



Ferrovie.it

da *Racconti di viaggio* del 11 dicembre 2014

Da Ferrara alla Danimarca e ritorno (prima parte)

di **Jacopo Fioravanti**

Il viaggio della scorsa estate, Ferrara - Copenaghen andata e ritorno tutto in treno, è stato l'occasione per una articolata esperienza di utilizzo della rete della tedesca DB e dei servizi offerti dalle imprese ferroviarie che vi operano.

L'itinerario è stato studiato in modo da usufruire di quasi tutte le categorie di treno presenti, ovviamente senza la pretesa impossibile di salire a bordo dei convogli di tutti gli operatori regionali, che sono decine, ed avendo l'accortezza di includere un paio di collegamenti diretti che di lì a qualche tempo non sarebbero stati più disponibili.



1. L'itinerario del viaggio: in rosso l'andata, in blu il ritorno. Elaborazione su base Google maps.

Il viaggio prende il via martedì 19 agosto con il RV 2229 di Trenitalia, che mi porta a Bologna, dove troverò l'EC 84 Bologna C.le - München Hbf di DB-ÖBB, espletato con materiale rotabile austriaco ed affidato in Italia a personale di condotta di Trenord.

Il treno internazionale, in partenza alle 11:52, viene piazzato al marciapiede appena 5 minuti prima ed è subito preso d'assalto dalla folla in attesa, ad occhio almeno 400 persone. Nell'unica vettura di prima classe i posti non prenotati sono appena una decina, nelle cinque vetture di seconda classe c'è gente anche nei corridoi e nei vestiboli. Già alla partenza l'impressione non è purtroppo delle migliori: nonostante il materiale sia a Bologna dalla sera precedente, i cestini portarifiuti non sono stati svuotati, si nota una presenza visibile di briciole e capelli, una ritirata della vettura di prima classe è già fuori servizio ed i cartellini di prenotazione vengono apposti da un'addetta quando i passeggeri sono già negli scompartimenti, cosicché più di qualcuno è costretto a cambiare posto.



2, Il materiale che effettuerà l'EC 84, affidato alla 1216 017 ÖBB, viene piazzato al binario 8 di Bologna Centrale, dove una folla di viaggiatori è già in attesa. Foto Jacopo Fioravanti, 19 agosto 2014)

Dopo Verona, dove è arrivato durante la sosta l'immane importunio da parte delle solite nomadi con i bigliettini per l'elemosina, anche la seconda ritirata della mia vettura viene messa fuori servizio; la natura mi costringe a cercarne una utilizzabile e così scopro che l'intercomunicazione con la carrozza ristorante è chiusa. Siamo isolati e senza toilette, perchè la vettura è in testa assoluta e dall'altra parte c'è la locomotiva! Un'addetta mi vede attraverso il vetro e viene ad aprire, ma solo per comunicarmi in inglese che la carrozza ristorante è temporaneamente fuori servizio per "potenza insufficiente" e che, pertanto, deve rimanere chiusa al pubblico per ragioni di sicurezza. Faccio presente che siamo isolati senza toilette e l'addetta risponde che lo comunicherà al capotreno, ma passa diverso tempo prima che l'intercomunicante venga riaperto. Non va molto meglio sulla prima vettura di seconda classe, dove una delle due ritirate è pure fuori servizio e l'altra ha la porta che non si chiude. Sulla carrozza successiva è finalmente possibile entrare in una toilette e chiudere la porta, ma le due ritirate sono entrambe in condizioni impresentabili: pessimo odore e pavimento coperto di liquido. Inaccettabile in assoluto, tanto meno per un treno di qualità in viaggio da appena un'ora e mezza, a prescindere dal fatto che sia molto pieno.

Ma il disservizio più grave, che fa crollare il mio giudizio su questo viaggio molto al di sotto della sufficienza, si palesa poco dopo attraverso gli altoparlanti: viene comunicato che la carrozza ristorante resterà definitivamente chiusa per guasto. Chi aveva previsto di pranzare a bordo e non ha quindi portato cibo con sé, come il sottoscritto, è costretto al digiuno. Peccato, perchè il treno è molto appetibile, come dimostra l'ottima frequentazione anche in una data infrasettimanale e non di esodo, ed il materiale utilizzato è assai confortevole; non però nelle condizioni descritte, che non riflettono minimamente l'esperienza di viaggio promessa dalle pubblicità in stazione e sui siti internet di DB ed ÖBB e che hanno deluso totalmente le mie aspettative.



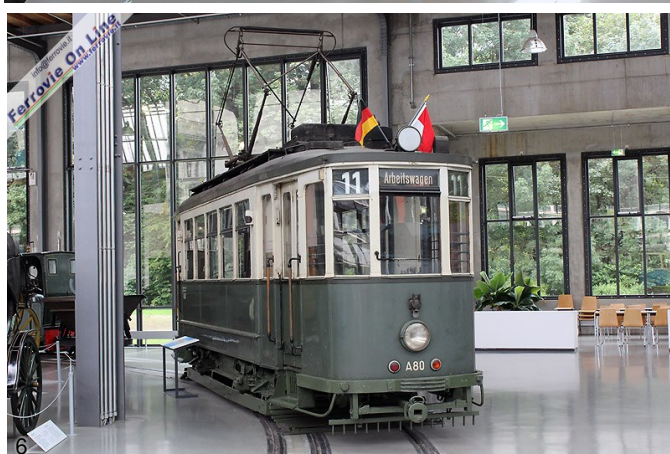
3, L'EC 84 è in sosta a Brennero: la 1216 sta per lasciare la testa del convoglio ad una 1116. Foto Jacopo Fioravanti, 19 agosto 2014)

Durante la sosta a Brennero, la locomotiva ÖBB 1216 che ha trainato il treno da Bologna, benchè sia una macchina politensione potenzialmente in grado di proseguire in testa fino alla destinazione finale, lascia il posto ad una monotesione 1116; le 1216, infatti, non sono equipaggiate con il sistema ETCS, indispensabile per percorrere la nuova linea veloce della Bassa Valle dell'Inn tra Innsbruck e Jenbach, sulla quale gli EC vengono instradati dal cambio d'orario di dicembre 2013.

Il viaggio prosegue poi attraverso gli ordinati e verdeggianti paesaggi alpini del Tirolo e quelli, prima collinari e poi pianeggianti, della Baviera meridionale, fino ad approdare a München Hbf con ben 35 minuti di ritardo, maturati quasi tutti in territorio austriaco e tedesco.

Nel capoluogo bavarese, per quanto riguarda l'ambito di nostro interesse l'obiettivo principale è il padiglione Trasporti del Deutsches Museum, il

grande museo della scienza e della tecnologia tra i più importanti del mondo nel suo genere. La raccolta di mezzi su rotaia non è ricca come quella dei musei ferroviari e nemmeno come quella di altri musei della tecnologia come il Deutsches Technikmuseum di Berlino; tuttavia il padiglione, decentrato rispetto alla sede principale del Museo e visitabile indipendentemente da essa con un biglietto a parte, è assai interessante per la varietà ed il tipo di veicoli esposti, anche tranviari ed automobilistici.



4. La carrellata fotografica sui mezzi esposti al Verkehrszentrum del Deutsches Museum inizia con questa simpatica NSU Prinz, molto diffusa negli anni '70 anche in Italia. (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)
5. Elemento di estremità di un elettrotreno DB 420, già in servizio sulle S-Bahn di Monaco. (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)
6. Vettura a cassa di legno A80 del 1926, già 801, della rete tranviaria di Norimberga e Fürth. (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)
7. Tram Hawa F2.10 del 1930, già in servizio come 642 della rete di Monaco. (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)



8



9



10



11

8. Elettromotrice Tipo A, appartenente al primo gruppo entrato in servizio sulla U-Bahn di Monaco di Baviera all'apertura della rete, nel 1971. (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)
9. Un filobus MAN Solo Obus SL 172 HO del 1987, già del Trasporto municipale di Solingen (in primo piano), ed un bus MAN NL 202 del 1991, già del Trasporto municipale di Monaco (MVG), primo bus a piano ribassato - e dunque in grado di imbarcare disabili su sedia a ruote - entrato in servizio sulla rete della città bavarese. (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)
10. BMW 525ie del 1985, già in servizio per la Bundespolizei a Monaco fino al 1995. Un veicolo sicuramente familiare ai tanti fan italiani de 'L'ispettore Derrick'... (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)
11. DB 410 002-0, motrice del treno prototipo ICE-V (1985) che nel 1988 fece registrare il record mondiale di velocità ferroviaria di 406,9 km/h. (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)



12



13



14



15

12. Bus turistico Kässbohrer-Setra S11 del 1959. (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)

13. Cadillac Serie 62 sedan (berlina) del 1959: motore V8 da 6,4 l, 325 CV e 180 km/h. (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)

14. Autovettura Adler Diplomat 3 GS del 1938 equipaggiata con gasogeno, un dispositivo in grado di ricavare un gas combustibile, utilizzabile nel motore, bruciando legna in particolari condizioni. L'applicazione vide una notevole diffusione durante la Seconda guerra mondiale, per far fronte alla scarsità di benzina e gasolio. (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)

15. Locomotiva elettrica articolata RhB Ge 6/6 411 del 1925, uno dei celebri "coccodrillini della Retica". (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)



16. Carrozza ristorante Mitropa WR4ü-28 1048 del 1929, ritirata dal servizio attivo nel 1969. (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)

17. Una panoramica dall'alto - per quanto il luogo consente - del padiglione con i veicoli ferroviari. (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)

18. Nel Museo sono esposti anche numerose automobili e moto da competizione, di vari tipi ed epoche. (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)

19. La "Landwührden" del 1867 è la prima locomotiva costruita da Krauss ed una delle più antiche conservate in Germania. (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)

Durante la mia permanenza ho poi trovato il tempo per dedicare qualche ora a riprendere con la fotocamera l'intenso traffico ferroviario del nodo di Monaco, in particolare nelle stazioni "strategiche" Hauptbahnhof e Heimeranplatz. La varietà degli operatori presenti e dei rotabili visibili è davvero ampia, come testimonia la selezione di immagini che propongo.



20. Una tripla di elettrotreni DB 440 (Alstom Coradia Continental) in versione a quattro casse si porta sotto la tettoia della Hauptbahnhof per prendere servizio. (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)

21. Uno dei tre ICE-T venduti a ÖBB, e da essa immatricolati come gruppo 4011, utilizzati sui collegamenti tra Austria e Germania. Si tratta del complesso battezzato "Wien". (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)

22. Un classico del trasporto vicinale a materiale ordinario: locomotiva 111 179 DB, trentacinque anni di onorata carriera trascorsi in gran parte sulle S-Bahn. (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)

23. Non mancano, ovviamente, i treni internazionali: EC 189 München Hbf - Innsbruck Hbf, affidato alla Taurus 1116 085 ÖBB. (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)



24. Le Taurus sono in forza anche a diversi operatori privati, fra i quali Alex (Arriva Länderbahn Express): qui la 183 003 lascia il binario 25 di München Hbf dopo essere stata liberata dal materiale del treno ALX 84115 che aveva condotto da Hof, visibile sullo sfondo mentre viene rimorchiato verso il parco da una locomotiva da manovra. (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)

25. Chiudiamo la sequenza relativa a München Hbf con un altro bel treno internazionale, l'EC 190 per Zurigo via Lindau, affidato ad un'imponente e accattivante doppia trazione di DB 218. In Germania è ancora possibile godere dello spettacolo della grande trazione Diesel di linea... (Foto Jacopo Fioravanti, 20 agosto 2014)



26. Passiamo adesso a München Heimeranplatz, stazione S-Bahn caratterizzata dalla moderna architettura triangolare della sede centrale dell'Automobile Club tedesco (ADAC), che consente di osservare e fotografare i treni delle linee per Mühldorf, per Salisburgo-Linz-Vienna, per Kufstein-Innsbruck-Brennero e per Holzkirchen. Iniziamo con un merci di casse mobili trainato dalla bitensione 185 293 DB. *(Foto Jacopo Fioravanti, 21 agosto 2014)*

27. Poco dopo, per la felicità degli amanti del materiale ordinario, transita l'EC 217 Saarbrücken - Graz, composto da moderne vetture DB e affidato alla 101 126. *(Foto Jacopo Fioravanti, 21 agosto 2014)*

28. È poi la volta di un altro treno internazionale, il RJ 260 Wien Westbahnhof - München, effettuato ovviamente con materiale dedicato Railjet ÖBB; il design della testata della vettura pilota ricorda intenzionalmente quello delle locomotive Taurus ubicate all'altra estremità di questi treni. *(Foto Jacopo Fioravanti, 21 agosto 2014)*

29. A Heimeranplatz si può osservare un traffico molto assortito, nel quale non mancano gli operatori regionali: ecco l'ET 310 (gruppo ET 301) di BayOB (Bayerische Oberlandbahn GmbH) che effettua il servizio Meridian 79065 per Kufstein. *(Foto Jacopo Fioravanti, 21 agosto 2014)*



30. Presente, naturalmente, anche DB Regio, rappresentata dal RB 27044 da Mühlendorf spinto da una 218, vera locomotiva tuttotfare utilizzata da DB per tutti i tipi di servizio, dagli EC ai regionali. (Foto Jacopo Fioravanti, 21 agosto 2014)

31. Transita poi un merci intermodale affidato ad una Taurus ÖBB, la 1116 275 "Max". (Foto Jacopo Fioravanti, 21 agosto 2014)

32. Rappresentati anche gli operatori privati del settore merci: sei minuti dopo il treno della foto precedente passa un treno di container in carico alla 185 567, in livrea interamente nera, di proprietà della società di leasing MRCE. (Foto Jacopo Fioravanti, 21 agosto 2014)

33. Lasciamo Heimeranplatz con un altro merci a trazione ÖBB, carico di autovetture e furgoni Volkswagen nuovi; in testa la Taurus 1016 009. (Foto Jacopo Fioravanti, 21 agosto 2014)

Il viaggio prosegue il 21 agosto con il veloce trasferimento a Norimberga, per il quale ho scelto l'ICE 788 München Hbf - Hamburg-Altona delle 12:16. Il treno si presenta in perfetto ordine ed il viaggio non presta il fianco a critiche se non per quanto riguarda il fatto che i posti sono prenotabili fino all'ultimo momento, quindi a chi non ha la prenotazione (non obbligatoria) può accadere, come è capitato a me, di doversi alzare perchè un posto che al piazzamento del treno al marciapiede risultava libero viene prenotato da qualcuno pochi minuti prima della partenza.



34. Nürnberg Hbf è una stazione dominata dal traffico interno, sia a lungo percorso sia regionale e vicinale. Ecco pronto al binario 1 un treno della S2 per Roth, al traino di una DB 143 (ex DR 243). (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2014)

35. Al binario 8 incontriamo invece il materiale di un RegioExpress "München-Nürnberg Express", servizio regionale della direttrice Monaco-Norimberga effettuato via AV con materiale da 200 km/h proveniente dal parco Intercity e locomotive DB 101. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2014)

36. Sullo stesso binario, un'ora più tardi è di scena l'IC 2207 per Monaco via Augusta, al traino della 101 073 DB. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2014)

37. Chi pensava che certe mescolanze si vedessero solo in Italia dovrà cambiare idea: il RE 59219 per Treuchtlingen, composto da vetture a due piani, ha in testa una pilota ex "Silberling" riqualificata... All'altra estremità, in spinta, la 111 107. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2014)

Per un appassionato di ferrovie Norimberga è sinonimo di Museo DB (e di Fiera dei Giochi, se l'appassionato è anche un fermodellista, ma la manifestazione ha luogo in un altro periodo dell'anno), ed è quindi ovvio che la mia tappa nella principale città della Franconia abbia incluso anche la visita di questo importante museo.

La collezione è suddivisa fra due strutture espositive, ubicate in piena area urbana e separate da una strada cittadina: un edificio preesistente, che ospita un percorso illustrativo della storia delle ferrovie in Germania, ricco di cimeli, documenti e pregevolissimi modelli in grande scala insieme ai rotabili più antichi e delicati, conservati al chiuso ed in ambiente controllato, ed un'area esterna contigua alla ferrovia nel tratto fra Nürnberg Hbf e Nürnberg Steinbühl, dove un capannone appositamente realizzato protegge altri rotabili meno anziani preservati in condizioni statiche, mentre sul piazzale trovano posto i veicoli più recenti e quelli operativi, oltre ad una raccolta di strumenti ed accessori di vario genere e ad un tratto di binario realizzato con molti tipi diversi di armamento. È presente anche una cabina scambi dismessa, all'interno della quale il pubblico può salire a visitare il banco di manovra.



38



39



40



41

38. Delirio nazista: Hitler, notoriamente affetto da una incontrollabile megalomania, commissionò un allucinante progetto di ricostruzione delle principali linee della rete ferroviaria del Reich allo scartamento di 3000 mm e con velocità massima di 250 km/h, denominato "Breitspureisenbahn". La guerra impedì l'attuazione del progetto, ma oggi al Museo di Norimberga è possibile vedere documenti e modelli in scala delle carrozze che, se costruite, sarebbero state lunghe 42 metri, alte quasi 7 metri e larghe 6. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2014)

39. Tra i rotabili più antichi e delicati, ricoverati all'interno dell'edificio storico del Museo in una sala al piano terra, vi è la carrozza salone di Otto von Bismarck, del 1871. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2014)

40. Nel capannone allestito presso l'area esterna si incontra subito la potente e velocissima 05 001 DR del 1935, affascinante nella sua carenatura aerodinamica integrale e nell'elegante livrea cremisi d'origine. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2014)

41. Trent'anni dopo la 05 la locomotiva di punta delle ferrovie tedesche per le alte velocità è la DB E03, prototipo delle notissime 103. Il Museo di Norimberga ospita la E03 001, riportata in livrea "Rheingold". (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2014)



42. Nel Museo è conservato ciò che resta di un rotabile che, se preservato intero, avrebbe rivestito enorme importanza storica: si tratta della metà anteriore - quella con cabina di guida - di una delle due semicasce del binato Diesel-elettrico d'anteguerra DR 877, poi DB VT.04 000, più noto come "Amburghese Volante", esemplare unico costruito nel 1932 per servizi rapidi Amburgo-Berlino. Ritirato dal servizio nel 1957, le due semicasce furono separate e una fu conferita al Museo, ove fu sciaguratamente tagliata in due per mancanza di spazio, inviando poco dopo alla demolizione il troncone scartato e l'altra semicassa. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2014)

43. Oltre il capannone si trova il piazzale esterno del Museo, ove stazionano i rotabili operativi e quelli più recenti e meno delicati: tra questi, visibili nella foto, un complesso S-Bahn DB 420, una vettura ex TEE DB Apmz 121 ed un complesso Diesel-idraulico DB 614. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2014)

44. Sul piazzale esterno troviamo anche la gigantesca locomotiva elettrica bavarese EP5 21534 del 1925, poi 152 034 DB (ultimo esemplare esistente del gruppo di locomotive elettriche più pesanti mai costruite in Germania, 140 t), e l'agile e potente locotender a rodiggio simmetrico 78 510 DB del 1924 (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2014)

45. Lasciamo il Museo di Norimberga con una delle quattro vetture a due piani articolate (due casse su tre carrelli) "Doppelstock-Stromlinien-Wendezug" ex LBE (Lübeck-Büchener Eisenbahn), poi DR ed infine DB. Costruite nel 1936 per espletare collegamenti veloci Amburgo-Lubecca-Travemünde paragonabili agli attuali RegioExpress, tanto che in origine erano dotate di sedili a schienale orientabile in base al senso di marcia ed aria condizionata anche in 3a classe, ebbero la caratteristica, non unica ma certamente singolare e poco diffusa, di essere state concepite per il servizio navetta con trazione a vapore e telecomando pneumatico della macchina e di essere state effettivamente utilizzate per un paio d'anni in questo tipo di servizio. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2014)

Sabato 23 agosto mi sposto a Coblenza, terza tappa del viaggio, e per il trasferimento la scelta è caduta sull'ICE 228 Wien Westbahnhof - Frankfurt Hbf delle 11:28 in coincidenza spericolata di 4 minuti a Francoforte con l'ICE 1026 Frankfurt Hbf - Hamburg-Altona delle 13:44. Mi presento in stazione a Nürnberg Hbf con oltre un'ora di anticipo sull'orario di partenza previsto, contando sulla possibilità di usufruire della DB lounge, ma con mio estremo disappunto la lounge è inspiegabilmente chiusa: le luci all'interno sono spente, nessuno risponde al campanello e davanti alla porta c'è una borsa con dentro i quotidiani del giorno, che nessuno ha ritirato. Al desk informativo di DB nell'atrio centrale l'addetta conferma che oggi la lounge è chiusa, ma non sa dire il perché e soprattutto non si scusa, limitandosi a congedarmi con un sorriso di circostanza ed un'alzata di spalle. Molto male, perché si tratta di un disservizio grave: l'accesso gratuito alla lounge vale 10 euro ed è tra i plus che giustificano l'acquisto del biglietto di prima classe. In viaggio le cose vanno meglio: la coincidenza a Francoforte, allo stesso marciapiede, funziona perfettamente e sul secondo ICE riesco finalmente a pranzare alla carrozza ristorante, con rapporto qualità/prezzo soddisfacente (18 euro per un piatto principale - Königsberger Klopse, simili a canederli con salsa ai capperi, su letto di riso -, una porzione di dolce al cioccolato e una birra media).



46. Pranzo al Bordrestaurant dell'ICE: Königsberger Klopse, Weißbier media... (Foto Jacopo Fioravanti, 23 agosto 2014)

47. ... e torta al cioccolato. (Foto Jacopo Fioravanti, 23 agosto 2014)

La cosa più interessante di questo tragitto, però, è lo spettacolo unico della valle del Reno, con il fiume costeggiato dalla ferrovia su ambedue le sponde, su quella sinistra - occidentale - dalla Linke Rheinstrecke e su quella destra - orientale - dalla Rechte Rheinstrecke. Le due linee, entrambe a doppio binario ed elettrificate, sono parzialmente specializzate, con la Linke (da me percorsa) destinata prevalentemente al traffico regionale e a quello passeggeri a lunga percorrenza e la Rechte percorsa soprattutto da treni merci. Al centro, fra le rupi che precipitano nel fiume, gli antichi castelli che le sormontano e vigneti che danno vini di fama mondiale anche nella patria della birra, in un paesaggio che si rinnova ad ogni meandro,

borbottano placidamente decine di chiatte, che trasportano molti tipi diversi di merci in un flusso costante e paragonabile per importanza a quello che si sposta su ferro.



48. A Coblenza attirano l'attenzione la 143 351 DB ex DR, infaticabile protagonista del traffico vicinale, ed il carro soccorso 60 80 99-27 057-1. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2014)

49. Un treno internazionale classificato "regionale", reversibile ed espletato con materiale ordinario a due piani è qualcosa di abbastanza singolare: alle prime ombre della sera parte il RE 13596 Koblenz Hbf - Luxembourg via Trier, interamente composto da materiale lussemburghese (locomotiva elettrica CFL classe 4000 e vetture a due piani, tutto di costruzione Bombardier). (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2014)

50. La mattina del giorno successivo, prima di proseguire per Colonia, c'è il tempo per qualche foto al ponte sulla Mosella fra Koblenz Stadtmitte e Koblenz Lützel; qui vediamo il treno VIA 25013 Neuwied - Frankfurt Hbf, effettuato da un Flirt a quattro casse dell'impresa ferroviaria regionale VIAS. (Foto Jacopo Fioravanti, 25 agosto 2014)

51. Poco più tardi è di scena l'IC 2216 Stuttgart Hbf - Greifswald, oltre 1000 km di percorrenza, spinto dalla 101 029 DB in livrea pubblicitaria "Panoramareisen". (Foto Jacopo Fioravanti, 25 agosto 2014)

Coblenza, oltre ad essere ubicata nello scenario assai suggestivo della confluenza della Mosella nel Reno, il cui panorama può essere goduto dall'alto salendo con la cabinovia alla Fortezza di Ehrenbreitstein, presenta anche notevolissimi motivi di interesse per l'appassionato di ferrovie: è sede di una delle due sezioni distaccate del Museo DB (l'altra è a Halle) ed è un'ottima base per escursioni a scopo fotografico sulle due linee della valle del Reno, in particolare in direzione di Francoforte.



52. All'inizio della visita alla sede distaccata di Coblenza del Museo DB, che ha sede negli spazi della ex officina grandi riparazioni per carri di Koblenz-Lützel, fra i primi rotabili si incontra la locomotiva elettrica bavarese E16 03 del 1926, poi 116 003 DB, che presenta la particolarità di avere la trasmissione Buchli, adottata in Europa su pochi altri gruppi di locomotive. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2014)

53. All'esterno sono presenti due DB 103 di serie: la 220 di questa foto, ancora nell'atroce livrea Urlaubsexpress, e la 233, unico esemplare ad aver ricevuto la livrea verkehrsrot finanziata da Roco. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2014)

54. Al riparo della tettoia troviamo, fra le altre locomotive DB, la E10 348 (poi 110 348) del 1964, la grande e potente Co'Co' E50 091 (poi 150 091) del 1963 e la E41 001 (poi 141 001) del 1956. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2014)

55. Attira l'attenzione con le sue forme antiche e la sua trasmissione a bielle la E71 19 DB, costruita nel 1926 e consegnata direttamente alla DR ma facente parte di un gruppo progettato e consegnato a partire dal 1914 per le Ferrovie Prussiane. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2014)



56. La sede di Coblenza del Museo DB ospita anche molte carrozze tra le quali la ristorante Mitropa 51 80 88-70 207-2 ex DR, purtroppo declassata alla funzione di bistrot fisso. Ma la livrea è ancora molto evocativa... (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2014)

57. Presenti anche due carrozze con letti tipo UH di prima serie, ambedue del 1959: a sinistra un'estremità della 61 80 71-30 003-1, splendidamente restaurata dal Museo in livrea DSG, a seguire la 61 80 71-30 007-2, ancora nella livrea degli ultimi tempi del servizio regolare. Purtroppo lo spazio tra le file di rotabili è molto esiguo ed è possibile fotografare solo in questo modo. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2014)

58. Non manca un esemplare delle note vetture bicolori miste di seconda classe (in origine terza) e buffet BR4ymg-51 del 1953, in questo caso la 50 80 85-53 913-0. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2014)

59. Nella zona antistante, un tempo occupata dalle due rimesse locomotive a settore circolare oggi scomparse, troviamo tre macchine DB della famiglia delle V 160, tutte operative: la 217 014 (ex V 162) nella livrea ozeanblau-beige applicata da metà anni '70, la 216 167 (ex V 160) nella livrea d'origine purpurrot e la 218 137 (ex V 164) nella livrea reinorange-kieselgrau del servizio CityBahn Colonia - Gummersbach. È presente nel museo anche la 218 105 in livrea TEE weinrot-beige. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2014)

Il mio programma, messo a serio rischio da una situazione meteorologica molto instabile, prevedeva di cogliere ambedue le opportunità; barcamenandomi tra prove di diluvio universale e rasserenamenti, domenica mattina riesco a visitare il Museo, che è quasi tutto all'aperto, uscendone appena in tempo per scampare all'acquazzone dell'ora di pranzo grazie al rifugio offerto dalla pensilina della fermata del bus, mentre al pomeriggio, una volta spiovuto, scommettendo su qualche altra ora senza acqua salto su un treno regionale di Trans Regio Mittelrhein Bahn e prendo la via di St. Goar, località nota ai fotografi sulla sponda sinistra del Reno, non lontana dalla celeberrima rupe della Loreley (ubicata però sulla sponda opposta).



60. Iniziamo la sequenza fotografica relativa all'escursione a St. Goar con un po' di Italia in Germania: una pesante composizione omogenea di carri a copertura telescopica per trasporto di lamiera in rotoli trainata dalla 185 539 (una TRAXX Bombardier) di TX Logistik, impresa di proprietà di Trenitalia. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2014)
61. A distanza di sette minuti segue l'IC 2217 Greifswald - Stuttgart Hbf, in viaggio da nove ore, al traino della 101 025 DB. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2014)
62. Poco più tardi sopraggiunge un altro merci effettuato da un operatore privato: si tratta di un treno per il trasporto di container e casse mobili in carico alla 185 601 (anch'essa una TRAXX Bombardier) di Crossrail. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2014)
63. Aggiunge ulteriore varietà un treno per il trasferimento di un carro gru del colosso austriaco delle costruzioni ferroviarie Swietelsky, con il suo carro appoggio, trainato dalla Taurus 1216 902 di RTS, operatore privato di proprietà della stessa impresa Swietelsky. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2014)



64



65



66



67

64. Dalle novità della liberalizzazione ai classici: IC 2011 Düsseldorf Hbf - Tübingen Hbf trainato dalla 120 123 DB, rappresentante di un gruppo che si può considerare una pietra miliare nell'applicazione del motore trifase asincrono alla trazione ferroviaria. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2014)
65. Non mancano le doppie trazioni per i treni più impegnativi, come questa lunga teoria di carri tramoggia carichi di carbone con in testa due non più giovanissime sei assi del gruppo DB 151. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2014)
66. La sessione fotografica a St. Goar mi ha finalmente consentito la cattura di un soggetto che già più volte nei giorni precedenti avevo avvistato in circostanze in cui non ero in grado di fotografarlo: l'elegantissima e grintosa 103 113 DB in livrea TEE, una delle ultime tre macchine di questo gruppo in servizio regolare, qui con l'IC 118 Innsbruck Hbf - Münster Hbf composto da vetture ÖBB. Luce pessima, ma... era l'ultima occasione! (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2014)
67. Ci congediamo dalla scena renana di St. Goar con un treno regionale, il RE 28093 Koblenz Hbf - Karlsruhe Hbf via Bad Kreuznach - Landau, composto da una coppia di binati Diesel-idraulici gruppo DB 628. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2014)

L'indomani, lunedì 25 agosto, è già il momento di muoversi alla volta di Colonia, quarta tappa dell'itinerario; per il breve tragitto, una cinquantina di minuti, ho previsto di utilizzare l'IC 2024 Passau Hbf - Hamburg-Altona delle 13:13. Anche in questo caso, purtroppo, la vettura di seconda classe sulla quale prendo posto si presenta con una ritirata fuori servizio e l'altra in condizioni ai limiti della praticabilità, con il pavimento completamente allagato, un pessimo odore e con sapone e salviette esauriti, situazione obiettivamente difficile da giustificare, dal punto di vista del passeggero, pur considerando che il treno è in viaggio da 6 ore.

La scena ferroviaria della principale città della Renania Settentrionale - Vestfalia è piuttosto animata ed uno dei luoghi di osservazione più frequentati dagli appassionati e dai fotografi, ed anche per questo tra i più famosi, è la Hohenzollernbrücke, il grande ponte metallico a sei binari che attraversa il Reno alla radice sud della stazione Centrale di Colonia, sullo sfondo dello splendido Duomo. L'esigenza di capitalizzare al meglio il breve spiraglio di sole goduto in questa città, insieme al fatto che lo stesso si è purtroppo manifestato solo la mattina della mia partenza per la ripresa del viaggio, mi ha però indotto ad accontentarmi per quanto riguarda la qualità e la varietà delle inquadrature realizzabili, optando per un luogo d'azione che garantisca un bottino sicuro e la minima perdita di tempo: la stazione di Köln Messe/Deutz, ubicata sulla sponda destra del Reno e separata da Köln Hbf solo dal famoso ponte, dove si possono riprendere praticamente tutte le tipologie di treni passeggeri DB, più i treni degli operatori regionali presenti ed anche materiale rotabile estero come i TGV Thalys SNCF.



68. A Köln Messe/Deutz i treni si avvicendano continuamente. Questo è un S6 per Essen Hbf trainato dalla 143 177 DB. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2014)

69. Sullo sfondo della Hohenzollernbrücke e delle torri gemelle del Duomo entrano contemporaneamente in stazione un RB48 per Wuppertal, effettuato da una doppia di elettrotreni gruppo DB 425, e un RE9 per Siegen, espletato da una composizione di cinque vetture a due piani affidate alla 120 207 DB (già 120 136), una delle 10 unità del gruppo 120 assegnate al trasporto regionale, attrezzate con le apparecchiature necessarie a questo tipo di servizio, limitate a 160 km/h e rinumerate. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2014)

70. Transita anche l'automotrice di servizio 711 107 DB, un veicolo specializzato per la verifica e la riparazione della linea aerea sulle linee ad alta velocità. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2014)

71. Chiudiamo con il RB 12359 Köln Messe/Deutz - Kall, a trazione termica, espletato dal treno automotore Diesel-elettrico 644 063 DB, ultima unità del suo gruppo (appartenente alla famiglia dei TALENT Bombardier). (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2014)

La sessione fotografica termina quando è il momento di prendere la via della stazione Centrale, dove alle 12:10 salgo sull'IC 2226 Regensburg Hbf - Kiel Hbf con in tasca un biglietto per Amburgo. La vettura 14, sulla quale ho il posto prenotato, è purtroppo una Apmz, una carrozza a salone con sedili quasi tutti a correre (metà in un senso e metà nell'altro) e con finestrini piccoli come quelli delle vetture a piano ribassato di Trenitalia, ma soprattutto è un capolavoro in cui chi ha studiato la configurazione degli interni si è superato: tranne quelli del modulo centrale vis-à-vis, centrato su un finestrino, gli altri sono tutti posti "montante". Pazienza, me ne farò una ragione; del resto, acquistando il biglietto on-line attraverso il sito ufficiale DB non è possibile scegliere il posto, quindi non c'è nulla da fare.

Durante il viaggio, oltre a ravvisare che la mia vettura si presenta con la moquette del salone costellata di vistose chiazze di liquidi versati ed ha una porta esterna inutilizzabile, ancora una volta trovo una ritirata fuori servizio e l'altra maleodorante e senza sapone. Anche in questo caso il treno è in viaggio da 6 ore ma, di nuovo, ciò non può valere a giustificare una situazione non certamente all'altezza delle aspettative di chi acquista un biglietto che a tariffa base costa 141 euro. Il pulitore viaggiante è presente, ma tra le sue mansioni non c'è evidentemente il riordino periodico delle toilette.

Il viaggio abbastanza lungo (quattro ore) e l'orario a cavallo dell'ora di pranzo invitano ad una ulteriore sperimentazione della ristorazione di bordo DB. Su questo treno viene effettuato il servizio Bordbistro, più semplice e di conseguenza un po' più economico del servizio Bordrestaurant, ma ugualmente soddisfacente. Scelgo dal menu una porzione di *nürnberger Rostbratwürstchen* con insalata di patate, una porzione di dolce al cioccolato ed una birra in bottiglia da 33 cl, il tutto per 14 euro: non male, a parte il fatto che, mentre le salsicce erano calde, l'insalata di patate era ancora fredda gelata...



72. Pranzo al Bordbistro dell'IC 2226: nürnberger Rostbratwürstchen con insalata di patate, dolce al cioccolato e birra in bottiglia da 33 cl. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2014)

(Fine prima parte)

(la seconda parte è stata pubblicata in [Racconti di viaggio del 25/12/2014](#))

Jacopo Fioravanti - 11 dicembre 2014

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