

I TRENI IN NORVEGIA (parte 4)

Giovanni Molteni - Estate 2014

Trondheim

Terza città della Norvegia, 180.000 abitanti (200.000 con l' area circostante) e 30.000 studenti, fondata nel 997 con il nome di Nidaros, ospita una notevole e visitatissima cattedrale gotica (o meglio, la cattedrale gotica più a nord del mondo oltre che monumento medievale più importante della Scandinavia), costruita ed ampliata in diversi secoli a partire dalla fine dell' 11°, nonché sede dell' incoronazione dei re norvegesi.



A Trondheim ci sono anche un' importante università ed un Politecnico, conosciuto in tutto il nord Europa, oltre ad essere, almeno nella leggenda, il luogo da cui vichingo Leiv Eiriksson salpò intorno all' anno 1000 per l' Islanda e poi per le coste dell' attuale Canada.



Trondheim non si trova direttamente sull' oceano, ma all' interno di un basso fiordo, ed è allo sbocco

del fiume Nidelva, sulle cui rive si trova il bel quartiere Bryggene di case-magazzini in legno costruite parzialmente su palafitte, dove si trovano piccoli ristoranti e negozi caratteristici.



Gli appassionati di calcio poi sapranno bene che a Trondheim c' è una delle squadre più forti del nord Europa, il Rosenborg, il cui stadio è nei pressi del Politecnico.

Per i nostri interessi, Trondheim ospita quella che sicuramente è la tranvia più a nord d' Europa, e forse del mondo, unica rimasta di una rete più estesa chiusa definitivamente nel 1988.



La Gråkallbanen è una tranvia suburbana che in 8.8Km collega il centro di Trondheim con la collina Gråkall nella periferia ovest, fino ai 250m di quota del capolinea di Lian.

La bella stazione di Trondheim è affacciata su un porto canale. L' edificio storico, oggi chiuso al pubblico, ospita uffici delle ferrovie.

Ferrovia suburbana

Trondheim si trova a 551Km di ferrovia da Oslo, ed è il punto più a nord della rete elettrificata. Tra i servizi regionali, uno effettua anche una sorta di servizio suburbano, con 7 fermate in città, passa all' aeroporto di Værnes, 35km e 35 minuti di viaggio a nord est lungo la costa, e termina a Steinkjer, circa 50Km più a nord, dove finisce il fiordo.



Poco prima dell' aeroporto di Trondheim - Værnes, c'è il bivio tra la linea costiera per Bodø e quella che si inoltra nell' interno verso il confine svedese, in direzione di Ostersund: la stazione di diramazione si chiama Hell, in inglese inferno, immortalata in molte foto di appassionati, libri e riviste.

Hamar

Molti di voi si chiederanno dov' è Hamar e perché ne parlo: ne parlo perché ci sono stato, anche se solo 24 ore, perché c' è il museo nazionale delle ferrovie norvegesi. Hamar è una cittadina di circa 30.000 abitanti, 90.000 nella regione, 130Km circa a nord della capitale, posta sulle rive del lago Mjøsa, il più grande della Norvegia, si trova lungo la ferrovia che da Oslo va verso Trondheim (passando anche dall' aeroporto della capitale), e nel 1994 la sua Viking Ship Arena a forma di nave vichinga rovesciata, è stata sede di diverse gare

delle Olimpiadi invernali di Lillehammer, distante una sessantina di km più a nord.



Per quanto riguarda la ferrovia, Hamar è punto di diramazione della linea per Røros, è sede di una delle divisioni regionali di NSB e di Jernbaneverket, ha un' officina piuttosto datata con tanto di piattaforma girevole ed un discreto scalo merci, oltre ad una bellissima stazione che si affaccia su una piazza fioritissima, come buona parte del super curato centro cittadino.



Museo ferroviario

Il museo nazionale delle ferrovie di Hamar, di proprietà delle stesse NSB, raccordato alla rete ma ben distante dalla stazione, si compone di una parte coperta, ospitata dentro un brutto ed anonimo parallelepipedo in cemento, ma con un bell' allestimento sulla storia dei viaggi, che parte dalle slitte per giungere agli anni 50, completato da negozio, biblioteca e centro documentazione, e da una parte all' aperto liberamente accessibile, po-

sta all' interno di un parco pubblico in riva al lago Mjøsa, che ospita alcuni edifici di stazione originali, oltre a diversi rotabili d' epoca in vari capannoni chiusi ed una breve linea percorsa da un treno a vapore a scartamento metrico.



In questa seconda parte all' aperto c' è una vecchia vettura ristorante con cassa in legno, che effettuava servizio bar anche per chi semplicemente visita il parco e non il museo.



Con mia enorme delusione, nel museo non c'è esposto nessun rotabile del dopoguerra, né elettrico né diesel, ed in particolare nessuna Di3, le famose diesel Nohab con il musone, che per me sono sempre state sinonimo di ferrovie norvegesi. Una lacuna imperdonabile!



Altri rotabili

Prima di chiudere, un rapido sguardo agli altri rotabili passeggeri incontrati ma non ancora citati. Per gli elettrotreni c' è il gruppo 70, treni bloccati da 4 pezzi, utilizzati su servizi facenti capo ad Oslo, ed il ben più importante gruppo 73, parente stretto del gruppo 71 Flytoget. Il gruppo 73 è suddiviso tra due sottogruppi, uno con e l' altro senza impianto assetto cassa (tilting).



Particolarità di questo gruppo è la nuova livrea grigia e blu, che dopo decenni ha spezzato il monopolio del rosso dai treni norvegesi. Il gruppo 73 si alterna ai treni di materiale ordinario nei servizi a lunga percorrenza.



Per le vetture passeggeri ci sono le tipo B5, e le più recenti tipo B7, la cui caratteristica sezione della cassa ricorda quella dei Pendolino ETR460/480 e seguenti. Infine rimangono le particolari vetture cuccette WLAB2.



Per quanto riguarda le macchine merci e da manovra, ho visto solo mezzi di CargoNet (gruppo NSB) e di CargoLink, ma non essendo particolarmente attratto dal genere, non ho approfondito e quindi non escludo ci sia molto altro in circolazione.



Per CargoNet esistono ancora alcune EL14 ex NSB dei primi anni 70, oggi utilizzate solo per treni merci leggeri.



Sempre CargoNet si occupa della manovra nelle stazioni con le piccole Skd226 diesel, ma in linea

utilizza anche delle moderne e potenti diesel Co'Co' Euro 4000 Vossloh gruppo 312.



Sul fronte privato opera CargoLink, con vecchie macchine diesel T66 di chiara origine britannica, ma anche con ben più moderne 185 elettriche della famiglia TRAXX di Bombardier, in leasing da Railpool, omologate solo per la circolazione in Norvegia e Svezia.



Testo e immagini di Giovanni Molteni