



Ferrovie.it

da **Approfondimenti** del 20 ottobre 2012

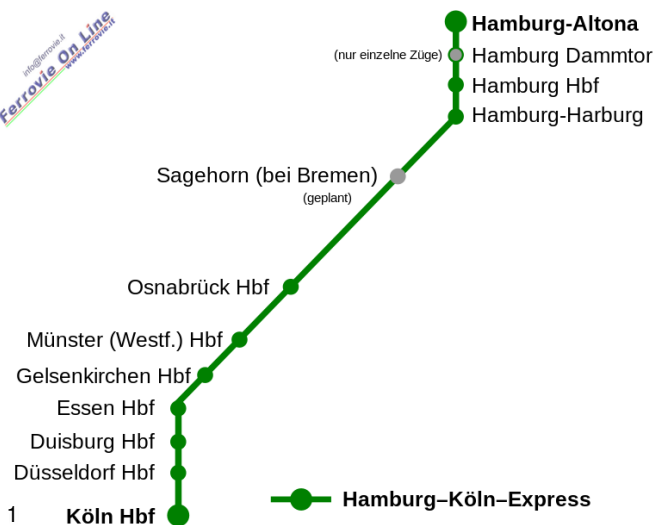
Viaggiare con i privati tra Colonia e Amburgo

di **Mirco Brondolin**

COLONIA (Germania) - Partire sotto le guglie dell'imponente Duomo di Colonia e giungere al grande porto di Amburgo, sulle rive dell'Elba, in poco più di quattro ore. Sui binari tedeschi, dallo scorso 23 luglio questa non è più prerogativa delle sole ferrovie statali tedesche Deutsche Bahn perché si è aggiunto un nuovo vettore ferroviario privato, la Hamburg-Köln-Express (HKX).

La compagnia è nata a ottobre 2009 come joint venture fra RDC Deutschland (75%), Locomore Rail GmbH & Co. (17,5%) e l'investitore ferroviario anglo-canadese Michael Schabas (7,5%). L'avvio del servizio era previsto già per l'aprile 2011, ma ritardi dovuti prima a un conflitto delle tracce da assegnare con un'altra compagnia privata, la Keolis controllata di SNCF, ritirati nell'aprile del 2010, e un conflitto per il calcolo del pedaggio conclusosi a favore di HKX nella primavera del 2011, hanno fatto inevitabilmente slittare di più di un anno l'esordio sui binari.

Integrazione di
Ferrovie On Line
www.ferrovie.it



Delicious bits and pieces onboard

COLD DRINKS

Still mineral water	0,5l	1,90 €
Sparkling mineral water	0,5l	1,90 €
Apple soda	0,5l	1,90 €
Coca Cola*	0,5l	1,90 €
Coca Cola light/Zero*	0,5l	1,90 €
Orange juice	0,2l	1,90 €

HOT DRINKS

Coffee*	0,3l	1,90 €
Tea	0,3l	1,90 €
Hot chocolate	0,3l	1,90 €

BOTTLED BEER

Beck's Pils	0,33l	2,40 €
Nonalcoholic Beck's Pils	0,33l	2,40 €

CAKES AND SWEET BARS

Croissant	1,10 €
Cake	2,40 €
Chocolate bar	1,10 €
Organic muesli or fruit bar	1,10 €

SANDWICHES

Sandwich of the day	2,40 €
Vegetarian sandwich	2,40 €
Wholemeal sandwich	2,40 €

GREEN

Mixed fruit	1,10 €
Crudités	1,10 €

MEAL DEALS

Coffee and croissant or chocolate or muesli or fruit bar	2,70 €
Cold or hot drink and sandwich, wholemeal sandwich or cake	3,90 €
Beer and sandwich or wholemeal sandwich	4,30 €

*Contains caffeine.

List of ingredients on food packaging.

Hamburg-Köln-Express GmbH,
Konrad-Adenauer-Ufer 39, 50668 Köln

HKX-ServiceCenter
0180-3 459 459

(0,09 €/min from German landline - max. 0,22 €/min.)



Valid until 15.09.2012

1. Schema della tratta percorsa dall'Hamburg-Köln-Express e delle fermate servite (la fermata di Sagehorn, presso Brema, sarà probabilmente attivata col nuovo orario a dicembre 2012) (Disegno Wikipedia, 01 settembre 2012)

2. Il listino prezzi del servizio snack bar a bordo treno. La varietà dei prodotti spazia da bevande in bottiglia, a the, caffè o cioccolata calda, a snack confezionati. Inoltre sono consigliati anche dei menù risparmio, ad esempio con panino e bibita. (Disegno hkx.de, 01 settembre 2012)

Lo scopo della compagnia è quello di intercettare una fetta di mercato che richiede collegamenti veloci e diretti fra le principali città del Nord-Ovest della Germania, sottraendoli non solo a DB, ma anche alle compagnie aeree che quotidianamente collegano gli aeroporti di Colonia/Bonn e Düsseldorf con quello di Amburgo con decine di voli. Per questo motivo i collegamenti sono concentrati nelle fasce orarie di maggior afflusso e nei week end e anche i prezzi sono davvero imbattibili. Inoltre, i tempi di percorrenza sono di tutto rispetto: da Köln Hbf ad Hamburg Hbf o viceversa si varia fra le 4 ore e 5 minuti e le 4 ore e 11 minuti, un tempo del tutto paragonabile ai servizi IC e ICE di Deutsche Bahn che impiegano giusto una manciata di minuti in meno su circa 450 chilometri di percorrenza complessiva.

Il servizio, in questa prima fase, viene svolto principalmente con cinque carrozze risalenti agli anni Settanta (quattro in servizio regolare, più una riserva) prese a noleggio da Netinera Deutschland e precedentemente utilizzate da DB sugli IC come vetture di prima classe. Solamente durante il week end il servizio viene svolto da un ulteriore treno di sei carrozze preso a noleggio da Nord-Ostsee-Bahn (NOB), controllata di Veolia Verkehr, utilizzato per i servizi sulla Marschbahn. I posti a sedere totali sono 188 per i servizi giornalieri e circa 350 per i servizi svolti con il materiale delle NOB.

A Veolia Verkehr sono state commissionate anche la fornitura delle locomotive, l'impiego del proprio personale di condotta e di bordo e la manutenzione del materiale rotabile. Quest'ultima in particolare viene svolta dalla controllata Ostseeland Verkehr (OLA), mentre la revisione generale viene svolta presso le officine NOB a Husum (Eisenbahnwerkstatt GmbH, EWG). La trazione è stata affidata alle locomotive MRCE Dispolok ES64US numero 026, 030, 034 e 036 che sono state di conseguenza pellicolate con i colori di HKX, così come il materiale delle NOB preso a noleggio. Due locomotive vengono utilizzate quotidianamente in doppia trazione simmetrica, mentre una terza viene impiegata solitamente nei week end per la trazione del materiale noleggiato da NOB.



3. La semipilota del treno noleggiato dalle NOB, pronta in partenza dal binario 2. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

4. Numerosi passeggeri salgono sulle sei carrozze del treno pronto a partire dal binario 2 sotto la grande volta di Köln Hbf. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

5. Alcuni dettagli della pellicolatura sulla fiancata del treno preso in noleggio dalle NOB. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

6. Altri dettagli della pellicolatura. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

Sabato 1 settembre abbiamo deciso di testare questo nuovo servizio e di buon mattino siamo nella sonnacchiosa Colonia, dove sul piazzale di fronte alla stazione principale sono rimasti gli ultimi gruppetti di giovani che rincasano dopo aver fatto festa tutta la notte. Sul biglietto in nostro possesso è scritto che il treno è previsto in partenza dal binario 2, ma in stazione cerchiamo un'ulteriore conferma, che non manca: il tabellone nel grande atrio segnala correttamente il treno al binario 2, così come anche nelle varie bacheche è appeso il tipico orario murale giallo che, a parte, riporta i servizi svolti da HKX: niente a che vedere con quello che è successo in Italia con i primi servizi Eurocity svolti da DB/ÖBB, quando i treni comparivano sui tabelloni con indicazioni errate o non comparivano affatto (vedi [News ferroviarie del 13/12/2010](#)).

Degno di nota il fatto che sia sul sito che sull'ultimo aggiornamento del programma di ricerca dei collegamenti DB, questi treni vengono regolarmente proposti fra le soluzioni di viaggio: ovviamente non è possibile l'acquisto del biglietto dal sito.

23.07.2012–08.12.2012

Abfahrt Departure Départs **Zusätzliche Züge Köln Hbf** DB

Zeit Time	Zug Train	Richtung Destination	Gleis Trac.
7:00 – 21:00			
7:01 Fr, Sa*	HKX 1801	Düsseldorf Hbf 7:23 – Duisburg Hbf 7:40 – Essen Hbf 7:53 – Gelsenkirchen Hbf 8:03 – Münster(Westf)Hbf 8:45 – Osnabrück Hbf 9:12 – Hamburg-Harburg 10:54 – Hamburg Hbf 11:04 – Hamburg Dammtor 11:12 – Hamburg-Altona 11:22 Ⓞ	2
*auch 3. Okt			



7. L'orario murale affisso in bacheca indica il nostro treno, l'HKX 1801 in partenza da Köln Hbf alle 7.01 e le fermate successive. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)
8. Il tabellone principale dell'atrio di Köln Hbf indica correttamente il treno HKX 1801: questo sarà il treno che ci porterà ad Amburgo. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

Sotto la grande volta di Köln Hbf, una decina di minuti prima dell'orario fissato per la partenza, alle 7.01, viene piazzato il materiale che abbiamo già incrociato in sosta su un binario a Köln West. Il viaggio di andata, verso Amburgo, verrà svolto dal materiale noleggiato da NOB.

Il prestante treno, caratterizzato da un notevole spunto in accelerazione, corre per lunghi tratti alla velocità massima di 160 Km/h attraversando la Vestfalia sotto le prime luci dell'alba e quindi la popolosa regione della Ruhr. Puntuali si arriva a Düsseldorf, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Münster e Osnabrück. Il treno, in partenza da Colonia semivuoto, si riempie a mano a mano in ogni stazione e dopo Osnabrück è praticamente al completo. La clientela è della più varia: giovani che viaggiano per un week end all'insegna del risparmio, studenti di rientro dalle sedi universitarie, famiglie al completo, coppie di anziani. Questo è indice del gran successo che questo servizio ha avuto immediatamente e che è destinato a crescere: solo nel primo mese di attività sono stati trasportati circa 25.000 passeggeri.



9. Il piazzale di fronte a Köln Hbf: da un lato la modernità dell'edificio della stazione, dall'altro le guglie gotiche del Duomo. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

Il servizio a bordo, di sola seconda classe, non è certo quello che solitamente ci si aspetta su un treno a lunga percorrenza sul quale si devono trascorrere diverse ore, in quanto le carrozze sono quelle che tipicamente si usano per servizi a corto raggio, con sedili non particolarmente curati, dai moduli sacrificati e con spazi ridotti per il passaggio dei viaggiatori da una carrozza all'altra. Tuttavia, bisogna considerare che per le tariffe applicate, non è che si possa pretendere chissà quale maggior servizio. La tariffa minima per un biglietto è di 10 euro, fino ad arrivare al massimo a 60 euro per coprire l'intera tratta da Colonia ad Amburgo, con un prezzo che si aggira sui 15 centesimi/Km. Ma non mancano numerose offerte per le quali è possibile comprare biglietti a 20 euro fra Colonia e Amburgo, corrispondenti a 5 centesimi/km, uno dei principali slogan della pubblicità di HKX, riportato anche sulle fiancate di locomotive e carrozze.

Tuttavia, anche alla tariffa massima, il costo del viaggio risulta ancora molto conveniente rispetto a DB: il prezzo è di poco superiore a un acquisto effettuato con BahnCard50 o all'offerta a 59 euro che di solito si trova solo se si prenota con largo anticipo, anche se, onestamente, nell'ultimo periodo, proprio sulla relazione Colonia-Amburgo, sembra particolarmente abbondante.

Invece le offerte non sono di certo impossibili da trovare su HKX, specialmente in questo periodo di lancio del servizio e senza dover prenotare con

troppo anticipo: appena 10 giorni prima della partenza, sia per l'andata che per il ritorno abbiamo trovato offerte a 20 euro, sebbene in un caso il treno risultasse prenotato per oltre il 60% e nell'altro per oltre l'80%. Inoltre, sul biglietto di ritorno, per chi procede al suo acquisto congiuntamente al biglietto di andata, è riservato un ulteriore sconto del 10%. Risultato: Colonia-Amburgo A/R a 38 euro.



10. La fiancata della locomotiva ES64U2-030 con la pubblicità delle tariffe del Hamburg-Köln-Express a partire da 5 centesimi/km. Foto Mirco Brondolin, 1 settembre 2012

Nel biglietto è compresa la prenotazione e la scelta del posto a sedere, ed eventualmente, su richiesta, l'assistenza a persone a mobilità ridotta. E' possibile portare con sé anche un cane (al costo di 10 euro per tratta, senza diritto alla riservazione del posto) e, solamente nei week end, non su tutti i treni effettuati, una bicicletta (sempre al costo di 10 euro a tratta).

Ogni operazione sul biglietto (cambio del nominativo, cambio del treno prenotato, rimborso) è possibile fino alla mezzanotte del giorno precedente la partenza del treno ed è soggetta a una trattenuta fissa di 10 euro.

Il biglietto ed eventuali servizi aggiuntivi possono essere acquistati attraverso diverse modalità:

- sul sito internet di HKX pagando con carta di credito, PayPal o con addebito diretto sul proprio conto corrente bancario tedesco;
- presso gli sportelli HKX presenti in alcune stazioni;
- chiamando il Service Center;
- direttamente a bordo treno, se vi è ancora disponibilità di posti a sedere.

Il personale è costituito da un macchinista e da altre due persone che fanno servizio di controlleria e di assistenza ai passeggeri. Una terza persona a bordo gestisce il servizio di ristorazione. Alla data di avvio del servizio, un totale di 40 persone erano assunte da HKX compresa l'assistenza a terra e nell'area commerciale e organizzativa. L'immagine al cliente non viene trascurata e tutto il personale indossa un completo grigio, camicia bianca e cravatta per gli uomini e foulard per le donne con i colori della compagnia (bianco, blu, viola, arancione).

Ad ogni fermata viene ricordato ai passeggeri in salita che è necessario essere in possesso di un biglietto HKX e non sono ammessi viaggiatori con biglietti DB, sconti InterRail o altre agevolazioni. Prima di giungere in stazione, invece, vengono annunciate le possibili coincidenze e il binario di partenza delle stesse.

Solamente dopo la fermata di Duisburg, quindi dopo circa 40 minuti di viaggio, viene attivato il servizio di ristorazione che si trova nella carrozza di coda del convoglio, non proprio facile da raggiungere, specie se si devono attraversare sei carrozze molto frequentate, con un corridoio non molto largo e numerosi bagagli sparsi sulla via: infatti, una delle pecche maggiori di questo viaggio è il materiale utilizzato che non è completamente adatto al servizio da svolgere e le bagagliere sopra i posti a sedere in alcuni casi non sono sufficienti.

Il servizio ristorazione è limitato ad uno snack bar dove vengono servite acqua, birra, bibite e bevande calde nonché spuntini e sandwich preconfezionati. I prezzi però sono piuttosto convenienti, in linea con quanto offerto nei negozi in stazione. Inoltre sono previste offerte per alcune combinazioni proposte nel listino.



11



12



13



14

11. La semipilota del treno noleggiato dalle NOB, appena giunto ad Hamburg Altona. Si noti la presenza delle luci rosse di coda: in pochi minuti è stato effettuato il cambio banco e il treno è pronto a ripartire alla volta di Colonia. Il tempo di ribattuta è di 15 minuti. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)
12. La locomotiva ES64U2-030 è appena giunta ad Hamburg Altona con il treno HKX 1801. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)
13. La locomotiva ES64U2-030 pronta a trainare il treno HKX 1802 verso Köln Hbf. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)
14. Particolare della composizione a 6 carrozze noleggiata dalle NOB con la pellicolatura dedicata al servizio svolto anche per conto di Hamburg-Köln-Express. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

In piena linea fra Münster e Osnabrück, alle 8.57 incrociamo l'altro convoglio di HKX che effettua il primo Amburgo-Colonia del mattino e che malgrado stiamo viaggiando entrambi a 160 Km/h riconosciamo dai tipici colori della livrea.

In questa fase di avvio del servizio viene effettuata una coppia di treni tutti i giorni dal lunedì al giovedì, con partenze da Amburgo alle 6.35 e da Colonia alle 12.01; a queste si aggiunge un ulteriore Amburgo-Colonia il giovedì pomeriggio. Le coppie salgono a tre il venerdì e il sabato e a due la domenica con un collegamento aggiuntivo fra Colonia e Amburgo in partenza la domenica sera alle 21.38 e arrivo sull'Elba alle 1.55 del lunedì, definito "Mitternacht-Express".

Il comfort a bordo non ha particolari criticità, ma potrebbe essere migliore: le poltrone non sono quelle tipiche dei servizi a lunga percorrenza, i sedili sono per lo più a correre, lo spazio per distendere le gambe è piuttosto limitato, anche sui pochi moduli da quattro posti vis-a-vis, le prese elettriche al posto si contano su una mano, lo spazio per i bagagli è carente e la tipologia di carrozza a salone fa sì che in tutto l'ambiente, sebbene la clientela sia generalmente educata, ci sia un costante brusio di fondo il quale non si concilia con il desiderio di tranquillità di chi vorrebbe concentrarsi sulla lettura di un libro o riposarsi, vista la partenza all'alba.



15. La facciata esterna della stazione di Hamburg Dammtor: si noti la perfetta integrazione con gli altri mezzi di trasporto pubblici. Una lunga corsia riservata agli autobus si trova proprio appena fuori l'ingresso principale. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

Proseguendo nel nostro viaggio, lasciamo il Nordreno Vestfalia per entrare nella Bassa Sassonia e si effettua l'ultima fermata a Osnabrück. Poi seguono oltre un'ora e quaranta minuti senza altre fermate e si arriva direttamente ad Amburgo dove viene effettuato servizio viaggiatori nelle stazioni di Harburg, Hauptbahnhof, Dammtor e Altona. A dicembre 2012, quando è prevista la fine dei lavori sulla linea fra Münster e Brema, è prevista un'ulteriore fermata a Sagehorn a servizio della città anseatica.

Si arriva così ad Amburgo persino con qualche minuto di anticipo, tanto che ci si presenta in stazione centrale con una percorrenza di quattro ore nette. Il treno si svuota quasi del tutto e prosegue verso la stazione di Altona dove invertirà il proprio senso di marcia e ripartirà per il successivo Amburgo-Colonia dopo pochi minuti. Ad accoglierci una tipica giornata di inizio autunno con temperature tutto sommato miti, ma in cielo grossi nuvoloni carichi di pioggia che scaricano continui scrosci.



16



17

16. Vista sul porto di Amburgo dalla stazione Landungsbrücken nel tratto sopraelevato della linea metropolitana U3. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

17. Numerose persone passeggiano sulle banchine del porto di Amburgo, malgrado la giornata uggiosa. Sullo sfondo la Speicherstadt, la città dei magazzini dove si trova anche il Miniatur Wunderland. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

Purtroppo altri impegni attendono a casa e il tempo per trattenerci ad Amburgo è di appena qualche ora. Tra l'altro attorno all'Alster, il caratteristico specchio d'acqua sul quale si affacciano le principali costruzioni storiche della città, è in corso una manifestazione fieristica, la città è in subbuglio per la partita di 2. Bundesliga fra St. Pauli, la seconda squadra di Amburgo, e il Sandhausen, le cui tifoserie vantano una certa rivalità. Per questo deve essere fatta una selezione dei posti da visitare: immancabile una visita all'Hauptbahnhof e alla stazione di Dammtor, doverosa una passeggiata attorno all'Alster e nell'Altstadt con la Rathaus, uno sguardo all'edificio principale dell'Università di Amburgo per la quale sono passate personalità come i Premi Nobel per la Fisica J. Hans D. Jensen, Wolfgang Pauli e Otto Stern o il Ministro delle Finanze della Germania Ovest Karl Schiller.



18. La facciata neoclassica dell'edificio principale dell'Università di Amburgo. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

19. Sulla facciata è scolpito il motto "Der Forschung, der Lehre, der Bildung" (la ricerca, l'insegnamento, l'istruzione). (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

20. Edifici affacciati sul'Alster, mentre sullo sfondo spiccano il campanile della chiesa di Sankt Petri e la torre della Rathaus. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

21. Ancora una vista degli edifici affacciati sul'Alster. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

Nel corso di una passeggiata sulle banchine del porto si scatena l'ennesimo scroscio di pioggia e decidiamo di far rotta verso l'Imtech Arena che ha ospitato alcune partite dei Mondiali di Calcio 2006 (fra cui le vittorie dell'Italia nel proprio girone contro la Repubblica Ceca e ai quarti di finale contro l'Ucraina) e la finale di Europa League 2010 fra Atletico Madrid e Fulham.



22



23



24



25

22. La facciata esterna della stazione di Hamburg Hbf. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

23. La facciata rinascimentale della Rathaus di Amburgo. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

24. A dispetto del nome, la Rathaus di Amburgo ospita il governo del Land di Amburgo e del Parlamento. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

25. I 112 metri della torre della Rathaus di Amburgo. Nel secondo ordine vi sono le statue dei due più importanti imperatori di Germania, a sinistra Federico I il Barbarossa, a destra Carlo Magno. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

Per gli appassionati di modellismo, non può mancare una visita al Miniatur Wunderland collocato a ridosso della Speicherstadt, la città dei magazzini del porto di Amburgo. Un intero padiglione ospita un enorme modello in scala H0 delle più suggestive ferrovie del mondo e non solo. Il plastico modulare è in continuo ampliamento e ogni volta affascina grandi e piccini. Per questo è consigliabile riservare alla sua visita almeno una giornata intera data la vastità degli spazi espositivi e la varietà di scenari che vengono presentati.



26



27



28



29

26. Un ICE e un treno del trasporto regionale attraversano il ponte fra le stazioni di Hamburg Hbf e Hamburg Dammtor e che separa il bacino dell'Alster in Binnenalster (Alster interno) e Außenalster (Alster esterno). (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

27. Un'imbarcazione si avvicina alle chiuse che immettono dal canale che permettono il transito dal canale che giunge dal porto all'Alster. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

28. La Speicherstadt, la città dei magazzini dove ha sede il Miniatur Wunderland e dove è attualmente in costruzione il nuovo teatro della città. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

29. Vista su uno dei canali di Amburgo. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

Sicuramente Amburgo merita ben più che una semplice visita da turista mordi-e-fuggi: non mancherà occasione di tornarci! Proprio quando la nostra visita ad Amburgo volge al termine, si affaccia un timido sole che rende un po' più miti le temperature. Alle 16.37 è il momento di ripartire da Hamburg Altona alla volta di Colonia. Al binario 12 questa volta ci aspettano le carrozze ex-Netinera inquadrata nella doppia simmetrica svolta dalle macchine 026 e 034. Il convoglio è appena rientrato da Colonia dopo aver effettuato la prima coppia di treni giornalieri e in pochi minuti è pronto a ripartire.



30. Visione del convoglio titolare dei servizi del Hamburg-Köln-Express durante tutto l'arco della settimana. Il treno HKX 1803 è appena giunto da Colonia al traino della locomotiva ES64U2-034 e tra pochi minuti ripartirà per Colonia come HKX 1804. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

Ogni carrozza ha nove scompartimenti con sei poltrone ciascuno. Due scompartimenti fra la seconda e la terza carrozza sono riservati al personale di bordo e al servizio minibar, che su questo treno è svolto anche su un carrellino che percorre più volte durante il viaggio le quattro carrozze. Il materiale ha i suoi anni, ma è ben tenuto: la pulizia e i tessuti sono in ottime condizioni e sono stati apposti dei poggiatesta nuovi con il logo della compagnia. Il comfort di viaggio è comunque quello di una vettura che risale agli anni Settanta e si sente: durante tutto il viaggio gli sbalzi sono notevoli, però le poltrone molto più comode rispetto a quelle dell'andata permettono di rilassarsi un po' di più.



31/32. Interno di uno scompartimento delle carrozze noleggiate da Netinera Deutschland. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

33. La locomotiva ES64U2-026 ha appena trainato sotto la grande volta di Köln Hbf il treno HKX 1804, quando ormai è calata la sera. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

34. Giusto il tempo di far scendere i passeggeri ed il treno proseguirà verso Köln West dove verrà ricoverato nel corso della notte. (Foto Mirco Brondolin, 01 settembre 2012)

Anche per questo viaggio di ritorno la frequentazione è massima e già dopo la fermata ad Hauptbahnhof lo scompartimento si è riempito. Il viaggio compie il percorso inverso rispetto al mattino e ancora una volta si approda nel Nordreno Vestfalia in perfetto orario, con i viaggiatori che un po' alla volta scendono nelle diverse stazioni per raggiungere le proprie destinazioni. Alle 20.57 siamo nuovamente sotto la volta di Colonia Hbf da dove il treno riparte poco dopo per raggiungere il deposito nel quale trascorrerà la notte, per poi effettuare l'indomani la prima relazione su Amburgo.

L'impressione del nostro viaggio è stata tutto sommato positiva: non si tratta di un servizio di alta classe, visti i servizi a bordo limitati allo stretto necessario, ma l'accostamento con le compagnie aeree low-cost sarebbe certamente improprio perché l'attenzione per il cliente e per il comfort durante il viaggio è maggiore. Sicuramente c'è margine di miglioramento sia per quanto riguarda il materiale utilizzato, magari utilizzando carrozze più moderne di nuova costruzione, che per la capillarità del servizio offerto, istituendo nuove relazioni magari sull'asse Est-Ovest che sulla rete tedesca risulta particolarmente difficoltoso data la mancanza di linee con standard adeguati non necessariamente all'alta velocità, ma a velocità di marcia di almeno 150 km/h, come è per questo tipo di collegamento fra Amburgo e Colonia.

VANTAGGI:

- Prezzi competitivi (malgrado ogni servizio aggiuntivo sia a pagamento);
- Tempi di percorrenza in linea con quelli di DB;
- Comfort di viaggio accettabile.

SVANTAGGI:

- Posto per i bagagli carente;
- Materiale rotabile a volte inadatto per le lunghe percorrenze;
- Servizio di ristorazione limitato a snack e bibite.

Per maggiori informazioni: www.hkx.de (disponibile anche in inglese)

Si ringrazia Renate Bader dell'Ufficio Comunicazione e Marketing HKX

Mirco Brondolin - 20 ottobre 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.