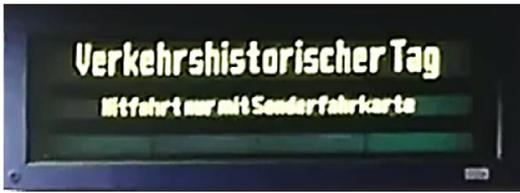


LA VERKEHRSHISTORISCHER TAG 2016 ( giornata dei trasporti storici ) DI AMBURGO - di G. Molteni



( [www.verkehrshistorischer-tag.de/index.html](http://www.verkehrshistorischer-tag.de/index.html) )

Questa volta non vi racconto di un' esperienza di viaggio in una città o in una zona, con il consueto occhio di riguardo per il trasporto pubblico locale, ma di una giornata speciale tenutasi, per la 16<sup>a</sup> volta, lo scorso 9 ottobre ad Amburgo, metropoli del nord della Germania: la Verkehrshistorischer tag o giornata dei trasporti storici, fig. 1 e 2:

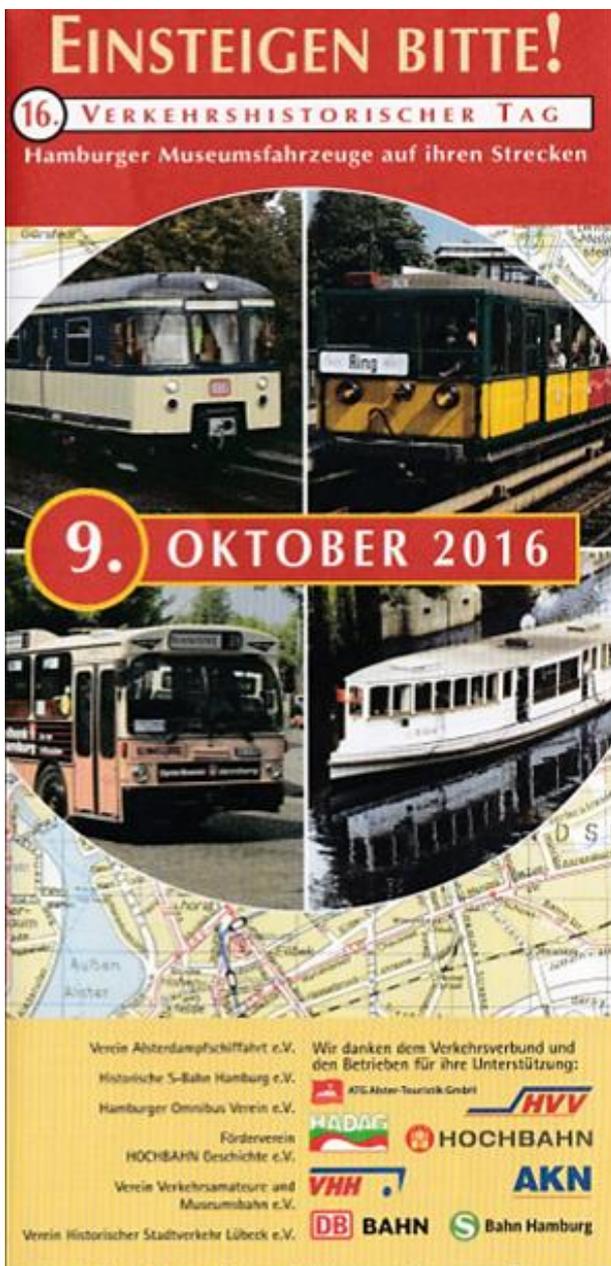


Fig. 1 - Il frontespizio del pieghevole / locandina ed il biglietto speciale per la giornata dei trasporti storici

## 16. VERKEHRSHISTORISCHER TAG AM 09. OKTOBER 2016

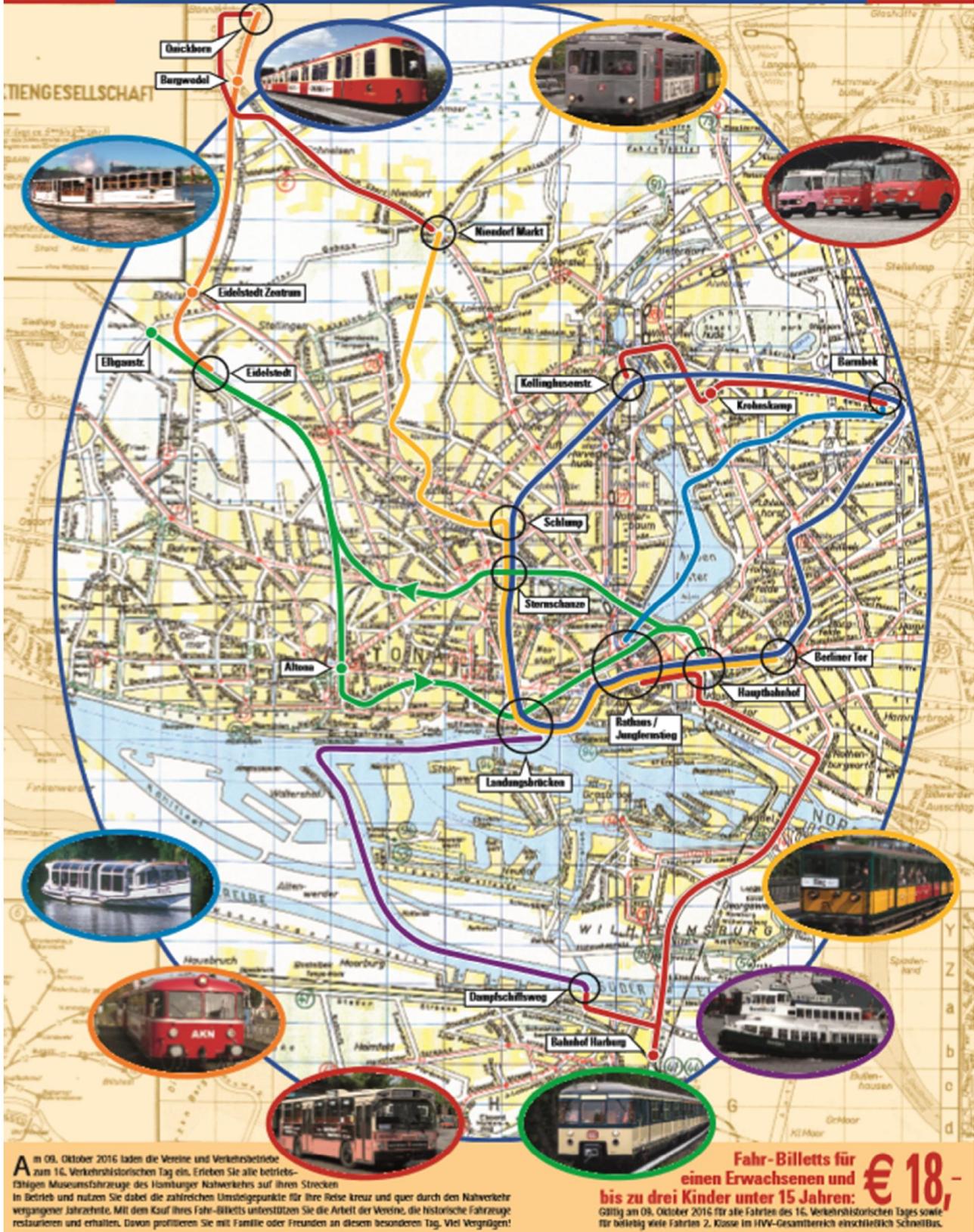


Fig. 2 - La parte centrale del pieghevole-locandina della giornata, con i percorsi dei mezzi storici riportati sulla mappa cittadina, ciascuno evidenziato da un preciso colore ( verde per il treno S-bahn, arancio per lo Schienenbus, blu per uno dei due convogli U-bahn e giallo per l' altro, rosso per gli autobus storici, azzurro e viola per i battelli ), colore che contorna le foto degli stessi



Non dimentichiamo poi che i 18€ servono anche come finanziamento per il restauro ed il mantenimento dei mezzi, che sono pur sempre proprietà di associazioni. In più, un biglietto valeva per un adulto con la possibilità di accompagnare fino a tre minori tra i 6 ed i 14 anni di età: ecco come avvicinare le nuove generazioni al trasporto pubblico e magari anche al mondo degli appassionati, comunque molto numerosi in Germania.



LA CITTA' DI AMBURGO ( [www.hamburg.de](http://www.hamburg.de) )

Amburgo è la seconda città della Germania per popolazione dopo la capitale Berlino ( la prima della ex Germania ovest fino alla riunificazione ) con i suoi quasi 1.800.000 abitanti, è estesa su ben 755 Km<sup>2</sup> e nonostante si trovi ad oltre 100 Km di distanza dal mare, fig. 4, grazie alla navigabilità del fiume Elba è uno dei principali porti europei, con 68 Km di moli, 60 diversi bacini, enormi magazzini ecc. che si estendono per più di 15 Km in lunghezza ed oltre 100 Km<sup>2</sup> su entrambe le rive del corso d' acqua, foto 1.



Fig. 4 - La posizione di Amburgo, evidenziata in rosso, nel nord della Germania poco sotto la Danimarca ( mappa da Wikipedia.org )

Amburgo è un' importante città ferroviaria, capolinea dei treni provenienti dai quattro punti cardinali: da est ( la capitale Berlino ), sud ( Hannover-Düsseldorf-Kassel fino a Stoccarda/Monaco ), nord ( i porti sul Baltico di Lubecca, Kiel e più su la Danimarca ) ed ovest ( Bremea e l' Olanda ), ha quattro stazioni di cui le più famose sono la storica e monumentale Hauptbahnhof, foto 2, e la più moderna ma anonima Altona.



*Foto 1 - Veduta della parte di porto prospiciente il centro cittadino, ripresa da un treno della metropolitana linea U3 tra Baumwall e Landungsbrücken. Al centro un bus bipiano rosso che effettua i giri turistici in città.*



*Foto 2 - L' interno della Hauptbahnhof ( stazione centrale ), con la tipica copertura in ferro e vetro*

Per la storia di Amburgo e per una descrizione del tpl cittadino, vi rimando al mio reportage precedente del gennaio 2016, disponibile a richiesta.

## S-bahn ( [www.s-bahn-hamburg.de/s\\_hamburg/view/index.shtml](http://www.s-bahn-hamburg.de/s_hamburg/view/index.shtml) )

Ad Amburgo la rete su ferro è completata dall' ottima S-bahn di 115 Km ( 10 Km sotterranei ed 8 a binario singolo ) con 59 stazioni ( 10 sotterranee ) che, come nella capitale Berlino, è gestita direttamente dalle ferrovie federali DB, ma viaggia su propri binari separati dagli altri traffici ferroviari, ed in centro collega tra loro le due stazioni ferroviarie principali Hauptbahnhof ed Altona attraverso due linee diverse, una in superficie ( del 1866 potenziata nel 1906 ) ed una sotterranea o City S-bahn ( aperta in due fasi, nel 1975 e nel 1979 con la stazione Jungfernstieg di corrispondenza con le linee metropolitane posta sotto il lago Binnenalster ), che poi verso le periferie si dividono in più rami.



*Foto 3 - Un ormai vecchio treno della S-bahn serie 474, transita fuori servizio a Wandsbeker Chaussee*

I primi servizi locali suburbani, progenitori dell' attuale S-bahn, nacquero nel 1907 tra Blankenese ed Ohlsdorf con alimentazione da filo aereo a 6.300V alternati. Tra il 1939 ed il 1955 la rete passò alla terza rotaia alimentata a 1.200V continui ancora in uso.

## Hamburger Hochbahn AG ( [www.hochbahn.de](http://www.hochbahn.de) )

Amburgo ha anche una delle metropolitane più antiche del continente, la Hochbahn ( che da anche il nome alla locale azienda di TPL, Hamburger Hochbahn AG ) in italiano la sopraelevata, che iniziò il servizio nel 1912 con un primo tratto della linea circolare, il ring ( attuale linea U3 ), cui nei primi anni si sono via via aggiunti dei "bracci" diretti principalmente verso le periferie. Poco prima della seconda guerra mondiale si ebbe la prima penetrazione verso il centro, fino al municipio.

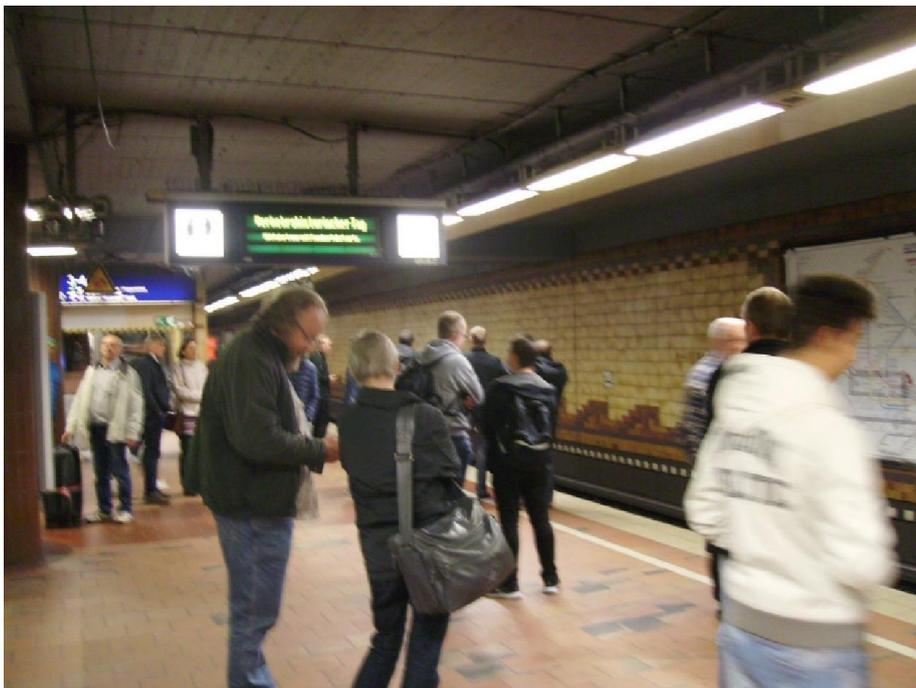
Oggi la rete di quattro linee ha un' estensione di circa 110 Km, di cui 44 sotterranei e 37 in rilevato o viadotto, alimentati a 750V in continua da terza rotaia. La linea U1 costituisce da sola quasi metà della rete.



*Foto 4 - Uno dei nuovi ( ancora in consegna ) treni della metropolitana serie DT5 sulla linea U3 a Barmbeck*

## **Gli storici nella loro giornata**

La giornata inizia ai binari sotterranei della Hauptbahnhof, dove attorno alle 9:30 sono già numerosi gli appassionati in attesa, mischiati ai normali passeggeri, foto 5. Preannunciato dal pannello indicatore, pur con qualche minuto di ritardo, ecco comparire al binario 2 il treno storico 470-128 ( ex ET/EM 171, costruzione 1969 ) nell' elegante e caratteristica livrea blu oceano e crema della S-bahn di Amburgo fine anni sessanta, che seguendo il percorso della linea S21 ci porterà fino a Eidelstedt, foto 6.



*Foto 5 - Appassionati in attesa del treno storico della S-Bahn ad Hauptbahnhof. Sul pannello indicatore, a conferma dell' imminente arrivo, c' è scritto Verkehrshistorischer Tag,*



*Foto 6 - Il treno 470-128 poco dopo l' arrivo ad Eidelstedt*

Da Eidelstedt si riparte dopo qualche minuto su un rosso Schienenbus stipato all' inverosimile, percorrendo la linea non elettrificata ma a doppio binario A1, esercita dalla società privata AKN, foto 7.



*Foto 7 - Il piccolo Schienenbus in stazione a Quickborn. L' edificio, nella seconda parte, ospita il deposito officina della società AKN*

Una fine pioggia accompagna tutta la corsa, ed anche all' arrivo a Quickborn piove. Giusto il tempo di scendere, scattare un paio di foto, attraversare i due binari e portarsi verso il piazzale esterno, ed ecco comparire tre degli autobus storici, con a bordo altri appassionati che a breve saliranno sulla piccola automotrice che noi abbiamo appena lasciato.



Foto 8 - Il Mercedes O305, ex Hochbahn 6416, nella vecchia livrea rosa delle linee veloci "schnellbus"



Foto 9 - Mercedes O405 prima maniera, ex Hochbahn 2575, del 1986



*Foto 10 - Altro esemplare di Mercedes O405, il 6502, in una più recente livrea "schnellbus"*



*Foto 11 - Entrambi costruiti da Mercedes, circa 35 anni separano il Citaro O530 a sinistra dall' O305 a destra, qui affiancati a Niendorf Markt*

Partiamo a bordo del Mercedes O305 rosa 6416 ex Schnellbus di Amburgo del 1984, foto 8, uno degli ultimi esemplari costruiti di questo modello e raggiungiamo l' interscambio di Niendorf Markt dove, prima di scendere in metropolitana, abbiamo tempo di ritrarre i tre autobus da soli, foto 9 e 10, ed affiancati ai mezzi moderni in regolare servizio, foto 11. Scesi in metropolitana, ecco arrivare poco dopo il pezzo più pregiato della giornata: il primo treno storico della metro è infatti composto dalle colorate motrici 11, 220 e dalla 8762 del gruppo TU2, foto 12. Le prime due sono i mezzi metropolitani più vecchi ancora in ordine di marcia circolanti in Germania, essendo stati costruiti rispettivamente nel 1912 e nel 1920. Prendiamo posto

sull' 11, decisamente affollato ( c' è anche un bel cane razza collie come passeggero, foto 13 ), con gli interni originali in legno, le targhette e le pubblicità di tanti, tanti anni fa, e partiamo. Su ogni scambio le luci si spengono, dando un tocco ancora più caratteristico al viaggio. Lungo il percorso si alternano tratti sotterranei ad altri all' aperto lungo la linea U2, poi un raccordo di servizio ( la Moorkampkurve, molto famosa tra gli appassionati locali ) fino alla stazione Schlump, e da qui lungo la linea U3 arriviamo a Landungsbrücken, a lato del terminal della navigazione sul fiume Elba.



*Foto 12 - Assalto al treno storico della metro a Niendorf Markt*



*Foto 13 - L' interno della motrice 11*



*Foto 14 - Il primo treno storico mentre riparte da Landungsbrücken verso Berliner Tor*

Due foto ed una breve ripresa sotto la solita pioggerellina a questo eccezionale convoglio, foto 14 e 15, compreso l'incrocio con un treno di linea dell'ultima serie ancora in consegna, e ci spostiamo sul binario attiguo, dove poco dopo giunge il secondo treno storico della metro, composto da due vetture arancio-crema tipo DT1 "Hanseat" del 1958, foto 16.



*Foto 15 - La motrice tipo TU2 in coda al treno storico appena ripartito da Landungsbrücken*



*Foto 16 - Il secondo treno storico con la coppia DT1 a Kellinghusenstrasse. Notare l' indicatore di banchina che invita a non salire, indicando 2 minuti di attesa per il treno in normale servizio*

Con questo treno, che percorre la linea U3, raggiungiamo il capolinea di Barmbeck, stazione in rilevato a più binari e di corrispondenza con la linea S1 della S-bahn oltre che con numerose linee d' autobus. Usciti a livello strada ( lato Wiesendamm, come specificato da orario ) ecco arrivare un altro autobus storico: si tratta di uno dei dieci prototipi costruiti di Mercedes S80 del 1979, foto 17, in pratica il veicolo da cui è poi nato il ben noto e diffuso O405. Alcune caratteristiche di questo mezzo sono poi state riprese nella produzione dell' O405 come il pianale semi-ribassato, mentre altre come le ruote di piccolo diametro no.



*Foto 17 - Prototipo Mercedes S80, ex Hochbahn 1983, in Wiesendamm ( Barmbeck U-S )*

Partiamo, scoprendo con piacere che i due volontari a bordo ( autista ed accompagnatore ) sono a dir poco entusiasti di avere visitatori dall' Italia. Con loro arriviamo in Krohnskamp, davanti ad un supermercato della catena REWE: qui sorgeva uno dei depositi della rete tranviaria di Amburgo ( chiusa completamente

nel 1978 ), ed a ricordo della cosa, nello scorso aprile è stato portato qui uno dei superstiti tram della rete, precisamente il 3363, modello VT7, l'ultimo costruito nel 1958 per la città. Questo tram arriva dal museo dei tram di Wehmingen, vicino ad Hannover, dove fu portato quando venne ritirato dal servizio nel 1976. Pur non presentandosi nelle migliori condizioni, è bello e curioso vedere un tram qui, nel parcheggio coperto di un supermercato, vicino ad una fila di carrelli, foto 18 e 19. Tutto attorno numerosi pannelli con foto spiegano e mostrano il passato di questo mezzo, del deposito e del recente recupero e trasferimento. Fuori dalla struttura, l'associazione HOV era presente con una piccola mostra fotografica allestita su un Mercedes O405 urbano del 1985, ex 1709 della Hochbahn di Amburgo, foto 20.



*Foto 18 - Il tram al supermercato in Krohnskamp*



*Foto 19 - Ancora il tram 3363 nel parcheggio coperto*



*Foto 20 - Il Mercedes O405N2 ex Hochbahn 1709, allestito come mostra fotografica*

Ritornati a Barmbeck con lo stesso autobus Mercedes, c'è tempo per il pranzo. Più tardi, a stomaco pieno attraversiamo gli spazi all'aperto del museo del lavoro fino a raggiungere l'approdo, in verità poco o per nulla segnalato, sul canale Osterbek, dove una ventina di minuti dopo arriverà il battello Aue del 1926, foto 21. Con questo natante del 1951 con interni in legno ed il motore diesel a vista, foto 22, oliato a mano anche durante la crociera, navigheremo lungo il canale prima, ed i due laghi Aussenalster e Binnenalster fino al centralissimo imbarco a Jungfernstieg, uno degli snodi principali della rete su ferro cittadina (tre delle quattro linee metropolitane e due della S-Bahn passano da qui, queste ultime in una stazione costruita sotto il lago) oltre che partenza delle mini-crociere sui laghi. Durante la navigazione, che rivela la vera natura "acquatica" della città, con numerosissimi approdi privati sul retro degli edifici ma anche circoli sportivi di canottaggio, incontriamo anche il battello a vapore S. Georg del 1936, foto 23.



*Foto 21 - Il battello Aue sull'Osterbekkanal. Notare le case con i loro "imbarcaderi" privati, con le canoe e le scale che arrivano fino all'acqua, situazione comune a molti edifici di Amburgo*



*Foto 22 - Il motore diesel "in vetrina" del battello Aue*



*Foto 23 - Incrocio con il battello a vapore S. Georg, in navigazione sul lago Aussenalster*

Attraverso il passaggio sotterraneo tra la stazione Jungfernstieg della U1 e Rathaus della U3, ripartiamo con un treno di quest' ultima linea verso est per arrivare a Berliner Tor: qui purtroppo perdiamo per un paio di minuti il passaggio del secondo treno storico, e quindi aspettiamo quasi mezz' ora l' arrivo del primo storico, che dovrebbe terminare qui la sua giornata per poi rientrare vuoto in deposito. Quando finalmente giunge, foto 24, ci accorgiamo che la vettura 11 non è più in composizione, ma sono rimaste la 220 e la TU2. Contrariamente a quanto ci aspettavamo, il treno effettua servizio anche nella tratta fino a Barmbeck,

e quindi prendiamo posto nella parte anteriore da cui, attraverso il piccolo vetro frontale, gustiamo il tragitto in buona parte in rilevato lungo uno dei tratti originari della linea aperta all' esercizio nel 1912.



*Foto 24 - Il treno storico, in composizione ridotta, all' arrivo a Berliner Tor*

Al passaggio nelle stazione Dehnhaid e incrociamo il secondo treno storico DT1, foto 25, e dopo un nostro saluto a colpi di fischio cui l' altro risponde con la tromba, arriviamo al capolinea. Giusto il tempo di spostarci sulla banchina vicina per un' ultima foto, foto 26, ed il treno riparte vuoto verso il vicino deposito segnando la fine di questa bella giornata ( nonostante il meteo... ).



*Foto 25 - Incrocio con l' "Hanseat" in stazione Denhaide*



*Foto 26 - Fine corsa e fine giornata a Barmbeck per il treno storico*

### **Gli altri bus storici in servizio di Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein A.G. ( VHH )**

Il racconto della bella giornata sarebbe però ingiustamente incompleto, senza nominare ( pur senza averli visti di persona: purtroppo, anche volendo non si poteva arrivare dappertutto ) gli altri bus storici messi in strada da VHH ( società che effettua diverse linee ad Amburgo ), tutti impiegati sulla “linea” da Rathausmarkt ad Harburg, a sud del fiume e della zona portuale, in coincidenza con il terzo battello.

Gli autobus erano tre, e precisamente un piccolo Mercedes Benz O 309D del 1981 ( ex VHH 249 ) in livrea bianco-rosa “schnellbus”, un secondo O305 ( ex 8433 del 1984 ) in livrea classica bianco-rossa, ed un ben più raro e pregiato Büssing President 14 del 1964. Le seguenti foto sono tratte dal sito [www.vhhbus.de](http://www.vhhbus.de)



*Foto 27 - Il parco di mezzi storici preservato dall' esercente VHH. Il secondo da destra, un Magirus-Deutz Saturn II del 1962, non è stato impiegato in questa giornata*



Foto 28 -Mercedes O309



Foto 29 - Mercedes O305



Foto 30 - Büssing President

## Le associazioni

Un plauso infine alle associazioni che hanno organizzato la manifestazione, 16<sup>a</sup> edizione, non certo un compito semplice, in particolare per quanto riguardava la circolazione dei mezzi su rotaia insieme ai treni di linea: provate ad immaginare, pur se in un giorno festivo, un treno storico della metropolitana che circoli, e per più corse nella giornata, su una linea di Milano, Roma o Napoli in presenza del normale esercizio. Inimmaginabile, appunto.

L'attività delle associazioni però non si limita a questa bella giornata, ed anche i mezzi preservati non sono solo quelli visti: numerose sono le uscite ( anche serali ) e gli eventi-incontro nel corso dell' anno, che potete trovare sui loro siti web.

[www.historische-s-bahn.de](http://www.historische-s-bahn.de) (Historische S-Bahn Hamburg e.V. )

[www.hov-bus.de](http://www.hov-bus.de) (Hamburger Omnibus Verein e.V. )

<http://www.alsterdampfer.de> ( Verein Alsterdampfschiffahrt e.V. )

<http://www.vvm-museumsbahn.de> ( Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V. )



Fig. 5 - Le "copertine" dei pieghevoli delle due principali associazioni che hanno organizzato la giornata

## I video

Su Youtube potete trovare numerosi video ( alcuni semi-professionali, altri un po' più "caserecci" ) ripresi in questa giornata, ed anche in alcuni delle edizioni precedenti: basta cercare **Verkehrshistorischer tag 2016 Hamburg**

## **Bibliografia**

Hamburg - G. Petersen - Junius Verlag GmbH - 2015

Hamburgs dunkle Welten - U. A. Christiansen - Ch. Links Verlag- 2015

Metros in Europa - D. Riechers - TransPress Verlag - 1996

Pieghevole-locandina della giornata

[www.hvv.de](http://www.hvv.de)

<https://www.hochbahn.de/wps/portal/de/Home>

[http://www.s-bahn-hamburg.de/s\\_hamburg/view/index.shtml](http://www.s-bahn-hamburg.de/s_hamburg/view/index.shtml)

[www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

Ottobre 2016

Tutte le foto, scattate il 18 gennaio 2016 ( foto 1 e 2 ) e 9 ottobre 2016 ( tutte le altre ), sono dell' autore  
tranne le ultime 4 ( da 27 a 30 ), tratte dal sito [www.vhhbus.de](http://www.vhhbus.de)