

Appunti di Viaggio

di Fiorenzo Pampolini - 21/27 Ottobre 2018

Wuerzburg, Brema, Lussemburgo e Berna



DOMENICA 21 OTTOBRE

Genova-Francoforte

Si parte da Genova Principe alle 7,05 con la Frecia Bianca con arrivo a Milano Centrale alle 8,35. Avrei potuto prendere anche il treno successivo, ma la coincidenza era molto stretta, meglio non rischiare. C'è tempo di uscire dalla stazione, fare colazione con calma... e fotografare un paio di tram.



Alle 10,15 il treno per Basilea lascia la Stazione Centrale e con altrettanta puntualità arriva a Basilea alle 14,55. Ci sono solo 11 minuti per la coincidenza con il treno ICE per Francoforte che arriva nella città sul Meno alle ore 17,53. A differenza dei treni veloci italiani, dove la prenotazione è obbligatoria, sugli ICE tedeschi è anche possibile acquistare solo il biglietto, scegliendo poi il posto tra quelli etichettati come liberi ("frei") sulle carrozze.

La giornata è soleggiata, ma quando esco dall'albergo è ormai ora di cena, e sta calando l'oscurità.



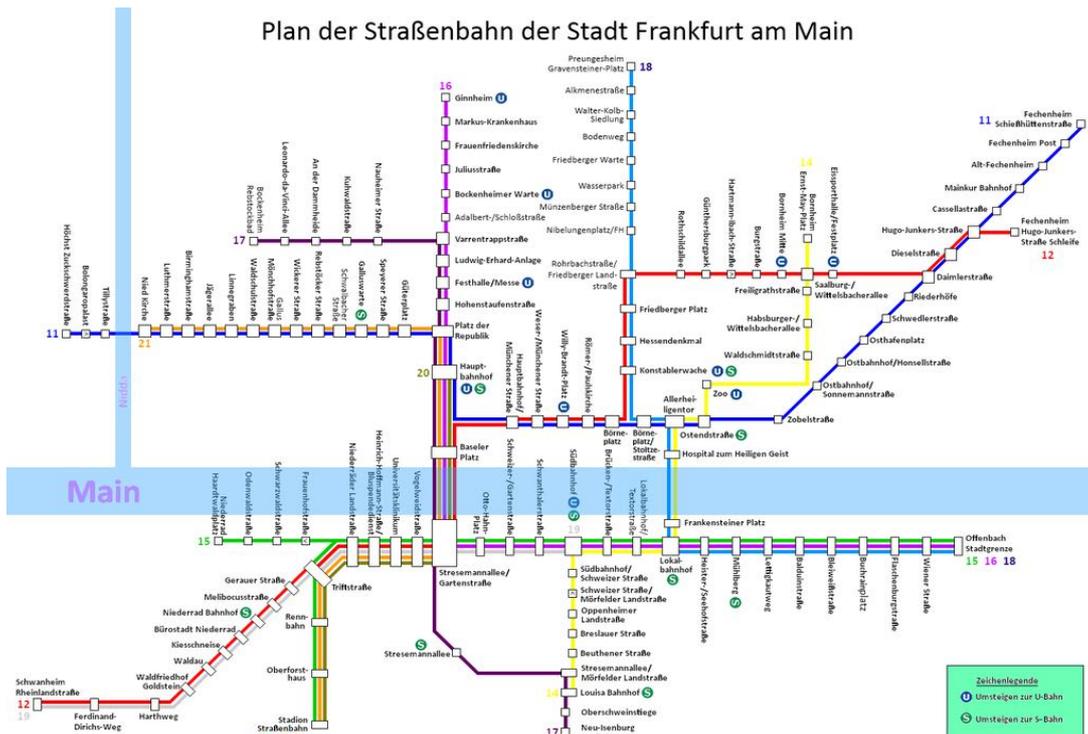
Francoforte sul Meno (700mila abitanti) è la quinta città tedesca per numero di abitanti, dopo Berlino, Amburgo, Monaco e Colonia. E' il centro finanziario della Germania e uno dei principali in Europa.

Intorno alle 20, vado in un ristorante italiano vicino alla stazione, dove trovo a cena nientepopodimeno che il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti... che ci fa Toti a Francoforte... a ben guardare si tratta di un sosia ma la somiglianza è impressionante. Dopocena un breve giro

in tram e poi in albergo.



Il trasporto pubblico a Francoforte si basa decisamente sul ferro. Sono infatti operative in città 9 linee di metropolitana leggera con percorsi in parte



sovrapposti (linee da U1 a U9) e 10 linee di tram (numerate da 11 a 21, manca il 13). La rete tranviaria ha un'estensione di 68 km. ed è gestita con due tipi di vetture, i Bombardier Flexity (68 unità numerate da 201 a 268) consegnati a partire dal 2003 e i Duewag/Siemens (40 unità numerate da 001 a 040) entrati in servizio tra il 1992 e il 1997. Questi ultimi vengono utilizzati soltanto nei giorni feriali.

LUNEDI' 22 OTTOBRE

Francoforte-Wuerzburg-Francoforte

Sveglia alle 9, in tempo utile per prendere il Flixbus delle 10,15 per Wuerzburg. Prima di partire c'è il tempo di fare colazione e scattare qualche foto, in particolare ai Duewag/Siemens che circolano soltanto nei giorni feriali.



Il Flixbus parte con 5' di anticipo, esce dall'autostrada per servire Aschaffenburg, città di circa 70mila abitanti. Entrando in città si intravede dai finestrini dell'autobus il bellissimo centro storico. Alle 12,05, si arriva puntualissimi alla stazione di Wuerzburg.

Qui di seguito, i due modelli di tram di Wuerzburg alla fermata/capolinea della stazione. Si notino i vigneti dietro la stazione che segna la fine del centro abitato.



Wuerzburg (125mila abitanti) è in Baviera, è bagnata dal fiume Meno, e si trova a 120 km da Francoforte. La città è dominata dalla fortezza di Marienberg che si trova in collina. Da vedere inoltre il Palazzo Residenziale dei Principi Vescovi (la

"Residenza", patrimonio dell'UNESCO), la Cattedrale (Duomo di San Kilian), la Marienkapelle (nella foto).

Il centro della città è quasi interamente pedonale, vi transitano soltanto tram, biciclette e pedoni. La rete tranviaria si articola su 5 linee a scartamento metrico (numerate da 1 a 5), per un totale di circa 20 km. Vi prestano servizio 14 tram Siemens

(1988-89) con una cassa centrale a piano ribassato e 20 tram Siemens più recenti (1996) a piano integralmente ribassato. Fanno inoltre parte del parco 6 vetture Duewag dei primi anni '70 che effettuano soltanto le corse scolastiche di rinforzo dal lunedì a venerdì. In serata e nei giorni festivi, le linee vengono accorpate per cui risultano in esercizio soltanto le linee 4 e 5 opportunamente deviate per coprire i percorsi abbandonati dalle altre linee.



La fortezza di Marienberg vista dal Loewenbrücke, ponte sul Meno



Il 5 in arrivo al capolinea di Rottenbauer



Il 4 in centro città



Tram nel centro storico (accessibile solo a tram, biciclette e pedoni)

A Würzburg arrivo con il sole, ma nel pomeriggio il cielo si rannuvola velocemente e cade anche qualche goccia di pioggia. Dopo aver esplorato l'intera rete tranviaria, passeggiò per il centro di questa bella città, e alle 19,30 vado al ristorante per la cena. Alle 20,55 un velocissimo treno ICE mi riporta a Francoforte dove arrivo puntualmente alle 22,04. Passeggio per il centro, seguendo il percorso delle linee tranviarie 11 e 12. In Willy Brandtplatz passo davanti al monumento all'Euro, che si trova sotto i grattacieli della Banca Centrale Europea. E intorno alle 23 rientro in albergo.



Il mio ICE in stazione a Francoforte



Il "monumento" all'Euro davanti alla Banca Centrale Europea



Francoforte sul Meno: tram della linea 12 in notturna in uno scenario che mette in evidenza il contrasto tra storia e modernità

MARTEDI' 23 OTTOBRE

Francoforte-Brema

Dopo una veloce colazione in stazione, salgo sul treno ad alta velocità ICE in partenza alle ore 9,58. La mia destinazione è Brema, ma devo cambiare ad Hannover dove arrivo alle 12,17 con qualche minuto di ritardo, ma comunque in tempo per salire sull'altro treno che parte alle 12,45 ed arriva a Brema alle ore 13,50. Qui avevo prenotato un piccolo appartamento vicino alla stazione, ma per ritirare le chiavi devo camminare parecchio sotto una fastidiosa pioggerellina. Per fortuna, c'è Google Maps che mi aiuta a raggiungere l'ufficio dove ritiro le chiavi, e mi avvio alla vicina fermata dell'autobus per tornare verso la stazione. La casa è molto carina, ben arredata, non manca niente... ma intanto si sono fatte le 4 del pomeriggio, tra poco fa buio, è ora di iniziare a prendere confidenza con i tram di Brema.

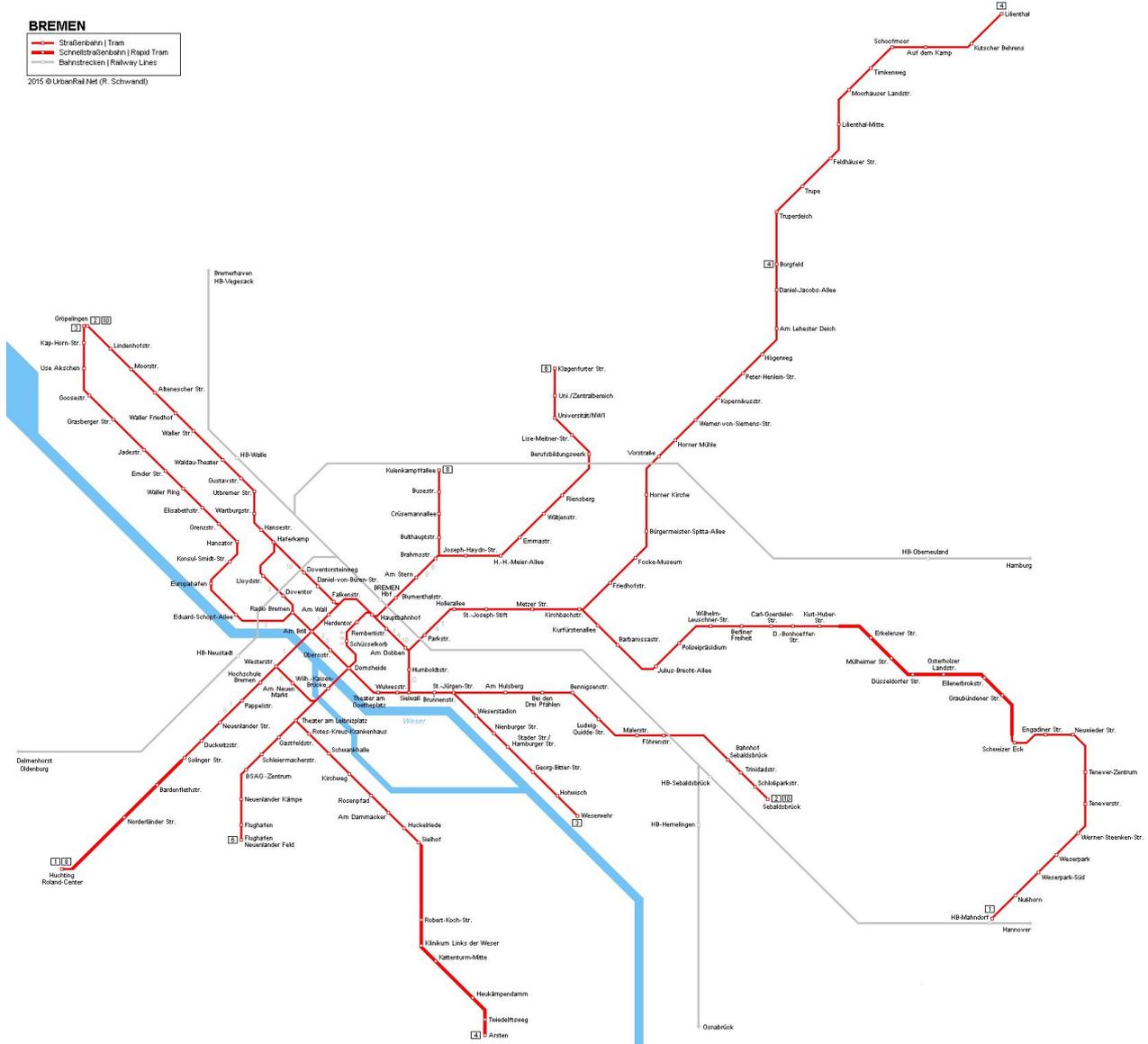


Tram di Brema serie 3000 alla Stazione Centrale e in centro città

Brema (550mila abitanti), al nord della Germania, si trova sulle rive del fiume Weser a circa 60 km. dal Mare del Nord. La città è nota anche per la favola dei fratelli Grimm "I musicanti di Brema". Da vedere la Piazza del Municipio con l'edificio omonimo e la statua del Rolando, la cattedrale di San Pietro, la Boettcherstrasse (letteralmente "via dei Bottai").

Punto di forza del tpl a Brema sono 7 linee di tram (1, 2, 3, 4, 6, 8 e 10, per un totale di quasi 80 km.), gestite con due tipi di vetture: la serie 3000 (AEG) si compone di 78 tram a pianale ribassato entrati in servizio tra il 1993 e il 1996, la serie 3100 (Bombardier) si compone di 43 tram a pianale ribassato entrati in servizio tra il 2005 e il 2012. Le 3000 prestano servizio su tutt'e 7 le linee, mentre le 3100 circolano sulle linee 1, 4 e 6.

La linea 4 è stata prolungata nel 2014 oltre i confini comunali fino a Lilienthal, ed è la più lunga della rete, con tempi di percorrenza di circa 70



minuti, ma anche l'1 non scherza, 65 minuti da un capolinea all'altro. Sono in progettazione e/o realizzazione prolungamenti di alcune linee.

all'ora di partenza. 3. Il servizio notturno (linee contrassegnate dalla lettera N prima del numero) costa 1 euro di supplemento rispetto alla tariffa normale.

MERCOLEDI' 24 OTTOBRE

Brema

Giornata dedicata ai tram di Brema e ad un giro turistico nel centro di questa bella città. Tre particolarità del tpi di Brema: 1. Non ci sono emettitrici di biglietti alle fermate, i titoli di viaggio si acquistano dal conducente sugli autobus e dalle macchinette sui tram. 2. Ogni capolinea ha una zona per la discesa ed una per la salita e in genere le vetture si portano sulla zona "salita" soltanto





Tram serie 3000 in transito nella zona pedonale davanti alla Cattedrale



Marktplatz con la statua di Rolando



Capolinea del 3 a Weserwehr



I due capolinea dell'1: Bahnhof Mahndorf e Huchting (insieme all'8)



Tram serie 3100 in centro città

GIOVEDI' 25 OTTOBRE**Brema-Lussemburgo**

Partenza da Brema alle 9,43. Si cambia treno a Coblenza da dove si riparte alle 14,06 con treno regionale per Lussemburgo. Arrivo puntuale alle 16,25. Dopo il check-in dell'hotel, adiacente alla stazione, prendo un autobus per raggiungere il capolinea del tram a Stareplatz Etoile. Ed ecco il mio primo incontro con il tram di Lussemburgo.



Lussemburgo (107mila abitanti) è la capitale dell'omonimo Granducato, piccolo stato del centro Europa.

La città è situata su uno sperone roccioso, per cui risulta per tre lati a strapiombo. Pertanto la città è considerata una fortezza naturale.



Qui, nel 2017, è stata inaugurata una modernissima tranvia, prolungata poi nello scorso mese di luglio, per 4,9 km. Ulteriori prolungamenti sono in fase di realizzazione ed è previsto che nel 2021 la linea sia completata per una lunghezza totale di 16 km. A regime saranno disponibili per la linea T1 32 tram CAF Urbos, lunghi 45,4 metri, le cui prime unità sono già operative sulla tratta in esercizio. Si tratta di veicoli dal design molto

particolare, con porte colorate e sedili luminosi, con una capienza di ben 450 passeggeri a vettura.



Tram al capolinea Lux Expo' e sulla relativa asta di manovra



Tram lungo il percorso con Tour Eiffel in miniatura e ancora a Lux Expo'

A Lussemburgo naturalmente non ci sono solo tram, c'è anche una fittissima rete di autobus gestita prevalentemente con bus da 18 metri.

Sulla linea 16 per l'Aeroporto circolano bus da 24 metri, mentre su alcune linee sono in servizio bus elettrici che ricaricano le batterie al capolinea tramite pantografo.



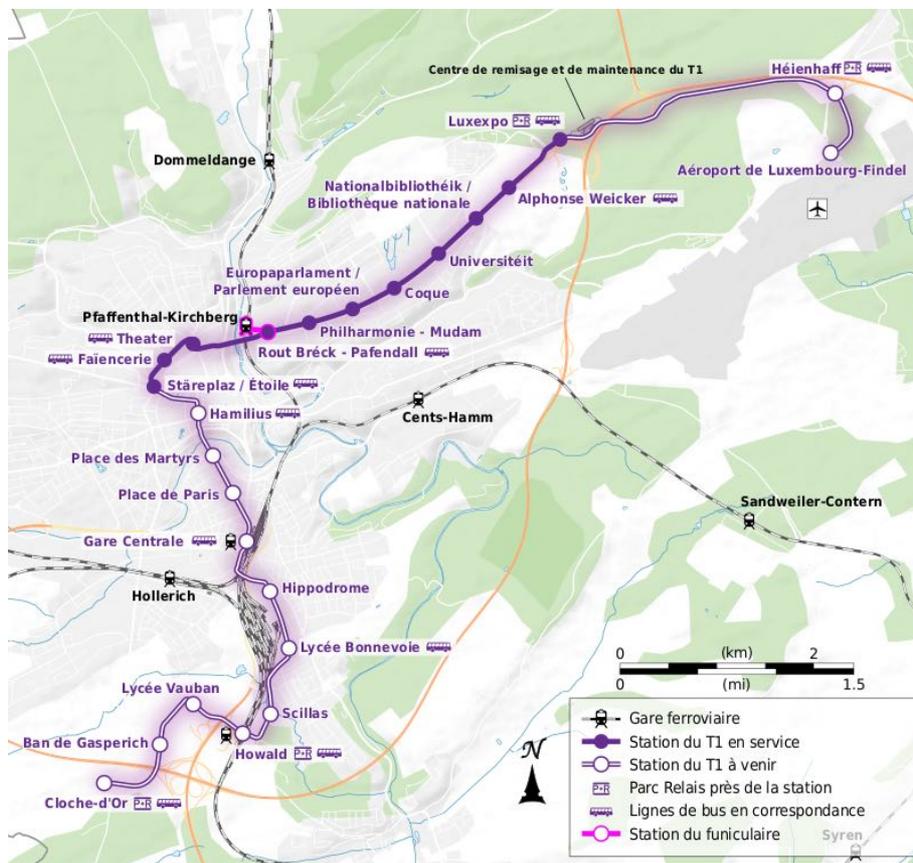
Autobus da 24 metri sulla linea 16 che collega la stazione all'aeroporto



Bus elettrico in ricarica al capolinea

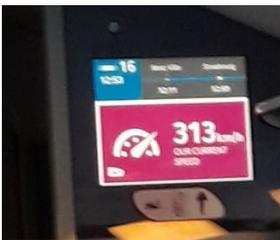


Bus da 18 mt. alla fermata della Stazione



VENERDI' 26 OTTOBRE**Lussemburgo-Berna**

La mattina del 26 ho ancora un paio d'ore per girare a Lussemburgo, e per scattare qualche foto. E' l'unica mattinata del viaggio con colazione in albergo, che è anche piuttosto abbondante. Si tratta di un albergo gestito da italiani insieme all'adiacente "Trattoria dei 4" dove ho cenato la sera prima.



Torno in albergo per ritirare il bagaglio ed entro in stazione in tempo utile per prendere il TGV delle 11,24 che mi porterà a Mulhouse transitando in territorio francese. Lungo il percorso il treno si esprime ai massimi livelli raggiungendo la velocità di 313 km. orari come indicato dal display in vettura. A Mulhouse c'è qualche minuto per uscire dalla stazione e fotografare un bel tram giallo che fa capolinea proprio lì davanti. E' un Citadis Alstom, ma la rete di Mulhouse la conosco già, per cui torno ai binari ferroviari e salgo sul treno per Basilea.



Mulhouse (Francia): tram Citadis Alstom (vettura 2008) in servizio sulla linea 1. La rete di Mulhouse è una delle tante reti tranviarie francesi aperte negli ultimi decenni. Qui il tram è tornato nel 2007 ed oggi ci sono 3 linee urbane più una linea di

tram-treno. Alcune vetture di questa serie furono prestate qualche anno fa (e poi cedute definitivamente) alla rete tranviaria di Melbourne in Australia.

A Basilea ho soltanto 9 minuti per la coincidenza, in stazione ci sono lavori che mi costringono a uscire e rientrare dall'altro accesso, e mentre affretto il passo vedo passare i bellissimi tram della rete basilese che sconfinano in Francia e in Germania. Ma devo correre, per poter prendere il treno delle 14,59 con destinazione Berna, dove arrivo alle 15,56.

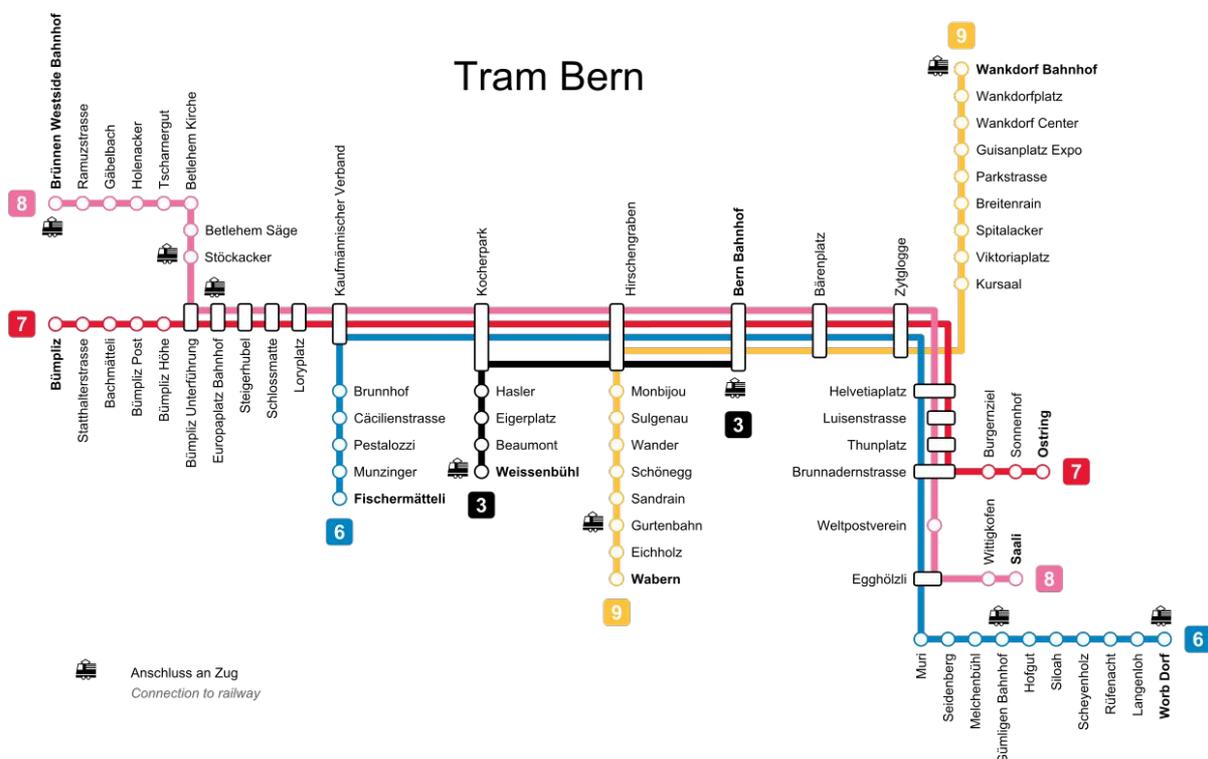


Berna, capitale della Svizzera, ha 133mila abitanti ed è bagnata dal fiume Aar. Il nucleo della città è stato dichiarato patrimonio dell'umanità dall'UNESCO. Il più famoso monumento di Berna è la torre Zytglogge (vedi foto), la medioevale torre dell'orologio.

Da vedere inoltre la Cattedrale e la Fossa degli Orsi, simbolo della città. Particolarmente animata e piena di negozi di ogni tipo la strada che conduce dalla Stazione Centrale (Hauptbahnhof) alla torre Zytglogge, su un percorso riservato a tram e pedoni.

La città è particolarmente curata sia per quanto riguarda l'estetica sia per i servizi. In particolare, a proposito di trasporto pubblico, punto di forza della rete sono 5 linee tranviarie (3,6,7,8 e 9) a scartamento metrico gestite con veicoli moderni e di grandissima capienza, per un totale di 40 km. Due sono linee nuove (ramo est di 7 e 8) aperte da qualche anno su percorsi dove il servizio su gomma (autobus e filobus) si era rivelato poco efficiente.

Per chi arriva dall'estero, la Svizzera è carissima. Un franco vale poco meno di un euro, ma i prezzi sono altissimi. D'altra parte, gli stipendi minimi qui valgono 3000 franchi, e dunque per loro sono prezzi normalissimi. Una camera singola con bagno e doccia in comune, ancorché in pieno centro a ridosso della Zytglogge, la pago 75 euro. La sera al ristorante, una fetta di carne con un pugno di spaghetti e due verdure di contorno, mi costa 44 euro! Ma è la Svizzera, si sa, un paradiso terrestre per chi ama l'efficienza e la qualità della vita, ma un attentato al portafoglio per chi arriva dall'estero. Per fortuna, nel prezzo dell'albergo è compresa una carta di libera circolazione sui mezzi pubblici, e dunque in serata eccomi ancora in tram.





Tram 82 sul 6 in Stazione Centrale e il 3 al capolinea di Weissenbuehl



Il 9 al capolinea di Wabern

Il parco tranviario di Berna si compone di 57 vetture, di 4 diverse tipologie. La serie 81-89 (tram tipo "2000", ai quali nel 2010 è stata aggiunta una quarta cassa a pianale ribassato) è l'unica bidirezionale. Fino al 2010 questi tram erano considerati suburbani ed utilizzati sulla linea G per Worb Dorf. Con la revisione rete, che ha portato anche all'apertura delle nuove linee 7 e 8, la linea G è stata prolungata in città sul vecchio percorso della linea 6 assumendone anche il numero. Ci sono poi 12 tram Vevey/ABB del 1989-90 a piano

parzialmente ribassato, numerati da 731 a 742, e impiegati sulle linee 3 e 7. 15 sono i Combino Advanced della Siemens (2002-2004), numerati da 751 a 765, e utilizzati un po' su tutte le linee. Alcune di queste vetture sono state "allungate" aggiungendo due casse per portarli alla lunghezza dei più recenti Combino Classic (2009-2010), presenti con 21 unità numerate da 651 a 671.



Tram 83 in centro



Tram Vevey/ABB a Buemplitz



Tram Combino Advanced a Saali



Tram Combino Classic a Wankdorf Bahnhof

A Berna, ci sono anche tre linee di filobus. L'11 e il 12 sono gestite con filobus da 18 metri, mentre sulla linea 20 circolano anche filobus da 24 metri. Nella foto vediamo la vettura 41 al capolinea della Hauptbahnhof (Stazione Centrale) sul 20, una breve linea che porta a Wankdorf Bahnhof, con capolinea adiacente a quello della linea tranviaria 9. Quasi tutti i filobus (18 e 24 metri) sono di marca Hess. Inoltre, le linee di bus più frequentate (10, 17 e 19) sono gestite in prevalenza con autobus ibridi da 18 metri.



SABATO 27 OTTOBRE

Berna-Genova

Nella mattinata di sabato, gli ultimi giri tranviari nella capitale della Svizzera sono accompagnati da un'insistente pioggerellina. Ma presto arriva il momento di andare in stazione. Alle 13,34 (in realtà qualche minuto più tardi tanto per smentire la proverbiale puntualità dei treni svizzeri) il mio Eurocity parte da Berna in direzione Milano, dove arriviamo 35' dopo l'orario previsto, sia per il ritardo accumulato in Svizzera, sia per i controlli di frontiera nella stazione di Domodossola. Alle 18,05 prendo l'Intercity che mi riporta a Genova, ancora una volta in allerta per piogge e temporali. Ma, a differenza di quello svizzero, questo treno è puntuale e alle 19,45 scendo a Principe e torno a

casa. Qualche volta Trenitalia riesce ancora a stupire!

Appunti di viaggio

Testi e foto di Fiorenzo Pampolini

Le piantine sono riprese da Wikipedia

21-27 ottobre 2018