima con sistema di pendolamento su licenza Fiat (gruppi 610 e 611) e poi autonomamente (gruppo 612) destinandole alle relazioni regionali veloci anche a medio-lunga percorrenza.

In particolare sulla relazione Norimberga - Dresda, di antica costruzione (1850) e ricca di curve, riescono a garantire una velocità commerciale di tutto rispetto, con tempo di percorrenza di 4h13' per coprire i 390 km che separano le due città.

Attualmente le DB hanno in servizio ben 192 complessi binati del gruppo 612, assieme ad altri 70 complessi dei gruppi 610 e 611.

Il traffico merci non riveste grande importanza; cessato negli anni '80 è ripreso negli anni '90 dopo la chiusura di una linea secondaria nella valle di Brexbach, grazie ai treni di argilla estratta nelle cave della Westerwald e destinata principalmente all'Italia; i carri vengono caricati a Löhnberg e smistati a Limburg.

La valle è una affascinante meta turistica, tra città d'arte, località termali, attrazioni naturalistiche; è percorsa quasi interamente da una bella pista ciclabile che affianca il tracciato della ferrovia.

Per questo motivo è divenuta la meta di un viaggio in bicicletta nell'estate del 2011.



3<sup>3</sup>Lahnstein: confluenza Lahn - Reno (Foto Paolo De Pasqual, agosto 2011)

Si può percorrere la valle iniziando dalla confluenza con il Reno a Lahnstein, il paesaggio naturale e artificiale creato dall'uomo cambiano radicalmente rispetto alla frenesia dei traffici commerciali e turistici di massa lungo la valle del Reno.



4<sup>4</sup>Pista ciclabile e via d'acqua (Foto Paolo De Pasqual, agosto 2011)

Qui la ferrovia è rimasta come un tempo, con le linee telegrafiche e telefoniche in filo nudo supportato da isolatori sui tradizionali pali in legno ancora presenti per buona parte del tracciato.



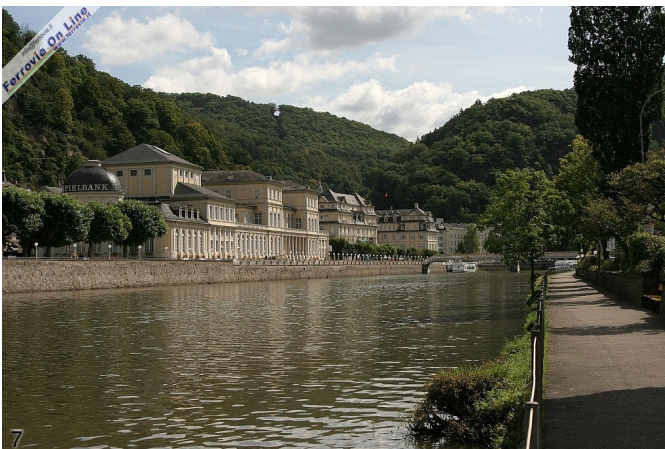
5 Linea telegrafica - telefonica tradizionale (Foto Paolo De Pasqual, agosto 2011)

La ferrovia attraversa i paesi e l'attesa al passaggio a livello può portare a foto come questa, con il transito di un RE in piena velocità.



6. RE Koblenz - Giessen effettuato con automotrici pendolanti gruppo 612 in transito a Nievern (Foto Paolo De Pasqual, agosto 2011)

Bad Ems è una importante stazione termale nota per il "falso dispaccio" di Bismarck che diede avvio alla guerra Franco-Prussiana del 1870, anche la stazione riflette l'aria importante e signorile della località.



7. Le terme di Bad Ems (Foto Paolo De Pasqual, agosto 2011)



8. La stazione di Bad Ems (Foto Paolo De Pasqual, agosto 2011)

Verso Nassau la linea passa a semplice binario; questa città è la culla della dinastia Orange-Nassau, reali d'Olanda dal XVI secolo.



99 Ponte sul Lahn poco prima di Nassau (Foto Paolo De Pasqual, agosto 2011)

A Obernhof la linea ritorna a doppio binario. Qui l'attraversamento dei binari, come in altre stazioni, è regolato dalle indicazioni del personale che "chiude" il passaggio con una catenella quando un treno deve transitare. Le stazioni sono quasi tutte presenziate dato che l'esercizio è regolato con i tradizionali apparati meccanici a leve con trasmissione a filo, una caratteristica ancora presente su molte linee secondarie in Germania.



10. Obernhof: un Coradia Lint 41 della Vectus effettua un RB per Coblenza (Foto Paolo De Pasqual, agosto 2011)  
 11. Una Vossloh G.2000 traina un pesante merci di pietrisco presso Laurenburg (Foto Paolo De Pasqual, agosto 2011)  
 12. RE Giessen - Coblenza (Foto Paolo De Pasqual, agosto 2011)  
 13. RB Coblenza - Limburg an der Lahn (Foto Paolo De Pasqual, agosto 2011)

A Laurenburg, posta in un tratto suggestivo, la pista ciclabile si interrompe. Qui la valle è particolarmente stretta e si deve salire sull'altopiano del Westerwald per proseguire; si consiglia di usare il treno fino a Balduinstein.  
 Il traffico merci è limitato a poche coppie al giorno, mentre il normale servizio regionale si svolge con il consueto cadenzamento orario.

In alcuni punti sembra di essere di fronte ad un diorama in scala 1:1, come a Balduinstein, dove transita un merci di argilla in doppia trazione di macchine del gruppo 294, potenti diesel da manovra pesante e merci in linea dotate di radiocomando e gancio automatico.



14. Balduinstein: merci di argilla in doppia trazione di Br294 (Foto Paolo De Pasqual, agosto 2011)

(1- continua)

Paolo De Pasqual - 07 aprile 2012

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.