



Ferrovie.it

da *Racconti di viaggio* del 09 settembre 1999

Una mattinata a San Candido-Innichen

di **Gianpiero Capecchi**

La stazione di San Candido-Innichen è posta al confine con l'Austria lungo la linea ferroviaria della Val Pusteria che collega Fortezza con Lienz. Siamo in Alto Adige ed il bilinguismo è d'obbligo, ma San Candido-Innichen è anche il terminale di una linea che possiamo tranquillamente definire internazionale.

Aperta al traffico nel 1871, la ferrovia della Val Pusteria nasceva come collegamento interno dell'Impero Austro Ungarico per soddisfare la mobilità tra le città di Klagenfurt e Lienz, - nel Tirolo orientale - con Innsbruck e quindi Monaco, a nord. Senza sottovalutare le esigenze militari di una ferrovia che correva in prossimità del confine italiano. Ricordiamo, infatti, che prima dei patti di pace del 1919 l'Alto Adige faceva parte dell'Impero Austro Ungarico e che qui si era combattuto a lungo contro l'Italia (1915-1918) e che la stazione di Fortezza-Franzenfeste - terminale di innesto della ferrovia della Val Pusteria, sulla linea internazionale Bolzano-Innsbruck - era anch'essa territorio Austro-Ungarico. Così ancora oggi il collegamento più rapido tra le città austriache di Lienz ed Innsbruck passa per l'Italia e per la Val Pusteria, proprio come accadeva alla fine del secolo scorso.



Foto Daniela Malatacca

1^o ÖBB 1042 alla trazione di un korridorzug. (Foto Daniela Malatacca, 18 giugno 1999)

Per quanto riguarda il traffico ferroviario, la peculiarità della linea è rappresentata dai "korridorzug": sono treni che da cinquant'anni collegano Lienz ed Innsbruck attraverso la Val Pusteria.

Fino all'estate del 1996 questi treni erano classificati come internazionali e non effettuavano fermate in territorio italiano, erano in sostanza dei treni chiusi per i soli passeggeri austriaci.

Dal 1996 un accordo tra le ÖBB e le FS prevede anche fermate in territorio italiano e per l'accordo di Shenghen non vengono più effettuati neanche i controlli doganali ai passeggeri alla stazione di San Candido-Innichen.

Tuttavia l'importanza di questo scalo non è venuta meno e per un appassionato di ferrovie una visita è d'obbligo. Qui, infatti, avviene il cambio trazione tra le locomotive austriache e quelle italiane. Proprio a metà del primo binario - dopo un tratto neutro - si passa dai 15 kV in corrente alternata della rete ÖBB alla tensione italiana.

L'elettrificazione della linea è stata conclusa nel 1989 e la cosa curiosa è che la palificazione tipicamente austriaca termina proprio in prossimità del confine di Prato alla Drava-Winnebach - 9 km prima di San Candido-Innichen - dove inizia la palificazione italiana ma con tensione austriaca.

Le coppie di treni "korridorzug" che ogni giorno attraversano la Val Pusteria per collegare le due zone dell'Austria sono quattro, oltre ai numerosi treni merci.

La trazione dei convogli è affidata a locomotive austriache di vari gruppi. Prevalentemente si tratta di locomotive gruppo 1042, 1044 e le politensione del gruppo 1822 queste ultime non effettuano il cambio trazione pur effettuando il cambio pantografo.

Nella tabella seguente vengono riportate le quattro coppie di treni internazionali ordinate per orario di arrivo a San Candido-Innichen riportate nell'orario estivo 1999.

Numerazione FS	Numerazione ÖBB	Relazione	Arrivo	Partenza	Locomotiva
480	4602	Lienz-Innsbruck	6.13	6.15	Politensione
438	438	Klagenfurt-Innsbruck	9.15	9.25	Cambio
481	4601	Innsbruck-Spittal	9.35	9.37	Politensione
482	4604	Spittal-Innsbruck	14.15	14.25	Cambio
483	4603	Innsbruck-Lienz	14.35	14.37	Politensione
439	439	Innsbruck-Klagenfurt	16.34	16.50	Cambio
484	4606	Lienz-Innsbruck	19.23	19.25	Politensione
485	4607	Innsbruck-Lienz	20.32	20.34	Politensione

I treni sulla relazione Klagenfurt-Innsbruck e vv., denominati Val Pusteria/Pustertal, sono gli unici a mantenere la stessa numerazione sia in ambito FS che ÖBB.

Come si desume dalla tabella, l'adozione delle locomotive politensione ÖBB 1822 (ma potrebbero essere impiegate anche le FS E.412) riduce il perditempo a soli due minuti contro i 10-16 necessari al cambio della locomotiva. Non stupisce quindi che le nuove locomotive austriache abbiano preso il sopravvento.

Ma vediamo nel dettaglio come avviene il cambio trazione. Per meglio illustrare la procedura abbiamo scelto il treno 438 Klagenfurt-Innsbruck.



2 ÖBB 1042 001 entra a San Candido-Innichen alla testa di un korridorzug. (Foto Daniela Malatacca, 18 giugno 1999)

Oggi la locomotiva titolare la 1042 001-6 ancora nella vecchia livrea rossa al traino di tre carrozze Eurofima delle ÖBB nella classica livrea rosso e nero ed una carrozza postale.



3 ÖBB 1042 001 entra a San Candido-Innichen alla testa di un korridorzug. (Foto Daniela Malatacca, 18 giugno 1999)

Subito dopo il passaggio a livello, all'ingresso della stazione, il macchinista abbassa il pantografo e la locomotiva per inerzia raggiunge la testa del primo binario, sotto la catenaria a tensione italiana. La locomotiva ÖBB viene sganciata e prelevata da un locomotore da manovra FS 214 che la riporta sotto la tensione austriaca per il viaggio di rientro, come macchina isolata, al deposito di Lienz.



4 La ÖBB 1042 001 ha abbassato i pantografi ed è pronta per essere scartata dal treno. (Foto Daniela Malatacca, 18 giugno 1999)



5 Un automotore 214 manovra la ÖBB 1042 001 sotto la tensione italiana. (Foto Daniela Malatacca, 18 giugno 1999)

In testa al convoglio giunge la locomotiva italiana E.652.076 che assicurerà la trazione fino alla stazione di Brennero; da qui nuovo cambio con macchina austriaca fino ad Innsbruck.



6. E.652.076 mentre si accosta al treno. (Foto Daniela Malatacca, 18 giugno 1999)



7. E.652.076 alla testa del treno diretto a Innsbruck. (Foto Daniela Malatacca, 18 giugno 1999)

La trazione dei "korridorzug" tuttavia è effettuata anche dalle moderne macchine politensione austriache del gruppo 1822. Queste macchine dotate di tre pantografi, due per la tensione austriaca ed uno per quella italiana, garantiscono la trazione di due delle quattro coppie di treni austriaci in attesa dell'entrata in esercizio di altre unità e delle E.412 FS che dovrebbero garantire la trazione di ulteriori treni.



8. ÖBB 1822 in arrivo a San Candido-Innichen. (Foto Daniela Malatacca, 16 giugno 1999)



9. ÖBB 1822 004 alla testa dello stesso treno a Brunico con il pantografo per la tensione italiana. (Foto Daniela Malatacca, 16 giugno 1999)



10. ÖBB 1822 004 in arrivo a S. Candido-Innichen. Da notare il pantografo per la tensione austriaca. (Foto Daniela Malatacca, 16 giugno 1999)



11. E.412.013 in sosta a San Candido-Innichen sotto la tensione austriaca. (Foto Daniela Malatacca, 19 giugno 1999)

Nella seguente tabella vengono raffrontate le principali caratteristiche delle due macchine politensione.

	ÖBB 1822	FS E.412
Quantità	5	20
Consegna prima unità	1990	1997
Costruttore	Simmering-Graz-Pauker A.G.	ADtranz
Rodiggio	Bo'Bo'	Bo'Bo'
Alimentazione	15 kV AC / 3 kV CC	15kV AC / 3 kV DC / 1.5 kV DC
Lunghezza	19300 mm	19400 mm
Diametro ruote	1100 mm	1100 mm
Sforzo di trazione Max	280 kN	227 kN
Velocità Max	140 km/h	200 km/h
Massa in ordine di servizio	82 t	88 t

Così, lentamente, scomparirà il cambio trazione anche su questa linea tra le più belle d'Italia.

Ma i "korridorzug" continueranno a percorrere la valle immersi in paesaggi da favola in tutte le stagioni seguendo l'antico percorso perfettamente integrati nell'ambiente.



Foto Lorenzo Pallotta

12. Ancora un'immagine della ÖBB 1822 004 alla testa del korridorzug Innsbruck - Lienz 483/4603, nei pressi della stazione di Moncucco, dismessa da alcuni anni e posta sul vecchio e tortuoso tracciato, che a breve sarà abbandonato. Entro la fine di novembre, infatti, verrà attivata la nuova variante costruita interamente in galleria con ingresso 1 km dopo la stazione di Colle Isarco e uscita a poche centinaia di metri dalla stazione del Brennero. (Foto Lorenzo Pallotta, 30 luglio 1999)

Gianpiero Capecchi - 09 settembre 1999

□ 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