



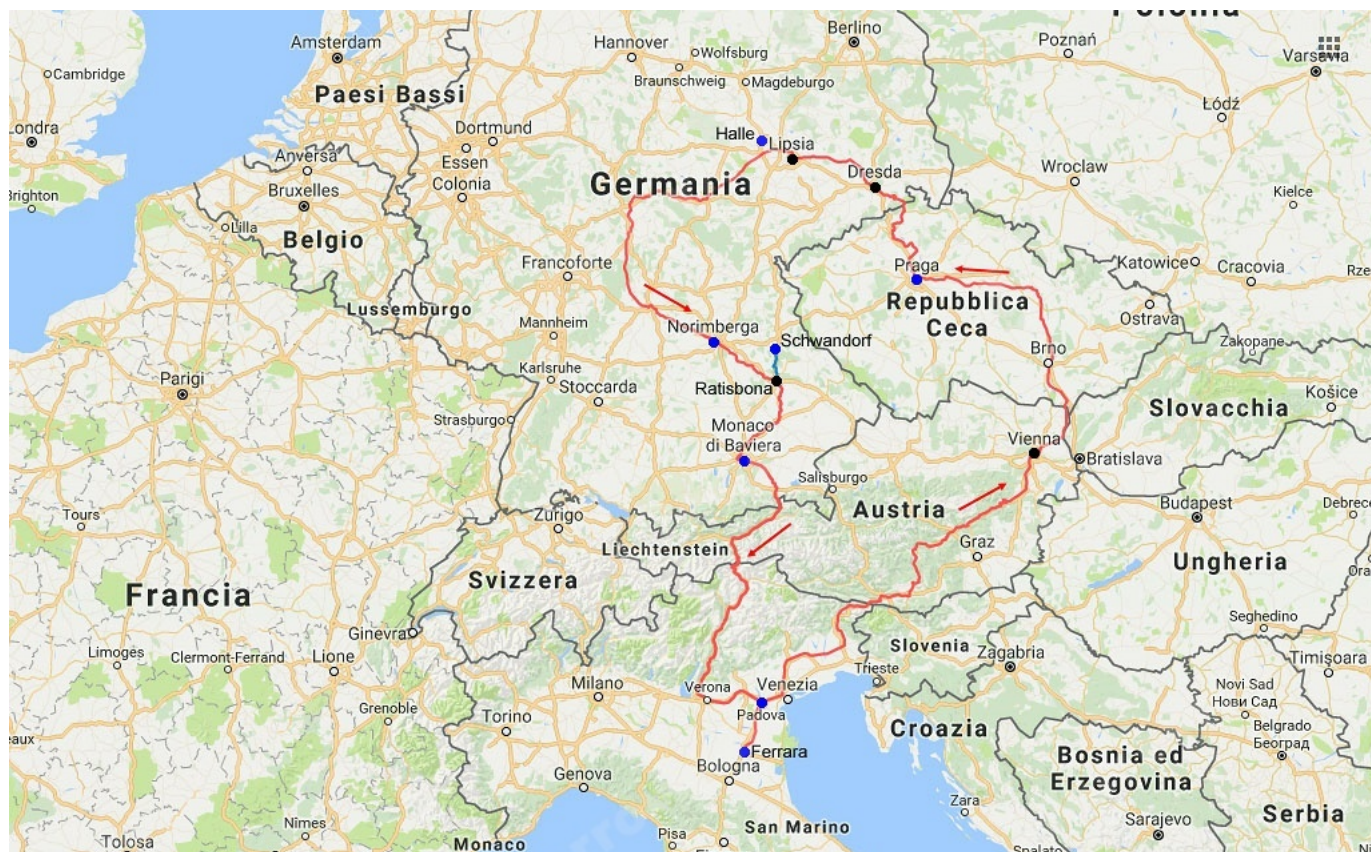
Ferrovie.it

da *Racconti di viaggio* del 01 febbraio 2017

Otto giorni in Germania

di **Jacopo Fioravanti**

Per le vacanze estive 2016 la mia scelta è caduta su un viaggio in Germania allo scopo di visitare Dresda, Lipsia e Ratisbona, compiendo il percorso fra la mia città e le destinazioni prescelte attraverso un itinerario circolare di 2 700 km: Ferrara - Vienna via Tarvisio, Vienna - Dresda via Praga, Dresda - Lipsia, Lipsia - Ratisbona via Fulda - Würzburg - Norimberga ed infine Ratisbona - Ferrara via Monaco - Brennero - Padova.



1. L'itinerario del viaggio. Elaborazione su base google maps - <https://www.google.it/maps> *Disegno Jacopo Fioravanti*

Il viaggio inizia nella tarda serata di lunedì 22 agosto 2016. Ad attendere con me a Ferrara l'EN 234 Roma Termini - Wien Hauptbahnhof delle 23:48, nel silenzio di una stazione quasi deserta, ci sono solo altri quattro passeggeri: tre giovani di colore e una ragazza con un valigione. L'accoglienza è quella che ci si aspetta da un servizio di carrozza con letti: la conduttrice scende sul marciapiede, visiona il titolo di viaggio, accompagna alla cabina assegnata a bordo della vettura delle Ferrovie Austriache (ÖBB) tipo MUN e spiega come ordinare la colazione (si deve compilare un modulo spuntando le vivande desiderate, riconsegnandolo prima di coricarsi).

Si parte a mezzanotte in punto, con 12 minuti di ritardo.

Il kit di cortesia, benché la prenotazione della cabina singola normale si appoggi ad un biglietto di seconda classe, è di alto livello: prosecco Zonin da 25 cl e bicchierino di mousse crema e gianduia come benvenuto; salvietta, ciabatte, tappi per le orecchie, sapone, salviettina umidificata, acqua per lavarsi i denti (quella erogata dai servizi igienici e dai lavelli della vettura non è potabile), salatini e acqua minerale a disposizione per la notte.



2. Il kit di cortesia che ÖBB mette a disposizione dei passeggeri delle sue carrozze con letti in servizio con i treni EuroNight. Gli accessori per la notte sono dentro la busta. (Foto Jacopo Fioravanti, 22 agosto 2016)

Poiché, però, notoriamente non è tutto oro quel che riluce, i problemi iniziano dopo, al momento di dormire. Per quasi tutto il percorso la qualità di marcia è davvero pessima, nonostante la sospensione secondaria pneumatica sembra di stare sdraiati su una lavatrice in centrifuga, in un continuo di scossoni e vibrazioni che rendono davvero difficile prendere sonno; se poi si aggiunge l'aria condizionata, che non si può regolare individualmente e che fuoriesce in orizzontale da una feritoia alla base del finestrino, investendo in pieno l'occupante del letto inferiore (quello che viene normalmente aperto quando la cabina è venduta come singola) con una lama di aria gelida, dalla quale non ci si difende nemmeno con il piumino in dotazione al letto, dato che si deve scegliere se coprirsi i piedi o le spalle, la nottata si trasforma in un vero tormento, che stressa pesantemente il malcapitato passeggero anziché garantirgli di arrivare a destinazione fresco e riposato.

Il mattino pone fine alle tribolazioni notturne ma mi costringe ad annotare altri due disservizi. Il primo riguarda le due ritirate della carrozza letti, che ho trovato - senza scendere nei particolari - di fatto inutilizzabili. Il secondo riguarda la colazione, che avevo chiesto per le 8:00 e che mi viene invece servita solo alle 8:35 dopo che, trascorsa mezz'ora dall'orario prefissato, mi sono recato io al compartimento di servizio per sollecitare la conduttrice; in compenso il vassoio è ricco e composto da prodotti di qualità.



3. La colazione servita in cabina dal personale di accompagnamento delle carrozze letti ÖBB. Quella in fotografia corrisponde alle preferenze personali di chi scrive, dato che la si può comporre a piacere scegliendo 6 articoli nell'ambito di una vasta selezione che comprende dolce e salato. (Foto Jacopo Fioravanti, 23 agosto 2016)

All'arrivo a Wien Hbf, stazione nuovissima (inaugurata nel 2014) e dotata di servizi di ogni genere, è stata una gradita sorpresa trovare toilette in condizioni più che decorose alla modica tariffa di 50 centesimi (a Bologna Centrale costano 1 euro e spesso l'odore sgradevole si sente da fuori) e un deposito bagagli self service a 2 euro al giorno (a München Hbf, per confronto, costa 6 euro).



4. L'Euronight 234 (sezione Roma - Vienna) appena giunto a Wien Hbf. In testa da Tarvisio alla capitale austriaca la locomotiva ÖBB 1016 037, una Siemens ES64U2 costruita presso le officine ÖBB di Linz nel 2001. (Foto Jacopo Fioravanti, 23 agosto 2016)

Data la brevità della permanenza nella capitale austriaca, in pratica un pernottamento aggiunto al programma solo per spezzare il viaggio fino a

Dredsa che, se fatto di seguito, sarebbe stato molto lungo, mi accontento di visitare il magnifico Schloss Belvedere, dove non ero mai stato, e di rivedere il duomo di Santo Stefano.



5. La palazzina superiore ("Oberes Belvedere") dello Schloss Belvedere, a Vienna. Il castello, capolavoro dell'architettura barocca, fu costruito fra il 1712 e il 1723 per il principe Eugenio di Savoia, generale parigino al comando dell'esercito asburgico. Oggi la palazzina superiore ospita una importantissima collezione d'arte il cui pezzo più noto è "Il bacio" ("Der Kuss") di Gustav Klimt. (Foto Jacopo Fioravanti, 23 agosto 2016)

6. Un tram della linea 71 di Wiener Linien (l'operatore che gestisce il trasporto pubblico di Vienna) effettua la fermata di Schwarzenbergplatz, nei pressi dello Schloss Belvedere. La vettura 643 appartiene al Tipo B (a 7 casse) ultrabasso (ULF, "Ultra Low Floor") ed è stata costruita a Vienna alla fine degli anni Novanta da Siemens e da VA Tech Elin EBG (poi acquisita dalla stessa Siemens). (Foto Jacopo Fioravanti, 23 agosto 2016)

L'indomani mattina eccomi di nuovo a Wien Hbf, pronto a salire sul Railjet 74 "Franz Schubert" Graz Hbf - Praha hl. n. delle 11:09, che si presenta puntualissimo al binario 10 spinto dalla 1216 235 "Spirit of Brno". Il mio posto, acquistato a tariffa ribassata Sparschiene, è sulla vettura pilota mista di prima classe e business. Si parte subito, in perfetto orario, e poco dopo appare il personale di bordo per offrire l'acqua minerale e la stampa quotidiana in omaggio, purtroppo solo in tedesco.



7. Il Railjet 74 "Franz Schubert" Graz - Praga è pronto a partire dal binario 10 di Wien Hbf. Il treno è effettuato da una delle 7 composizioni Railjet immatricolate dalle Ferrovie Cechhe (CD), costruite da Siemens fra il 2013 e il 2014 e assemblate da ÖBB Technische Services presso le proprie officine di Simmering, e in testa c'è la vettura pilota di prima classe Afpmpz 73 54 80-91 006-7. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2016)

Il viaggio è molto gradevole: quasi tutto il percorso fra le due capitali si snoda attraverso un territorio caratterizzato da ambienti agresti, di natura collinosa nella prima parte, più o meno fino a metà strada fra Česká Třebová e Pardubice, ed in seguito di pianura, in parte lungo la valle dell'Elba. Verso le 13:30 è ora di sperimentare il servizio della carrozza ristorante (in realtà una ARbmpz mista di prima classe e ristorante) dove, per la cifra assolutamente modica di meno di 9 euro grazie alla promozione happy hour, mi vengono serviti una zuppa di funghi, un piatto principale di bollito di manzo accompagnato da una sorta di canederli affettati e una birra nazionale in bottiglia da 50 cl, il tutto di più che discreta qualità.



8. L'interno della vettura pilota di prima classe Afmpz del Railjet ČD, praticamente identico a quello delle vetture dello stesso tipo immatricolate da ÖBB. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2016)



9. A bordo della vettura ristorante il servizio, sotto il marchio ČD Restaurant, è curato in franchising dalla società ceca JLV. Qui vediamo la zuppa di funghi... (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2016)

10. ... e qui il piatto principale di carne. La ristorazione è di qualità soddisfacente e i prezzi molto convenienti, specialmente nelle fasce orarie "happy hour". (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2016)

Attraverso il finestrino, in territorio ceco, la ferrovia suggerisce atmosfere d'altri tempi, con i tanti passaggi a livello e i dirigenti movimento con il berretto rosso a presenziare il transito in tutte le stazioni. Durante il tragitto, che fino a Pardubice viene compiuto a non più di 80-90 km/h e solo nell'ultima parte vede qualche puntata fino a 160 km/h, arriviamo ad accumulare quasi mezz'ora di ritardo, sceso poi a 26 minuti all'arrivo a destinazione alle 15:34.

Alla stazione centrale di Praga (Praha hlavní nádraží) il tempo di attesa della coincidenza per proseguire verso Dresda non è sufficiente per un pur breve giro in città, ma mi offre, se non altro, l'opportunità di fare qualche foto ai treni che si avvicendano sui binari. Degno di nota, a mio avviso, l'impiego tuttora molto ampio di composizioni a materiale ordinario, da tempo in sensibile declino in molti paesi d'Europa.



11. A Praga la sosta per l'attesa della coincidenza è l'occasione per scattare qualche foto ai treni in arrivo o in partenza. Qui vediamo il treno Os 9950 della linea suburbana S7 da Český Brod delle 15:25, espletato dall'elettrotreno a 3 casse "CityElefanti" 471 053, costruito da ČKD Vagonka (oggi Škoda Vagonka) nello stabilimento di Ostrava nella seconda metà degli anni Duemila. L'unità fotografata veste ancora la livrea d'origine. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2016)

12. La locomotiva elettrica 151 006, costruita da Škoda a Plzeň nel 1978 come 150 006 e modernizzata dallo stesso costruttore alla fine degli anni Novanta per renderla atta all'esercizio a 160 km/h, si è fatta carico di trainare per l'intero percorso il treno internazionale Ex 150 "Petr Bezruč" Žilina - Praha hl.n. Il gruppo 151, 13 unità, è interamente assegnato al deposito di Bohumin. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2016)

13. Un complesso automotore Diesel a trasmissione idromeccanica gruppo 814.2 attende l'ora della partenza per Mokrůvraty come treno Os 2015. Il veicolo, ottenuto dalla ricostruzione di motrici bicabina gruppo 810 e rimorciate bicabina gruppo 010, ha una inconsueta configurazione a tre casse a due assi ciascuna con trazione solo sugli assi estremi (rodiggio A'1' + 1'1' + 1'A'), fonte di qualche problema quando le condizioni di aderenza non sono ottimali. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2016)

14. Un altro "CityElefanti" gruppo 471, in questo caso lo 076 nella livrea più recente (in primo piano la rimorchiata pilota classificata 971), si appresta ad effettuare il treno Os 9137 delle 16:50 per Strančice, sulla linea suburbana S9. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2016)

Una cinquantina di minuti più tardi è il momento di salire a bordo dell'EC 170 "Carl Maria von Weber" Praha hl. n. - Berlin Hbf delle 16:27, che arriva puntuale al binario 6 dietro una tipica locomotiva elettrica Gruppo 371. Giusto il tempo di sistemarsi al posto prenotato e si parte, senza perditimpi sull'orario.



15. La 371 015, una macchina Škoda del 1991 (è una delle 6 unità del gruppo 372 modificate per l'esercizio a 160 km/h), ha piazzato al binario 6 l'Eurocity 170 "Carl Maria von Weber" Praha hl. n. - Berlin Hbf, composto da 5 vetture di seconda classe, una ristorante e una di prima classe, ed è pronta a partire alla volta della capitale tedesca. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2016)

La mia vettura, ubicata in coda assoluta, è una Ampz¹⁴³ di prima classe a salone tipo UIC-Z, con poltrone disposte tutte a correre, metà in un senso e metà nell'altro; l'ambiente passeggeri si presenta pulito e confortevole, con poltrone rivestite in similpelle nera e moquette rossa sul pavimento. Poco dopo la partenza, anche su questo treno un addetto passa ad offrire ai passeggeri acqua minerale, purtroppo calda, e stampa quotidiana, purtroppo solo in lingua ceca.

La prima parte del percorso si snoda lungo la Moldava, con la ferrovia a seguire le anse del fiume e il treno a serpeggiare a 60-70 km/h intorno ai meandri del corso d'acqua. Dopo Vraňany i binari si allontanano dalla Moldava per trovare poco più avanti la riva sinistra dell'Elba (di cui la Moldava è un affluente), che accompagnerà la ferrovia fino a Dresda. Qui la velocità si alza, con puntate fino a 100-120 km/h, mentre il contesto, con la linea Děčín - Kolín visibile sull'altra sponda del fiume (in questo tratto e poi, di nuovo, nella quarantina di chilometri tra Lovosice e Děčín) ricorda molto la più famosa valle del Reno fra Magonza e Colonia. Alle 18:15 approdiamo puntuali a Dresda, dove la 371 ČD, che ha condotto il treno fin qui dalla capitale ceca perché è bicornente e interoperabile, lascia il posto a una 101 DB.



16. L'interno della vettura ČD Ampz143. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2016)

17. Per gran parte del percorso da Praga a Dresda la ferrovia costeggia il fiume Elba, qui poco prima di Ústí nad Labem. (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2016)



18. A Dresden Hbf la navata principale copre i binari dal 6 al 14, dedicati al trasporto regionale. Si riconoscono, da sinistra a destra, un elettreno a cinque casse DB gruppo 442.3 (un "Talent 2" Bombardier in servizio dal 2012), un treno Diesel a due casse VT01 di Vogtlandbahn (un "Desiro" Siemens della fine degli anni Novanta immatricolato nel gruppo 642 come le unità dello stesso tipo possedute da DB) e un ET250 di Mitteldeutsche Regiobahn (un "Coradia Continental" Alstom costruito a Salzgitter nel 2015 e immatricolato nel gruppo 1440). (Foto Jacopo Fioravanti, 24 agosto 2016)

La città, che come noto fu praticamente cancellata dal violentissimo bombardamento alleato del 13 e 14 febbraio 1945, era un gioiello assoluto di arte barocca e rococò e possedeva uno dei centri storici più belli del mondo, che rivive oggi parzialmente nelle minuziose e rigorose ricostruzioni degli edifici più rappresentativi intraprese già durante il periodo socialista e ultimate appena una decina d'anni fa. La "Firenze dell'Elba", come veniva definita la capitale della Sassonia prima delle distruzioni belliche, merita senza dubbio una visita, anche se i suoi monumenti non sono più materialmente quelli originali, per almeno due buone ragioni: innanzitutto perché la qualità ed il rigore delle ricostruzioni conferisce in ogni caso alla visita un notevolissimo valore culturale, ed in secondo luogo perché il turista che cammina per le strade di Dresda non può evitare di riflettere a fondo sull'insensatezza, sull'abominio e sulla devastante forza autolesionista della guerra, strumento usato dall'umanità per per sfigurare se stessa.



19



20



21



22

19. Lo Zwinger di Dresda, magistralmente ricostruito dopo le distruzioni belliche. Lo splendido complesso in stile rococò, costruito nella prima metà del diciottesimo secolo per volere di Federico Augusto I di Sassonia come giardino d'inverno e luogo per gli eventi di corte, ospita oggi diverse raccolte d'arte, la più importante delle quali è la Gemäldegalerie Alte Meister, una delle più mirabili pinacoteche d'Europa. (Foto Jacopo Fioravanti, 25 agosto 2016)
20. Il Teatro dell'Opera di Dresda, costruito verso la fine dell'Ottocento e fedelmente ricostruito fra il 1977 e il 1985. Vi ha la sua sede stabile la celeberrima orchestra sinfonica Staatskapelle Dresden. (Foto Jacopo Fioravanti, 25 agosto 2016)
21. La luterana Frauenkirche, oggi uno dei simboli della città, fu distrutta dai bombardamenti e rimase un cumulo di macerie per tutto il periodo socialista, rischiando inizialmente di lasciare addirittura spazio a un parcheggio, per poi divenire negli anni Sessanta un luogo della memoria. La ricostruzione poté iniziare solo dopo la riunificazione tedesca, concludendosi nel 2005. (Foto Jacopo Fioravanti, 25 agosto 2016)
22. Il battello a ruote "Pirna" scende lentamente lungo l'Elba con il suo carico di turisti, qui nei pressi del Sächsischer Landtag, il Parlamento del Land della Sassonia. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 agosto 2016)



23. Dresda possiede una notevole rete tranviaria (12 linee, oltre 130 km di sviluppo complessivo) a scartamento 1 450 mm. Qui vediamo la vettura 2611, un NGT D8DD Bombardier costruito a Bautzen nel 2007, mentre lascia Theaterplatz per avviarsi verso la Augustusbrücke, in servizio sulla linea 9. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 agosto 2016)

24. Un treno della S-Bahn, linea S1, transita sul ponte ferroviario sull'Elba affiancato alla Marienbrücke, trainato da una locomotiva DB 143. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 agosto 2016)

25. Un altro NGT D8DD Bombardier, la vettura 2630, effettua la fermata di Neustädter Markt, nella Innere Neustadt. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 agosto 2016)

26. Ancora una vettura della stessa serie, la 2614 in servizio sulla linea 8, sta per fermare ad Albertplatz sullo sfondo dello "Hochhaus" (il "grattacielo") del 1929, tra i pochissimi edifici moderni della Dresda d'anteguerra scampati alle bombe. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 agosto 2016)

In qualità di appassionato di trasporti, prima di lasciare la città per la tappa successiva non ho potuto esimersi dal dedicare qualche ora al Verkehrsmuseum (il Museo dei Trasporti), che possiede un modesto ma interessante padiglione ferroviario, un grande plastico in scala 0 ambientato nella DDR, una vasta collezione modelli ferroviari in varie scale e una rassegna di mezzi stradali che hanno fatto la storia della mobilità durante il regime socialista, e all'osservazione del traffico ferroviario che gravita sulla stazione Centrale dall'osservatorio privilegiato del ponte della Budapeststraße.



27



28



29



30

27. Uno dei pezzi di maggior valore storico del Verkehrsmuseum Dresden (il Museo dei Trasporti) è certamente la "Muldenthal", la locomotiva a vapore più antica oggi esistente in Germania, costruita dalla Maschinenfabrik Richard Hartmann a Chemnitz nel 1861 e rimasta in attività, presso vari utilizzatori, fino al 1951. (Foto Jacopo Fioravanti, 25 agosto 2016)

28. La collezione di mezzi stradali del Museo verte principalmente (benché non esclusivamente) sul periodo della DDR: accanto ai veicoli che hanno caratterizzato la quotidianità dei cittadini e dei lavoratori in quel periodo, troviamo anche la Citroën CX blindata di Erich Honecker. (Foto Jacopo Fioravanti, 25 agosto 2016)

29. Il Museo possiede anche una sezione di modellismo ferroviario, la cui principale attrazione è il grande plastico in scala 0 da 325 mq, ambientato - con svariate licenze cronologiche e geografiche - nella Germania Est prima della caduta del Muro. Per ragioni di preservazione dell'impianto e dei rotabili dall'usura, il plastico viene messo in funzione una sola volta al giorno durante la settimana e tre volte al giorno il sabato e la domenica, per 15 minuti. (Foto Jacopo Fioravanti, 25 agosto 2016)

30. Di notevole valore e di notevole impatto anche i modelli in grande scala con visione parziale dell'interno: i due nella foto riproducono tipiche locomotive della Germania Est, una DR 118 (Diesel, a sinistra) e una DR 242 (elettrica, a destra). (Foto Jacopo Fioravanti, 25 agosto 2016)



31. Dal cavalcavia stradale di Budapester Straße si domina la radice Ovest di Dresden Hbf e si può osservare comodamente il viavai dei treni, grazie anche al largo marciapiede. In questa foto vediamo al centro l'incrocio fra due regionali di Mitteldeutsche Regiobahn (MRB), uno in partenza per Zwickau e l'altro in arrivo da Hof, ambedue espletati da altrettanti "Coradia Continental" Alstom gruppo 1440, e a sinistra un regionale DB per Pirna, formato da vetture a due piani trainate da una locomotiva gruppo 143. (Foto Jacopo Fioravanti, 25 agosto 2016)

Venerdì 26 agosto, in tarda mattinata, sono di nuovo a Dresden Hbf, questa volta con il bagaglio al seguito, per prendere l'ICE 1558 Dresden Hbf - Wiesbaden Hbf che mi porterà a Lipsia, la mia prossima destinazione. Poiché però manca ancora un certo tempo alla partenza, ne approfitto per una doverosa visita alla libreria di stazione, che, come di norma in Germania, possiede un reparto dedicato alle pubblicazioni di argomento ferroviario, e trasportistico in generale, paragonabile per assortimento al negozio virtuale di un buon sito specializzato.

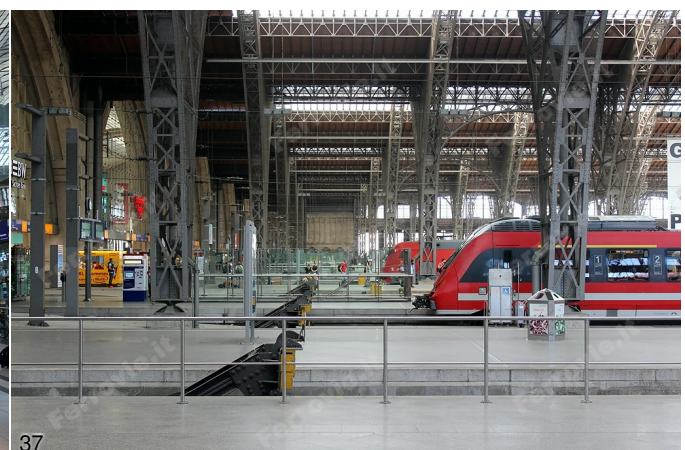


32. Notevole disponibilità di pubblicazioni specializzate di argomento ferroviario alla libreria di stazione di Dresden Hbf: questi sono i libri (tutta la colonna a destra e tutto il tavolo al centro)... (Foto Jacopo Fioravanti, 26 agosto 2016)

33. ... e queste sono le riviste. Disponibile in negozio anche un vasto assortimento di calendari di qualità e DVD. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 agosto 2016)

Alle 12:20, puntuale, l'ICE-T Gruppo 411 inizia il suo viaggio verso la Turingia e l'Assia. Per il breve viaggio di 66 minuti ho optato per la seconda classe, che su questa tipologia di treni è sufficientemente spaziosa anche per le persone di statura superiore alla media. Purtroppo, le condizioni del treno confermano la tendenza riscontrata nel mio precedente viaggio in Germania del 2014: la moquette del pavimento è pesantemente chiazata, mentre la vettura adiacente alla mia ha ambedue le ritirate fuori servizio. Si tratta a 120 km/h nel paesaggio bucolico della campagna sassone, con i suoi rilievi collinari appena accennati, i vasti appezzamenti coltivati, i boschetti di latifoglie e le tante fattorie. Ad un certo punto appaiono anche le pale eoliche, molto diffuse nel nord Europa. Solo dopo Riesa l'andatura cambia e si va a 200 km/h.

All'arrivo a Lipsia alle 13:24, con 1 minuto di ritardo, rimango impressionato dalla stazione, che non avevo mai visto: gigantesca, monumentale, più grande di Milano Centrale (la galleria di testa misura circa 300 m di lunghezza contro i 220 della stazione progettata da Ulisse Stacchini), impressionante se si pensa che quando fu concepita, nel 1906, Lipsia aveva appena 470 000 abitanti, mentre quando fu progettata la stazione Centrale proprio ispirandosi a quella di Lipsia, nel 1912, Milano aveva già più di 700 000 abitanti. Era un'altra epoca storica, in cui il trasporto privato non esisteva e la ferrovia monopolizzava la mobilità.



34. L'ICE 1558 Dresden Hbf - Wiesbaden Hbf, espletato dall'ICE-T 1172 (gruppo 411, locomotive 072 e 592) costruito nel 2005 da un consorzio di imprese formato da Siemens, Bombardier e Alstom, è appena giunto al binario 14 di Leipzig Hbf, dove viene accoppiato ad un altro treno uguale; proseguiranno insieme in doppia composizione verso la destinazione finale. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 agosto 2016)
35. Scendendo lungo il marciapiede, al binario 16 troviamo l'IC 2036 per Norddeich Mole, sul Mare del Nord di fronte alle Frisone Orientali, composto dalle nuove vetture a due piani per servizi Intercity DApza687 e DBpza682 spinte dall'altrettanto nuova locomotiva elettrica 146 572, una TRAXX P160 AC2 Bombardier in servizio poco più di otto mesi. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 agosto 2016)
36. Davvero sterminata la galleria di testa di Leipzig Hbf, che prosegue alle spalle del fotografo: circa 300 m, quasi una volta e mezza quella di Milano Centrale. Anche in questo caso sotto il pavimento c'è un centro commerciale di due piani, con negozi di ogni tipo e punti di ristorazione. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 agosto 2016)
37. Le centine a struttura reticolare a supporto delle grandi tettoie in acciaio e vetro conferiscono all'ambiente un'estetica di altri tempi. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 agosto 2016)

Oggi sotto la vastissima tettoia a 6 navate principali più 2 navate minori d'estremità non ci sono più 26 binari come in origine, ma solo 19; l'area delle prime due navate, sulla quale insistevano i binari dall'1 al 6, è ora occupata dalla stazione della S-Bahn realizzata sul percorso del City-Tunnel Leipzig, mentre al posto del binario 26 c'è un parcheggio multipiano per le auto.



38



39



40



41

38. Al posto dei binari da 1 a 6 di Leipzig Hbf c'è oggi la stazione della S-Bahn, della quale è visibile al centro il grande pozzo che ospita le scale mobili e l'ascensore. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2016)

39. Tre automotrici non intercomunicanti gruppo 650 di Erfurter Bahn, che le classifica internamente come VT 301, costruite da Stadler a Berlino (Pankow) fra il 2012 e il 2013, sono pronte a partire insieme da Lipsia per Blankenstein (la prima) e per Hof (le altre due); viaggeranno unite fino a Weida, dove si separeranno per raggiungere le rispettive destinazioni. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2016)

40. Mitteldeutsche Regiobahn - gruppo Transdev - dispone anche di materiale ordinario, vetture tipo UIC-Z ex DR e vetture pilota "Halberstädter" provenienti dalla stessa amministrazione, trainate da moderne locomotive Diesel-elettriche Siemens Eurorunner ER 20 gruppo 223. Qui vediamo il RE 81298 per Chemnitz Hbf, in partenza dal binario 23 di Leipzig Hbf. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 agosto 2016)

41. Il binario 24 è occupato da un'esposizione di rotabili storici che hanno caratterizzato, a vario titolo, la stagione del Terzo Reich; prima del paraurti, non visibile in questa foto, un monumento ricorda l'ultimo trasporto di ebrei deportati da Lipsia, partito il 14 febbraio 1945 per il campo di concentramento di Theresienstadt. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 agosto 2016)

Gli obiettivi principali della tappa a Lipsia sono due: la visita del Runde Ecke, la sede distrettuale della Stasi (Ministerium für Staatssicherheit, la temuta polizia politica segreta della Repubblica Democratica Tedesca) oggi trasformata in museo e luogo della memoria, e la visita della sezione di Halle del Museo DB (le altre due sono a Norimberga e a Coblenza), a una trentina di chilometri di distanza.

Il Museo DB a Halle an der Saale, che visito la mattina di sabato 27 agosto, ha sede in un'area del deposito locomotive di Halle dismessa nel 1990, comprendente alcuni binari all'aperto e una rimessa circolare a 17 stalli. Il sito, adiacente alla fermata Halle Steintorbrücke della S-Bahn Mitteldeutschland (linea S3) e accessibile direttamente dalla banchina a servizio della direzione Halle - Lipsia, è agevolmente raggiungibile da Lipsia direttamente con la S3, oppure da Halle Hbf con il tram 10. All'arrivo, una sgradita sorpresa mi attende: non essendomi evidentemente informato a sufficienza, ero del tutto ignaro che nella giornata da me prescelta, peraltro senza alternative visto che il Museo è aperto solo il sabato, si tenesse il Grosses Sommerfest, un "porte aperte" annuale a fortissimo richiamo di pubblico. Mi tocca, così, quasi un'ora di coda al cancello per entrare, per poi ritrovarmi a fare la visita nelle peggiori condizioni immaginabili.



42. Lunga coda di visitatori per entrare al Museo DB di Halle la mattina di sabato 27 agosto; molti sono già all'interno del Museo. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2016)
43. Locomotive a vapore in parata intorno alla piattaforma girevole del Museo, mentre è in corso la giratura dell'elettrica E18 31; in seconda posizione da sinistra si riconosce la 18 201, la più veloce locomotiva a vapore (180 km/h) tuttora funzionante al mondo, ottenuta nel 1961 dalla trasformazione della 61 002 presso le Officine DR di Meiningen. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2016)
44. Sul piazzale interno fanno bella mostra di sé due tipiche auto della Volkspolizei, la polizia della DDR, perfettamente restaurate: una Lada 2101 (a sinistra) e una Wartburg 353 (a destra). (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2016)
45. Fra i rotabili storici esposti al Museo DB di Halle c'è anche la carrozza ristorante DR 51 50 88-15 023-7 WRg in livrea "Städteexpress", appartenente agli Staßfurter Eisenbahnfreunde, costruita dalle Officine DR di Halberstadt nel 1975 e gestita dalla società "Mitropa" all'epoca in cui era in regolare servizio, ultima vettura esistente di questo tipo conservata in condizioni praticamente originali. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2016)



46



48



49

46. A bordo della carrozza ristorante "Mitropa" viene effettuato, nelle giornate del Sommerfest, un servizio di bar e ristorante a cura dei volontari dell'associazione proprietaria della vettura. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2016)

47. Visitatori impegnati a fotografare e filmare la giratura della E18 31, sullo sfondo della 130 101 - uno dei due prototipi delle "Ludmilla" gruppo 132, poi DB 232 - e della 112 457. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2016)

48. All'interno della rimessa a settore circolare, negli stalli non occupati da locomotive, è stato allestito un mercatino di modelli ferroviari in scala (sui tavoli è preponderante la presenza di modelli ambientati nella DDR e nei paesi dell'Europa orientale prima della caduta del Muro), pubblicazioni e gadget a tema. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2016)

49. I visitatori possono accedere alle cabine delle locomotive non impegnate nei movimenti dimostrativi nell'area del deposito, movimenti che avvengono, tra l'altro, senza particolari accorgimenti di sicurezza che non siano quelli del normale buon senso da parte di tutti e dell'ovvia attenzione che si deve prestare in una situazione di questo tipo, senza particolari limitazioni di movimento dei visitatori all'interno dell'area e senza che venga richiesta all'ingresso la firma di alcun tipo di dichiarazione liberatoria. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2016)

La visita del Runde Ecke, assolutamente raccomandata ai cultori di storia contemporanea e a tutti coloro che sono interessati ad apprendere qualcosa di più sull'Europa di ieri per leggere e capire meglio l'Europa di oggi, è un'esperienza molto toccante. Il percorso di visita è limitato al solo piano rialzato dell'edificio, ma la preservazione pressoché inalterata degli ambienti, che per precisa scelta si trovano praticamente nelle stesse condizioni cui li videro gli ultimi che vi furono condotti in stato di arresto ed interrogati, e la ricca esposizione di reperti e apparecchiature utilizzate nelle attività di spionaggio e di controllo estensivo ed ossessivo della popolazione, tutti assolutamente originali, portano il visitatore a contatto diretto con quella che, oggi, si stenta a credere fosse ancora la realtà quotidiana di mezza Germania l'anno prima dei Mondiali del 1990.



50. L'edificio noto come "Runde Ecke" ("angolo tondo"), ubicato sul Dittichring, sede distrettuale della Stasi dal 1950 al 1989. Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2016



51



52



53



54

51. Gli ambienti al piano rialzato del "Runde Ecke" sono stati preservati in condizioni praticamente originali (l'audioguida disponibile sul posto riporta che, secondo alcune persone che hanno avuto modo di frequentare il luogo all'epoca della DDR, persino l'odore sarebbe rimasto lo stesso). L'ufficio che vediamo in questa foto è una delle prime stanze che si incontrano nel percorso di visita. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2016)

52. Il corridoio dell'area visitabile, alterato rispetto alle condizioni del 1989 solo dalla presenza dei pannelli illustrativi e di alcune teche contenenti oggetti di vario tipo usati nella quotidianità dai funzionari e dai detenuti. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2016)

53. Un pannello spiega come avvenivano la raccolta e l'utilizzo dei campioni olfattivi, impiegati per individuare sospettati e metterli in relazione con reperti e corpi di reato. La pratica è rappresentata, fra l'altro, nel bellissimo film di Florian Henckel von Donnersmarck "Le vite degli altri", del 2006. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2016)

54. Una serie di oggetti e materiali originali utilizzati per il camuffamento, al quale le spie della Stasi facevano spesso ricorso. (Foto Jacopo Fioravanti, 27 agosto 2016)



55



56

55. Il Teatro dell'Opera di Lipsia, costruito nella seconda metà degli anni Cinquanta dopo le distruzioni belliche, è caratterizzato da un'estetica tipica dell'epoca socialista. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 agosto 2016)

56. L'ingresso sud della stazione Leipzig Markt della S-Bahn Mitteldeutschland, nella centralissima omonima piazza, servita da tutte le linee tranne la S 7. E' stata mantenuta la struttura in stile Art Déco in porfido di Rochlitz (in realtà un tufo rosa) del 1925, che originariamente dava accesso alla espositiva sotterranea del mercato, rimossa nel 2005 in occasione della realizzazione della stazione e successivamente ricollocata dopo un accurato restauro. Di sfondo, sulla destra, l'edificio cinquecentesco dell'Altes Rathaus (il vecchio municipio), severamente danneggiato dalle bombe nel 1943 e fedelmente ricostruito. (Foto Jacopo Fioravanti, 26 agosto 2016)

L'indomani, domenica 28 agosto, riprendo il mio itinerario alla volta di Ratisbona via Norimberga, ma prima di partire c'è il tempo per scattare ancora qualche foto a Leipzig Hbf. e per visitare anche qui la fornitissima libreria di stazione, un vero must per l'appassionato che non sia proprio di corsa.



57



58

57. Ultime foto in stazione prima di partire per Ratisbona: l'IC 2286 per Berlino attende le 11:15 per muoversi alla volta della capitale federale spinto dalla 101 053, costruita da ADtranz a Kassel nel 1997. (Foto Jacopo Fioravanti)

58. Anche a Leipzig Hbf la libreria di stazione ha un vastissimo assortimento di pubblicazioni specializzate di argomento ferroviario: tutti i tavoli e gli scaffali visibili nella foto sono dedicati alle ferrovie, reali o in scala, ad esclusione delle due colonne più a destra della scaffalatura sullo sfondo. (Foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2016)

Il treno scelto per raggiungere la città sulle rive della Pegnitz è l'ICE 1589 Hamburg-Altona - München Hbf, in partenza da Leipzig Hbf alle 11:48; da Norimberga proseguirò poi per Ratisbona con un regionale in coincidenza. Il treno è molto affollato e la mia vettura di seconda classe si presenta, insolitamente, abbastanza pulita. Partiamo alle 11:50, con 2 minuti di ritardo, in direzione della nuova linea ad alta velocità Lipsia - Erfurt, aperta al traffico il 13 dicembre 2015; nei primi chilometri non si possono superare i 160 km/h, ma dopo Leipzig Messe si può correre e acceleriamo rapidamente fino a 230 km/h, velocità che manteniamo fino a Erfurt. Tra Erfurt e Fulda si ritorna su una linea tradizionale e l'andatura diminuisce, attestandosi fra i 140 e i 160 km/h, per poi tornare a 200 km/h tra Fulda e Würzburg, dove il treno percorre la linea ad alta velocità in esercizio dal 1988. Poco prima di Würzburg, con ancora circa un'ora di permanenza a bordo a mia disposizione, visito la carrozza ristorante (in questo caso una Bordbistro), consumando una non malvagia porzione di Currywurst, accompagnata da un grosso Brezel e da una bottiglia da 33 cl di birra tedesca, per 9,20 euro. Purtroppo, l'impressione positiva ricevuta al momento della salita a bordo viene ancora una volta smentita da due disservizi che un italiano non si aspetterebbe in Germania: la carrozza ristorante ha l'aria condizionata in avaria, mentre sia la ritirata della vettura dove ho il posto a sedere sia quella della carrozza ristorante sono fuori uso; per trovarne una utilizzabile, ma non priva del consueto odore sgradevole, devo raggiungere la vettura successiva.



59



60

59. Spuntino veloce sulla vettura Bordbistro dell'IC 2286: Currywurst, Brezel e birra tedesca. (Foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2016)

60. L'aria condizionata della vettura Bordbistro è fuori uso: il disservizio è evidente, tuttavia un adesivo avvisa i passeggeri del problema (invitandoli a servirsi di un'altra vettura, peccato che in questo caso sia un po' difficile). (Foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2016)

Nel frattempo il treno si è avviato sulla tratta di linea tradizionale che conduce a Norimberga, dove arriviamo alle 15:26 con 3 minuti di ritardo. Qui, al

binario 5 mi attende il RE 4863 Nürnberg Hbf - Landshut, che mi porterà a Ratisbona. Il treno, già piazzato, consiste in 5 vetture a due piani di tipo moderno spinte da una trentatreenne, ma sempre valida, locomotiva elettrica Gruppo 111. Il viaggio di poco più di un'ora fino alla mia destinazione finale, dove arriviamo con 6 minuti di ritardo maturati già alla partenza da Norimberga, non vede imprevisti.



61. A Nürnberg Hbf il RE 4863 per Landshut sta per partire spinto dalla 111 208, costruita da Henschel a Kassel (con parte elettrica BBC) nel 1983. (foto Jacopo Fioravanti, 28 agosto 2016)

A Ratisbona, le cui origini risalgono all'epoca romana (Castra Regina), il programma prevede la visita della città, ristretta per ragioni di tempo ai suoi principali monumenti, e un'escursione fotografica a Schwandorf, con l'obiettivo - purtroppo fallito, come vedremo - di catturare qualche immagine delle grandi locomotive Diesel da treno Gruppo 232 e 233 prima della loro definitiva uscita di scena.

Nel centro storico, patrimonio dell'umanità Unesco, ho diviso il tempo a mia disposizione fra la splendida cattedrale gotica di San Pietro, il castello dei Thurn und Taxis, già convento medievale di Sant'Emmerano, e la Steinerne Brücke, il Ponte di Pietra sul Danubio risalente al XII secolo.



62. La facciata dello splendido Duomo di San Pietro a Ratisbona, tra i più significativi esempi di architettura gotica in Germania, sopravvissuto indenne all'apocalisse della Seconda guerra mondiale insieme a quasi tutto il centro storico della città, che anche per questo è dal 2006 Patrimonio dell'Umanità Unesco. Singolare la vicenda storica della sua costruzione, iniziata nel 1273 e terminata solo nel 1872. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2016)

63. Presso l'imbocco meridionale della Steinerne Brücke (il Ponte di Pietra sul Danubio) si innalza la torre Sud, l'unica delle tre originariamente presenti sopravvissuta fino ai nostri giorni, costruita a metà del XVII secolo a rimpiazzo di quella del XIII secolo distrutta dagli svedesi durante la Guerra dei Trent'anni. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2016)



64. Il Ponte di Pietra, con i suoi 880 anni di storia, rosseggia nella luce del tramonto. Il lungo restauro dello storico manufatto, intrapreso nel 2010, è ormai nelle fasi finali. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2016)

65. Heidplatz, uno dei tanti luoghi caratteristici del pregevole centro storico di Ratisbona. Al centro il Justitiabrunnen, la Fontana della Giustizia, con la statua del 1656 raffigurante la personificazione della Giustizia. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2016)

Nel primo pomeriggio di lunedì 29 agosto, con il favore della meteorologia che, dopo una mattinata sotto il diluvio (e per questo dedicata al turismo in città) apre finalmente ad un bel sole, come promesso dalle previsioni, prendo un treno della Oberpfalzbahn, espletato da un treno Diesel a due casse Gruppo 1648, e raggiungo Schwandorf, sulla linea a doppio binario non elettrificata per Hof via Marktredwitz. Qui la speranza, complice la giornata feriale, è quella di avvistare e fotografare qualche merci trainato dalle accattivanti e caratteristiche "Ludmilla" 232 e 233, così soprannominate in ragione della loro costruzione sovietica. Purtroppo non avrò fortuna: nelle tre ore e mezza della mia permanenza in loco non transiterà alcun merci e le sole "Ludmilla" a disposizione - si fa per dire - del mio obiettivo saranno due macchine relegate nelle remote profondità dello scalo, quasi irraggiungibili persino dal 200 mm su sensore APS-C (320 mm equivalenti su pieno formato) e comunque seminascolate fra i carri in sosta, e quella in testa a un merci fermo in stazione, anch'essa in posizione assolutamente sfavorevole. Sarà comunque un pomeriggio abbastanza ricco ed interessante, come testimoniato dalle immagini.



66. Un esempio significativo dei movimenti che si possono osservare a Schwandorf è la sequenza completa delle manovre che interessano l'Alex 355 München Hbf - Praha hl. n. Alle 14:44 il treno fa il suo ingresso a Schwandorf, trainato dalla locomotiva Diesel-elettrica 223 069 (una Siemens ER 20 costruita nel 2007; a titolo di curiosità, proprio la 223 069 è disponibile in scala H0 nella produzione Piko) ... (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2016)

67. ... dopodiché la locomotiva da manovra Diesel-idraulica a due assi 322 220 127 della società di leasing e servizi ferroviari Northrail, una Siemens G322 costruita a Kiel nel 1996 nella fabbrica già MaK ed in seguito Vossloh, porta sullo stesso binario quattro carrozze ceche prelevate dall'impianto di manutenzione Regentalbahn ubicato circa 1,5 km a sud della stazione ... (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2016)

68. ... accostandole alle vetture appena arrivate da Monaco. A questo punto il personale di manovra aggancia le quattro carrozze ceche a quella di coda del treno giunto dalla capitale bavarese e "taglia" quest'ultima dalle rimanenti; infine, allontanatasi la macchina da manovra, la locomotiva Alex utilizza il binario 2 per portarsi in testa alle carrozze per Praga ... (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2016)

69. ... e alle 15:00 l'Alex 355 è pronto per ripartire via Furth im Wald alla volta della città boema, composto da quattro carrozze ČD (due seconde classi, una seconda classe con comparto biciclette e una mista di prima classe e ristorante) e una carrozza Alex (di seconda classe). Molto affollata la stazione al momento della partenza del treno: al binario 3 attende il verde il RE 3794 Regensburg Hbf - Hof, espletato da una coppia di binati Diesel-idraulici DB serie 612; il binario 4 è impegnato dall'OPB 79733 Schwandorf - Regensburg Hbf, effettuato da due treni Diesel-idraulici a due casse gruppo 648 di Oberpfalzbahn; infine, al binario 5 è peronto il RE 3560 Schwandorf - Nürnberg Hbf via Neukirchen bei Sulzbach-Rosenberg, in carico a un altro DB 612. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2016)



70. La stazione di Schwandorf vede anche un discreto traffico merci; sui binari del fascio si avvicendano nelle manovre le due locomotive Diesel-idrauliche DB 294 648 e 294 750, costruite da MaK a Kiel nel 1968 e nel 1972 rispettivamente. Sullo sfondo, seminascode dai carri, due "Ludmilla" gruppo 232, purtroppo spente e immobili in quella posizione. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2016)

71. Ed ecco l'unica foto della giornata ad un merci trainato da una 232: non molto, ma pur sempre quanto basta per poter affermare che la spedizione non è stata del tutto fallimentare... (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2016)

72. A Schwandorf ha sede l'officina di DB Netz che produce traverse in legno per l'intera rete DB, oltre ad assemblare parte dei deviatori costruiti dall'impianto DB di Witten; qui vediamo la 294 648 mentre manovra per le esigenze dell'officina una tirata di carri piana carichi di traverse e rotaie. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2016)

73. Alle 17 in punto arriva a Schwandorf il treno OPB 79736 Regensburg Hbf - Weiden, effettuato da due nuovissimi treni Diesel-idraulici a due casse gruppo 648 di Oberpfalzbahn (Alstom Coradia LINT 41, costruiti a Salzgitter nel 2016) accoppiati a comando multiplo. (Foto Jacopo Fioravanti, 29 agosto 2016)

L'indomani, martedì 30 agosto, la vacanza è finita ed è tempo di prendere la via di casa. Il viaggio di ritorno inizia raggiungendo Monaco con l'ALX 356 Praha hl. n. - München Hbf delle 9:51 che, dopo il "taglio" della locomotiva Diesel e l'aggancio all'estremità opposta di una macchina elettrica con 5 vetture in servizio interno, parte da Ratisbona con 14 minuti di ritardo nella composizione completa di 10 vetture, metà ČD e metà Alex. Purtroppo, non solo il ritardo non viene recuperato, ma aumenta fino a 18 minuti in arrivo nel capoluogo bavarese, dove riesco a salire sull'EC 87 München Hbf - Venezia S.L., che mi porterà fino a Padova, solo grazie all'intercessione della CT Alex, alla quale diversi altri viaggiatori hanno fatto presente di dover proseguire con quel treno, e ad una corsa a perdifiato con valigia al traino dal binario 26 al binario 15. Alle 11:43 l'Eurocity si muove, con 7 minuti di ritardo.

La sistemazione sulla vettura ADbmps⁷³ mista di prima classe e bagagliaio lascia abbastanza a desiderare: il modulo dei sedili è angusto (scoprirò solo in seguito che è ridotto rispetto a quello delle vetture di prima classe senza bagagliaio, cosa da tener presente in fase di prenotazione), le prese di corrente sono presenti solo nei moduli vis-à-vis con tavolino mentre mancano nei posti a correre, non c'è la rete Wi-Fi ed infine, cilliegina sulla torta, il mio sedile è bloccato in posizione reclinata e non vuole saperne di farsi regolare, dato che la leva che serve allo scopo è storta.



74. L'ambiente passeggeri della carrozza ÖBB ADBmpsz73 mista di prima classe e bagagliaio. (Foto Jacopo Fioravanti, 30 agosto 2016)

Iniziamo male, proseguiamo peggio: l'aria condizionata è debolissima e dopo poco si spegne completamente per circa un quarto d'ora. A bordo fa caldo e si raggiungerà una temperatura accettabile solo dopo Innsbruck, vale a dire dopo una quarantina di minuti di viaggio, peraltro al prezzo di una rumorosità notevole quando l'impianto è in funzione. La moquette del pavimento è lurida, ci sono briciole ovunque e sudiciume stagionato negli interstizi più difficili da raggiungere. Non va meglio visitando una ritirata: non c'è acqua, o perchè la scorta è esaurita, o perchè la fotocellula del lavabo funziona male. Alla luce delle precedenti esperienze su questi treni, mie e di altri, si sarebbe tentati di iniziare a pensare che la teoria secondo la quale il materiale austriaco destinato alle relazioni con l'Italia viene curato poco sia qualcosa di più della solita diceria messa in giro da qualche inguaribile complottista...

La linea, che non ha bisogno di presentazioni, offre sempre uno spettacolo paesaggistico di grandissimo pregio, anche con gli elementi che la cultura europea considera (a ragione) negativamente dal punto di vista dell'impatto ambientale: un gruppi di turisti statunitensi, fra gridolini di stupore e commenti di sorpresa, fotografa ripetutamente attraverso il finestrino i viadotti in cemento armato dell'Autobrennero.

Verso le 14:30 decido di provare a pranzare sulla carrozza ristorante, che su questi treni pare non sia infrequente venga messa fuori servizio in territorio italiano per problemi elettrici: oggi funziona, quindi posso degustare un soddisfacente spezzatino di pollo alla paprika con Spätzli al burro, accompagnato da una buona birra austriaca in bottiglia da 50 cl, per poco più di 13 euro.



75. Buon rapporto qualità/prezzo per il pranzo sulla carrozza ristorante ÖBB dell'EC 87 München Hbf - Venezia S.L. Foto Jacopo Fioravanti, 30 agosto 2016

Tra Vicenza e Padova, a ricordarmi che siamo in Italia, passano le immancabili zingare a chiedere soldi, mai viste a bordo di un treno in nessun altro paese d'Europa.

Alle 17:39 arriviamo a Padova con 2 minuti di anticipo; ho tutto il tempo per fare il biglietto per il RV 2245 Venezia S.L. - Bologna C.le delle 18:10 che mi porterà a Ferrara, concludendo un itinerario che ha pienamente soddisfatto le aspettative, pur avendo compreso forse un po' troppo i tempi. Resta invariato, rispetto al viaggio in Germania di due anni fa, il giudizio complessivo - pur ovviamente con tutti i limiti di una valutazione basata su un utilizzo saltuario - sulla qualità del servizio ferroviario tedesco: una macchina che nel complesso funziona molto bene e che rispecchia con ogni evidenza il ruolo centrale che viene attribuito alla mobilità pubblica dalla società e dalla politica tedesche, non immune tuttavia da ombre e disservizi che a sud delle Alpi consideriamo, evidentemente a torto, un'esclusiva del nostro paese.

Jacopo Fioravanti - 01 febbraio 2017

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