

DUE GIORNI AD INNSBRUCK

La sola conclusione che possiamo affermare è “meglio di così non poteva andare...!”

E in effetti i due giorni ad Innsbruck sono stati un tour decisamente ben riuscito, grazie sia all'abilità organizzativa degli promotori, sia alla totale disponibilità del personale OBB che ci ha accompagnato sabato e domenica durante la visita agli impianti della città.

La visita, iniziata subito dopo l'arrivo in stazione con l'EC 93 "Leonardo da Vinci", ci ha portato nel DL di Innsbruck Hbf, dove erano disponibili alcuni rotabili storici (il coccodrillo 1020.44 e la 1110.505) con i quali abbiamo effettuato qualche corsetta di alcune centinaia di metri all'interno del fascio merci, compresa la giratura sulla rotonda del deposito.

Il coccodrillo austriaco 1020.44 manovrato sulla rotonda



Una seconda corsa dimostrativa è stata effettuata con la locomotiva 1116.149-4 "Taurus", con la quale abbiamo raggiunto i tronchini di stazione lato Kufstein, e abbiamo attraversato la stessa sul 7° binario, ritornando di nuovo verso il deposito. In questa occasione alcuni soci hanno potuto condurre personalmente la macchina (sotto lo sguardo attento dei macchinisti accompagnatori), potendo così apprezzare le prestazioni di marcia e il confort di guida indubbiamente assai elevati.

L'unica difficoltà riscontrata dai partecipanti durante la manovra si è avuta con il sistema di vigilanza "uomo morto" che in più occasioni si attivava, mandando il rotabile in frenatura fino all'arresto completo. Fortunatamente nelle cabine di queste nuove macchine da 86 t di peso e 6400 kW di potenza, non vi sono cicalini e allarmi assordanti, bensì una dolce voce femminile che esclama ripetutamente "Sifa!" (ossia SicherheitsFAhrschtaltung, che più o meno significa "sistema di sicurezza per la marcia").



Uno scorcio dalla cabina di guida della Taurus

A parte quindi le 15-20 "Sifa!" pronunciate in poco più di un 1 km, con marcia a balzelloni, analogamente ad un automobilista principiante a cui si spegne sempre il motore..., la visita è proseguita senza intoppi al museo tramviario TMB, dove è esposto un consistente parco di mezzi storici, alcuni dei quali funzionanti.

Nei tre locali della vecchia stazione di partenza della Stubaitalbahn, adiacente al nuovo deposito dell'azienda di trasporti cittadina, sono state raccolte numerose immagini e documentazioni del passato relative alle linee locali tirolesi prima e dopo la grande guerra, a testimonianza della fitta rete realizzata dagli austriaci nella zona compresa tra Trento ed Innsbruck.

Da qui gli addetti del museo ci hanno poi offerto un passaggio con il tram storico n. 1, verso il palazzo della sede amministrativa delle OBB, nei cui sotterranei è installato un grande impianto in scala H0, che occupa due stanze, realizzato da una grande associazione, in collaborazione con il gruppo del dopolavoro ferroviario, e che merita qualche numero: circa 460 metri di binari su 54 m² di plastico; nella stanza principale sono presenti 151 scambi, 11 scambi inglesi, 162 segnali, 2400 alberi e 250 edifici; infine nella seconda sono ubicate due grandi stazioni attrezzate con 15 binari ciascuna.



Il tram storico n. 1 del Museo dei Tram di Innsbruck

La giornata si è chiusa con una cena all'aperto in fondo alla Maria-Theresienn Straße, nella piazzetta del palazzo "Neuer Hof", celebre per il balcone sormontato dal tettuccio d'oro ("Goldenes Dachl").



Il responsabile di OBB, ci illustra il funzionamento della postazione nella sala operativa

Il secondo giorno, dopo un'abbondante colazione, è iniziato sotto la pioggia con la visita al centro di controllo della circolazione dell'intero nodo di Innsbruck.

La sala operativa è composta da 6 postazioni allestite con monitor e tastiere, dalle quali si controlla sia la circolazione dei treni, sia la predisposizione degli itinerari e degli enti di piazzale. In pratica, volendo azzardare un paragone con i sistemi in uso presso RFI, si tratta di banchi ACS e CTC.

I computers che governano l'intero sistema sono tre: due lavorano in coppia replicando le procedure (per ottenere il massimo della sicurezza), il terzo è di scorta ed interviene in occasioni particolari, come ad esempio manutenzioni o malfunzionamenti.

Terminata la visita alla torre di controllo, ci siamo congedati dalla nostra guida OBB, e abbiamo preso il tram della Stubaitalbahn fino al capolinea situato presso il paese di Fulpmes, viaggiando per boschi e prati dell'ampia vallata della Ruetz e attraversando alcuni torrenti su piccoli ma arditi viadotti in ferro.

Il tram della Stubaitalbahn al capolinea di Fulpmes



Con un colpo di fortuna abbiamo trovato un delizioso ristorante, dove abbiamo pranzato con piatti a base di wienerschnitzel, gulasch, knödel, wurstel, carne di maiale, speck, e patate fritte. E naturalmente bier!
Nel frattempo il sole che è tornato a illuminare il Tirolo, ci ha permesso di scattare le ultime fotografie in stazione.

Il rientro è stato abbastanza regolare, a parte l'immane ritardo di Trenitalia che questa volta ha colpito l'IC 632 che da Verona ci ha riportato a Milano.

È doveroso un ringraziamento agli esperti organizzatori del viaggio e un riconoscimento particolare al personale OBB, per la disponibilità e la gentilezza dimostrata verso il GFM.