

I TRENI IN NORVEGIA (parte 3)

Giovanni Molteni - Estate 2014

Bergen

Seconda città norvegese per numero di abitanti (circa 270.000 in città e quasi 400.000 nell'area urbana), fondata nel 1070 e capitale fino al 1299, **Bergen** è rinomata meta turistica perché ospita uno dei quattro siti norvegesi patrimonio dell'umanità **UNESCO**, il quartiere di case e magazzini di legno del **Bryggen**, sorto grazie ai commercianti tedeschi che a partire dal 1360 si insediavano qui, facendone per circa quattro secoli uno dei più importanti porti della Lega Anseatica, la potente ed attiva comunità sovranazionale di porti del nord Europa (sparsi tra le coste dei mari del Nord e Baltico, le isole Britanniche e giù fino al Belgio) associatisi per gli scambi commerciali, con corrispondenti un po' dovunque.



Purtroppo la posizione quasi "in riva" all'Atlantico, determina il fatto che Bergen sia una delle città più piovose del continente, con circa 2350mm/250 giorni di pioggia all'anno, come sperimentato anche dal sottoscritto nei pochi giorni di permanenza. Bergen è comunque famosa anche come "porta dei fiordi", cioè come punto di partenza per visitare i celebri fiordi, oltre ad essere il capolinea meridionale dei battelli postali **Hurtigruten** (or-

mai vere navi da crociera), che navigando per 6 notti e 7 giorni le 1250 miglia lungo la costa in direzione nord, dopo 35 tappe raggiungono il capolinea settentrionale di **Kirkenes**, ad un passo dal confine russo.



Dal punto di vista del tpl, Bergen offre una buona varietà, comprendendo una linea di filobus, una di moderna tranvia veloce, una quasi centenaria funicolare ed una funivia, queste ultime più importanti per i turisti che per gli abitanti. La ferrovia ha invece un ruolo più marginale, causa la sola linea in direzione della capitale (distante 484Km) qui attestata, su cui si svolge un servizio frequente con elettromotrici del gruppo 69, fino ad **Arna**, **Voss** (località turistica e di sport invernali) e **Myrdal** per portare i numerosi turisti alla famosa linea ferroviaria **Flåmsbana**.



Funicolare Fløybanen

Impianto caratteristico della città, collega dal 1918 la stazione sotterranea a valle in zona porto con la sommità della collina **Fløyen**, a **320m di quota**, in poco più di 3 minuti quando non effettua le tre fermate intermedie, altrimenti occorrono circa **7 minuti**.



A monte, oltre ad una vista notevole sulla città ed i suoi dintorni (anche fino all'oceano se non piove...), ci sono un bar-negozio di souvenir, un antico e rinomato ristorante, un parco giochi, ed una rete di una decina di percorsi ciclopedonali per diversi km completamente immersi nei boschi, che d'inverno diventano piste da sci di fondo.



Si tratta di un classico impianto a fune a binario unico con raddoppio a metà percorso, su cui viaggiano due vetture con tetto interamente vetrato sostituite l'ultima volta nel 2002 con mezzi prodotti da **Gangloff**. A bordo di ciascuna vettura c'è un operatore che ha un unico posto guida-controllo posto verso monte.

La funicolare è in servizio tutti i giorni dell'anno, tra le 7:30 e le 23 nei feriali, tra le 8 e le 23 al sabato e festivi.

Flåmsbana

Ben nascosto tra i monti ed un ramo laterale del **Sognefjord**, il fiordo più lungo del mondo (oltre 200km dal mare aperto al punto più interno), la Norvegia custodisce il suo vero gioiello ferroviario: la famosa **Flåmsbana**.



Per chi non sapesse cos'è: si tratta di una linea ferroviaria che in 20.2km, con pendenze fino al 55‰ (comunque sono ben 16 i km oltre il 28‰), scende in circa un'ora dagli 866m di quota della sperduta stazione di Myrdal, sulla Bergen-Oslo, fino al livello del mare a Flåm, tutto in aderenza naturale!

La Flåmsbana è tutta a binario unico, tranne un raddoppio a circa metà linea che consente gli incroci, ha scartamento ordinario, elettrificata a 15kV 16.7Hz come il resto della rete, curve di raggio minimo 130m, 20 tunnel di cui un paio elicoidali per 6km complessivi, 4 gallerie sotto la li-

nea per incanalare corsi d'acqua, velocità massime di 40km/h in salita e 30km/h in discesa.

Pezzo forte della Flåmsbana è la fermata in piena linea, con testa e coda del treno in galleria, in corrispondenza della cascata **Kjosfossen**, da cui ha origine il fiume **Flåm** che da il nome alla valle.



La costruzione della linea ha richiesto ben 17 anni di lavoro, dal 1923 al 1940, anche perché a Myrdal non arrivava nessuna strada, quindi personale e materiali dovevano essere portati via ferrovia e poi via carro trainato da cavalli, ma solo dove e quando possibile. Dal 1940 al 1944 la linea fu provvisoriamente esercita con trazione a vapore.



Lungo il percorso ci sono 7 fermate, di cui la più spettacolare è quella di Kjosfoss, a quota 670m (200m più in basso pur a soli 4.4Km da Myrdal), dove un ampio marciapiede in legno tra due tunnel consente la discesa dei passeggeri per ammirare la cascata **Kjosfossen**, 93m di acqua in caduta libera che appena più a valle alimentano una centrale idroelettrica.

Poco più avanti il treno cambia versante grazie ad un'ampia curva, ed è possibile vedere più in alto due livelli di linea appena percorsa.



In questa parte di linea il paesaggio è incredibile: la stretta e verdissima vallata in basso, e le pareti rocciose quasi verticali ai lati, da cui scendono frequenti cascate d'acqua.

Il servizio, puramente turistico, è organizzato su 8 coppie di corse nella stagione estiva (metà giugno - fine settembre), cui se ne aggiungono altre due fino a fine agosto, e 4 coppie nella stagione invernale (inizio ottobre - metà giugno).



I treni tipicamente sono composti da due locomotive, in doppia simmetrica e 6 carrozze degli anni sessanta, rinnovate però nel 2000, con livrea dedicata completata da scritte in più lingue che descrivono le caratteristiche salienti della linea, interni molto curati con abbondanza di legno, schermi informativi piatti accompagnati da una descrizione audio multilingue dei punti salienti.

Il deposito officina della Flåmsbana si trova a fianco della stazione a valle, dove c'è anche un centro visitatori con annessi negozio, museo e centro documentazione. Sicuramente per le lavorazioni di una certa entità, i rotabili vengono inviati alle officine NSB (Bergen le più vicine).

La stazione di Flåm, con negozio e museo della linea, si trova a pochi metri dal porto sul fiordo.



La linea è gestita da una società privata, la Flåm Utvikling AS, che si occupa della promozione, della vendita biglietti e dello sviluppo turistico di Flåm, della vallata (ad esempio con numerosi percorsi per cicloturisti) e della Flåmsbana, oltre ad essere proprietaria delle vetture, mentre le locomotive (quattro EL17 di costruzione Henschel-Brown Boveri del 1987 con livrea dedicata) sono in comodato d'uso da parte di NSB.



Il giorno della mia visita però uno dei due treni in servizio era effettuato da due EL18 pellicolate, mentre due EL17 erano ferme davanti al deposito di Flåm. Qui NSB è responsabile solo dell'esercizio e della sicurezza.

Testo e immagini di Giovanni Molteni