

E. 204 - RIVIERA EXPRESS

di Paolo Casini

Eccoci oggi a trattare di quello che definirei il « Partnair » dello E.270 Italia-Express, pur conservando la sua autonomia e il suo interesse.

Le tavole riportate in seguito sono state compilate e studiate prendendo in considerazione il quadro com-

pleto, cioè come è in realtà per poter riprodurre allo stesso tempo i due treni e tutte le manovre che questi comportano.

Naturalmente questo è il caso più difficile e complicato da riprodurre in miniatura.

Comunque i due treni possono

(per moltissimi motivi) essere riprodotti separatamente e indipendentemente, immaginando per esempio che certe carrozze da Roma si trovino sul posto (Basel) istradate dall'E.270 fittizio e vice versa.

Effettuando i due treni, e diramazioni varie, le liste (Tavole N. 11 e 12, vedi TRENI N. 6-7) si sono arricchite di materiale rotabile e di trazione.

Nel caso, invece, in cui si riproducano i due treni separatamente o meglio il Riviera-Express da solo, questo può usufruire della maggior parte del materiale rotabile impegnato con l'Italia-Express senza aggiungere nulla o quasi alla lista.

Sta di fatto che nel primo caso ci occorreranno ben 29 mezzi di trazione e 99 carrozze (tra le quali Bagagliai-Postali).

Con un parco così fornito non avremo più tanti problemi quando si tratterà di formare treni come l'Italia-Holland-Express, Loreley-Express Metropolitano, l'Alpen-Express, Brenner-Express ecc. ecc.

Non meno per i grandi espressi interni come l'Espresso del Levante, la Conca d'Oro, la Freccia del Sud, Treno del Sole, Treno dell'Etna ecc.

Riproducendo l'E.204 separatamente (caso più probabile tra la maggioranza dei modellisti) la sua composizione, il percorso e le diramazioni sono più semplici dell'E.207.

Anche dal punto di vista materiale trazione e rotabile, le cose si semplificano riducendosi a 10 locomotive e 41 carrozze, dunque questo treno sarà riproducibile già da una buona percentuale di modellisti ferroviari.

È superfluo ora spiegare il meccanismo degli orari e composizioni dato che è stato trattato in precedenza con l'Italia-Express.

In questo treno e per quelli che seguiranno ci limiteremo solo a citare le caratteristiche più salienti e particolari, in quanto ognuno ha il suo « carattere ».

Venendo al nostro Riviera-Express osservando le tavole 15 e 16 A attentamente appariranno tre cose curiose e particolari.

La prima è il numero del treno, il quale da Ventimiglia a Genova è « dispari » 207 (senso ovest-est = nord-sud) mentre da Genova fino ad Amsterdam è « pari » 204 (senso sud-nord = est-ovest).

Bisogna poi sottolineare che, pur

TAVOLA 1

TRENO " RIVIERA-EXPRESS " Servizio Invernale

Orario/percorso	Treno	Arr.	Part.	Arr. HO	Part. HO
Ventimiglia	E.207		1515		00.00.45
Bordighera		1524	1526	00.01.05	00.01.10
San Remo		1534	1537	00.01.30	00.01.35
Imperia P.M.		1604	1606	00.02.35	00.02.40
Diano Marina		1616	1618	00.03.05	00.03.10
Alassio		1631	1633	00.03.40	00.03.45
Albenga		1640	1642	00.04.10	00.04.15
Loano		1650	1652	00.04.40	00.04.45
Finale Ligure M.		1701	1703	00.05.10	00.05.15
Savona		1725	1730	00.05.55	00.06.05
Varazze		1743	1745	00.06.40	00.06.45
Sampierdarena		1811	1814	00.07.35	00.07.40
Genova P.P.	E.204	1818	1855	00.07.50	00.10.50
Tortona		1952	1954	00.12.50	00.12.55
Voghera		2008	2010	00.13.25	00.13.30
Pavia		2028	2030	00.14.20	00.14.25
Milano C.le		2100	2210	00.15.25	00.21.00
Como S.Giovanni		2250	2255	00.22.20	00.22.30
CHIASSO	D.204	2300	2320	00.22.45	00.26.00
Lugano		2342	2344	00.27.00	00.27.10
Bellinzona		0009	0011	00.28.00	00.28.10
BASEL SBB	D.204	0340	0405	00.35.10	00.40.50
Basel Bad		0411	0446	00.41.20	00.42.40
Freiburg		0525	0527	00.44.00	00.44.10
Offenburg		0601	0603	00.45.10	00.45.20
Baden Oos		0624	0625	00.46.00	00.46.55
KARLSRUHE Hbf		0643	0652	00.46.40	00.48.40
MANNHEIM Hbf		0726	0732	00.49.50	00.50.00
Ludwigshafen		0739	0741	00.50.15	00.50.20
MAINZ		0821	0823	00.52.05	00.52.10
Bingerbrück		0842	0843	00.52.50	00.52.55
Koblenz		0920	0923	00.54.00	00.54.10
Bonn Hbf		1001	1003	00.55.20	00.55.25
KOLN Hbf		1024	1030	00.56.05	00.56.15
DUSSELDORF Hbf		1057	1059	00.57.00	00.57.05
Duisburg Hbf		1114	1116	00.57.35	00.57.40
OBERHAUSEN		1124	1142	00.57.55	01.01.00
EMMERICH	D.204	1213	1223	01.01.45	01.03.45
Arnhem		1245	1248	01.04.25	01.04.35
UTRECHT		1326	1328	01.04.50	01.04.55
AMSTERDAM C.S.		1356		01.06.00	

TAVOLA 2

TRENO " RIVIERA-EXPRESS " - Composizione, servizio invernale

Percorso	Cl.	Amministrazione e tipo veicolo
T) Ventim.-Genova PP.	Loc.	FS E.636
84) " Puttg.	2CC	DB Bcum UIC X
83) " Dortm.	2CL	DB Bum UIC X
78) " Amster.	2CL	DB Bum UIC X
79) " "	2CL	DB Bum UIC X
80) " "	1CL	DB Aum UIC X
81) " "	2CC	DB Bcum UIC X
77) " "	2CL	DB Bum UIC X
82) " "	Bag	DB Dum UIC X
72) " Milano	Pst	FS Ulz 17 UIC Y
73) " "	Bag	FS Dz UIC X
74) " "	1CL	FS Az 23
75) " "	2CL	FS Bz 64
76) " "	2CL	FS Bz 64
70) " Torino	12C	FS ABz UIC X
71) " "	2CL	FS Bz 64
A) Genova PP-Milano C	Loc	FS E.646/2
28) " -Puttg.	WL	CI U-Ric
Z) Milano-Chiasso	Loc.	FS E.646/1
47) " Calais	12C	FS AcBez UIC X
48) " "	12C	SF A4B5 UIC X
49) " "	2CL	SF B10 UIC Y
50) " Bruxell.	2CC	SB Bc UIC Y
59) " Dortmd	WL	CI MU UIC X
60) " "	2CC	FS Bez UIC X
J) Chiasso-Basel SBB	Loc	SBB Re 4/4 3 TEE
V) Basel-Emmerich	Loc	DB E.112
09) Roma-Amsterdam	12C	FS Abz UIC X
10) " "	WL	CI MU UIC X
07) " Dortmund	Bag	DB Dum Uic X
08) " "	2CL	DB Bum UIC X
85) Basel-Dortmund	2CL	DB Bum UIC X
86) " "	12C	DB ABum UIC X
87) " "	2CL	DB Bum UIC X
88) Karlsruhe-Dortmd	WR	DSG WRumh UIC X
K) Emmerich-Amsterdam	Loc	NS E.1200

essendo lo stesso convoglio, nel primo tratto è numerato in modo del tutto differente (E.207-206) rispetto al secondo (E.205-204), come se fossero due treni distinti e indipendenti.

La seconda, sono le fermate frequentissime sul tratto Ventimiglia-Genova che declassano il treno da Espresso a Locale. Ripensandoci bene poi è giusto che sia così dato che il nome stesso lo dice Riviera-Express e che i maggiori utilizzatori sono i turisti olandesi e tedeschi, i quali durante tutto l'anno trascorrono le loro vacanze nelle molteplici località della Riviera.

Terza ed ultima particolarità ci è data dalla composizione.

Infatti (come nella realtà) le carrozze da o per Amsterdam sono tutte appartenenti alla DB (eccezionalmente FS) specialmente le carrozze cuccette, invece d'essere NS.

Ciò è subito spiegato se mi riferi-

sco ad un accordo NS-DB nel quale la seconda amministrazione ferroviaria si incaricava di fornire alla prima il materiale rotabile per treni internazionali attraversanti la Germania (caso analogo lo si ritrova su treni come Loreley-Express; Austria-Express, Holland-Italien-Express, Voralberg-Express-Mediterraneo, Wien-Holland-Express ecc. ecc).

Non bisogna però credere che questo sia da generalizzare a tutte le relazioni; posso citare treni come l'Ancona-Njmegen; Ancona-Deen-Haag; Rotterdam-Express; Nordsee-Express; Hartz-Express ecc., nella cui composizione entrano a far parte anche le note carrozze RIC olandesi (caratteristiche nel loro colore e sigla e particolarmente per la loro sagoma corta e tozza).

Ebbene, cari amici, finiti i preamboli non ci resta che occuparci del nostro E. 207-204 Riviera-Express il quale ci attende sotto le pensiline

in attesa del « verde » e della consueta «alzata di paletta».

Non finiremo mai di ripetere che per assaporare questo viaggio reale e in miniatura allo stesso tempo, bisogna saper scindere la nostra persona in tante altre, ognuna con la sua funzione particolare (viaggiatore, capo stazione, capo treno, controllore, macchinista, manovratore, addetti alle cabine ...) e anche, perché no, in semplice spettatore, che dalla finestra di casa o ad un passaggio al livello, si gode la « sfrecciata di un internazionale ».

La prima di queste nostre molteplici metamorfosi avviene trasformandoci in tecnici addetti agli Orari e Movimento per formare il treno calcolando il peso, il numero delle carrozze, il profilo della linea, il percorso da seguire, le velocità consentite e per ultimo scegliere il tipo di locomotiva adatto (tra i disponibili... si deve sapere che per coordinare tutte queste componenti, nella realtà, non è poi così semplice come si potrebbe credere!).

Seconda metamorfosi: personale addetto al Servizio Materiale e Trazione (il quale non fa altro che mettere in pratica, sempre legato da molti fattori tra cui la disponibilità, quanto stabilito da Servizio indicato sopra).

Terza: ora ci trasformiamo in macchinisti e anche noi mettiamo in pratica i nostri orari (nella realtà sono rappresentati da grafici) e le nostre tabelle.

Senza esserci mossi di un centimetro (seduti davanti al pannello dei comandi) ci immaginiamo di recarci al Deposito Locomotive per prendere servizio con la « macchina » (nel gergo affidataci (per noi è sufficiente una mano sul reostato e l'altra sugli interruttori... una specie di comando a distanza o Posto di Comando Centralizzato PCC).

Parallelamente alla realtà (finalmente qualche cosa di vicinissimo alla scala 1:87) anche noi, però, poniamo ben in vista (come il macchinista nella sua cabina) l'istruzione tradotte in scala dalle nostre tabelle velocità, composizioni, diramazioni, cambi « macchina », ecc. ecc. Terza e quarta trasformazione: Capo Stazione e addetti alle cabine i quali in collaborazione stretta predispongono « tutto OK! » per la partenza del treno; ultimo colpo d'occhio all'orologio e poi il fischio ed il « via » dato dalla paletta.

Piano però, evitate le partenze « a razzo » irrealistiche e dannose. Effettuando una partenza dolce e progressiva, allo stacco si può udire, anche in miniatura, il caratteristico scricchiolio dei ganci (specialmente per la vettura di testa con richiamo a spirale o molla) ed i primi tam... tam... rumori! (il profano forse non ci capisce ed ai suoi occhi sembriamo dei pignoli in fatto di suoni!).

Le locomotive di certe marche ad esempio, possono darci, anche se da lontano, il ben noto « rombo cupo »

dei motori sotto sforzo al momento dell'avvio (che poi sarà coperto dallo sferragliare del treno stesso).

Vi sono però altri rumori non riproducibili in scala, i sibili (credo che sia la parola giusta) degli spegniarco all'apertura degli interruttori e disgiuntori specialmente quando si tratta di locomotive elettriche svizzere, tedesche, francesi e di tutte quelle alimentate in corrente alternata ad alta tensione. Lasciando da parte i dettagli mi viene in mente un vecchio ma famosissimo proverbio che dice così: « Chi si contenta gode! ».

Come si potrà osservare sulle tabelle, in testa al treno poniamo un E.636, locomotiva questa che si presta per treni pesanti con una velocità di 120 km/max (tra Ventimiglia e Genova la linea è in moltissima parte a semplice binario e abbastanza accidentata da non permettere grandi velocità dell'ordine dei 140-180 km/h) per linee a tracciato difficile.

Le stazioni principali di transito, per poterle sovrapporre a quelle disponibili in un impianto medio, sono Genova PP, Basel SBB, Karlsruhe, Mannheim, Mainz, Köln, Düsseldorf, Oberhausen, Utrecht, ed Amsterdam (stazione terminale principale; Milano, che è la sola di questo genere incontrata con il nostro treno); quelle medie sono: Ventimiglia, Imperia, Savona, Voghera, Pavia, Como, Chiasso, Bellinzona, Basel BAD, Freiburg, Offenburg, Baden OSS, Ludwigshafen, Koblenz, Bön, Duisburg ed Emmerich; le altre (in minoranza dato che si tratta di un treno Espresso internazionale) sono le piccole (da non confondere con le piccolissime).

In quanto alle stazioni incontrate nella deviazione che effettua il Riviera-Express, nel servizio estivo, Bern appartiene alla prima categoria, di quelle sopra citate; Alessandria, Novara, Domodossola, Brig, alla seconda.

Per non ripetermi ogni volta, il sistema di cambio di trazione, le manovre, smistamenti, tempi d'arriivi ed i soste ecc. ecc.; sono stati spiegati ed è sott'inteso che, pur non parlandone, vi sono molte cose da fare e da tenere sott'occhio; questo lo lascio ad ognuno di voi (vedi TRENI N° 6 e 7).

Del resto le tabelle riportate parlano da sole, è sufficiente comprenderle e saperle interpretare, ma attenzione; non bisogna dimenticare nulla. Pensate che mi capitò di arrivare ad Amsterdam e accorgermi d'aver dimenticato di sganciare le carrozze per Torino...?! Sono cose queste che fortunatamente non succedono nella realtà; immaginate i viaggiatori, già neri di rabbia, costretti a dover pagare la differenza per il ritorno da Amsterdam a Torino!

Nel tratto Genova-Milano la trazione del treno E.204 è affidata ad una locomotiva E.646/II la quale, in

TAVOLA 3

TRENO " RIVIERA-EXPRESS " Servizio Estivo

Orario/Percorso	Treno	Arr.	Part.	Arr. HO	Part. HO
VENTIMIGLIA	E.207		1740		00.03.00
Bordighera		1749	1751	00.03.20	00.03.25
Ospedaletti		1758	1800	00.03.45	00.03.50
San Remo		1804	1807	00.04.00	00.04.10
Imperia P.M.		1836	1838	00.05.10	00.05.15
Diano Marina		1847	1849	00.05.40	00.05.45
Alassio		1906	1908	00.06.15	00.06.20
Albenga		1915	1917	00.06.35	00.06.40
Loano		1926	1928	00.07.05	00.07.10
Pietra Ligure		1932	1933	00.07.20	00.07.25
Finale Ligure M.		1941	1943	00.07.40	00.07.45
Spotorno		1957	1948	00.08.15	00.08.20
Savona		2010	2017	00.08.45	00.09.00
Varazze		2031	2033	00.09.30	00.09.35
Sampierdarena		2102	2105	00.10.25	00.10.30
Genova P.P.	E.204	2109	2150	00.10.40	00.14.00
Alessandria		2248	2254	00.16.00	00.16.08
Mortara		2323	2325	00.17.00	00.17.05
Novara		2348	2350	00.17.50	00.17.55
Arona		0018	0021	00.18.55	00.19.05
Stresa		0035	0036	00.19.35	00.19.40
Verbania Pallanza		0043	0044	00.19.45	00.19.50
DOMODOSSOLA	D.204	0108	0123	00.20.35	00.23.00
Brig (H.E.C.)		0058	0100	00.23.45	00.23.50
BERN		0205	0215	00.27.00	00.30.00
BASEL BAD	D.204	0401	0446	00.34.00	00.41.40
Freiburg		0523	0525	00.43.10	00.43.15
Offenburg		0600	0602	00.44.20	00.44.25
Baden OOS		0623	0624	00.45.10	00.45.15
KARLSRUHE Hbf		0643	0652	00.45.45	00.47.45
MANNHEIM Hbf		0726	0732	00.48.55	00.49.05
Ludwigshafen		0739	0741	00.49.20	00.49.25
MAINZ Hbf		0821	0823	00.50.45	00.50.50
Bingenbruck		0842	0843	00.51.25	00.51.30
Koblenz		0921	0924	00.52.50	00.53.00
Bonn Hbf		1002	1004	00.54.10	00.54.15
KOLN Hbf		1024	1030	00.54.55	00.55.05
DUSSELDORF Hbf		1057	1059	00.55.50	00.55.55
Duisburg Hbf		1114	1116	00.56.25	00.56.30
OBERHAUSEN		1124	1142	00.56.50	00.58.50
EMMERICH	D.204	1213	1223	00.59.50	01.01.50
Arnhem		1245	1248	01.02.30	01.02.35
UTRECHT		1326	1328	01.03.50	01.03.55
AMSTERDAM C.S.		1355		01.04.45	

TAVOLA 5

MATERIALE DI TRAZIONE IMPIEGATO PER IL "RIVIERA-EXPRESS"

A)	Locomotiva elettrica	FS	tipo E.646/2	serie
A1)	"	"	BLS tipo Ae 4/4	
B1)	"	"	SBB " Ae 4/4 1 serie	
C1)	"	Diesel/E	FS " D.443	
F)	"	elettrica	DB " E.110	
T)	"	"	FS " E.636/1 serie	
V)	"	"	DB " E.112	
Z)	"	"	FS " E.646/1 serie	
J)	"	"	SBB " Re 4/4 3 serie TEE	
K)	"	"	NS " E.1200	

TAVOLA 4

TRENO " RIVIERA-EXPRESS " - Composizione Servizio Estivo

Percorso	cl.	Amministrazione e tipo veicolo
T) Ventim.-Genova PP	Loc.	FS E.636
89) " -Venezia SL	1CL	FS Az.52
90) " "	2CL	FS Bz 33
91) " "	2CL	FS Bz 33
92) Marseille-Trieste	12C	SF A4B5my
93) " -Wien	12C	SF A4B5ocem
94) " -Munchen	12C	SF A4B5ocem
95) Ventim.-Munchen	12C	FS ABz UIC X
96) " "	12C	FS AcBcz 64
84) " -Puttgar.	2CC	DB Bcum UIC X
98) " "	2CC	DB Bcum UIC X
83) " "	2CL	DB Bum UIC X
97) " "	2CC	DB Bcum UIC X
77) " -Amsterd.	2CL	DB Bum UIC X
78) " "	2CL	DB Bum UIC X
79) " "	2CL	DB Bum UIC X
80) " "	1CL	DB Aum UIC X
81) " "	2CC	DB Bcum UIC X
82) " "	Bag	DB Dum UIC X
A) Genova PP-Aless.	Loc.	FS E.646/2
99) " -Amterd.	WL	CI WLAB U
C1) Aless.-Domodossola	Loc.	FS D.443
A1) Domodoss.-Bern	Loc.	BLS Ae 4/4
B1) Bern-Basel Bad	Loc.	SBB Ae 4/4/1
F) Basel Bad-Emmer.	Loc.	DB E.110
09) Roma-Amsterdam	12C	FS ABz UIC X
10) Milano-Amsterdam	CI	WLAB MU UIC X
07) Roma-Oberhausen	Bag	DB Dum UIC X
08) " "	2CL	DB Bum UIC X
59) Milano-Dortmund	WL	CI MU UIC X
60) " "	2CC	FS Bcz UIC X
85) Karls.-Amsterdam	2CL	DB Bum UIC X
86) " "	12C	DB ABUm UIC X
87) " "	2CL	DB Bum UIC X
88) " "	WR	DSG Wrumh UIC X
K) Emmer.-Amsterdam	Loc	NS E.1200

certi tratti, può permettersi (più dell'E:636) qualche puntatina sui 130/140 km/h.

Tratto Milano-Karlsruhe vedi Italia-Expresse tavole qui di seguito riportate.

Dopo questo tratto comune, a Karlsruhe il Riviera-Express devia verso il Reno verso Colonia e l'Olanda.

Tra Coblenza e Colonia (lungo le rive del Reno romantico) la velocità media scende tenendo conto del percorso sinuoso della linea.

Da Oberhausen il treno si è ridotto a metà ed i locomotori CC delle NS tipo 1200, che trainano l'E, diventato D.204, non devono fare molto sforzo.

Mi meraviglio degli olandesi, i quali con linee pianeggianti e molto spesso rettilinee, autorizzano i loro treni a solo 140 km/h, TEE com-

presi.

Forse non hanno fretta, comunque la vera ragione è data dalla dimensione del Paese e dalle stazioni molto ravvicinate.

Altra constatazione in generale è che le FS possono vantare una media elevata di treni espressi con composizione superiore a 15 carrozze, molto più alta delle altre Amministrazioni ferroviarie europee.

In Germania ho notato spesso dei treni E/D (Diretto/Espresso) con un massimo di 10 carrozze trainati da E.103 e mi sembra che vi sia uno spreco dato che un E.110 o E.112 sarebbe più che sufficiente con i suoi 5.030 HP e 160 km/h (velocità limite per i D sono esclusi e a parte gli IC = Superrapidi e TEE).

In generale, la composizione media dei treni si aggira intorno alle 10 carrozze (12 per le FS secondo



TRENI ALBUM

Questa rubrica è riservata alle fotografie inviate alla Rivista e che risultano di buon pregio e di documentazione storica.

Le didascalie riporteranno solo il numero, le caratteristiche della fotografia stessa, il soggetto e la località dove è stata scattata.

Per partecipare al Concorso fotografico basta inviare una ottima stampa nel formato 16 x 24 cm. (sedici per ventiquattro) su carta. Il negativo, se del formato 35 mm., è opportuno.

Valgono naturalmente anche le diapositive. Per esigenze di stampa il taglio preferito è quello orizzontale, salvo che la foto meriti una pagina intera.

La Rivista si riserva ogni diritto di utilizzare il materiale fotografico inviato.

Le fotografie pubblicate concorreranno a fine anno all'assegnazione del PREMIO TRENI per la migliore fotografia pubblicata durante l'anno.

la mia statistica personale includendo tutti i treni dai TEE ai Locali).

Nel servizio estivo, il Riviera-Express effettua una grande deviazione toccando Milano, Como, Lugano, Bellinzona e Basel SBB; perché? si domanderanno i lettori!

I motivi principali sono due.

Il primo consiste nel fatto che la linea del San Gottardo, già stracarica durante tutto l'anno, nel periodo estivo e di punta (festività) raggiunge la completa saturazione (pur sopprimendo la maggior parte dei treni merce, o instradandoli via Domodossola o via Brennero a seconda dei paesi di destinazione) con tutti i treni estivi, Bis, Ante, turistici, straordinari e speciali sommati a quelli ordinari o giornalieri (+ i T.A.C. = Treni Auto Cuccette, li avevo dimenticati!).

Certamente i nostri amici ferro-

vieri svizzeri, i quali tengono molto all'orario e all'ordine, si devono spesso mettere le mani nei capelli, a Chiasso, nel veder arrivare in stazione i nostri treni pieni come uova e spesso in ritardo.

Il secondo motivo è da ricercare nel servizio stesso del treno E.207/204.

Come avevo accennato in precedenza, il Riviera-Express collega direttamente la Riviera Ligure con il centro nord d'Europa.

Il suo scopo principale è quello di trasportare direttamente i viaggiatori nei luoghi di vacanza e di riposo, il secondo è quello di servire i centri più importanti durante il suo percorso.

Ecco perché negli orari di certi treni Espressi si legge la nota « Sono ammessi i Signori Viaggiatori in possesso di biglietti con percorrenza superiore a 200 km o 350 o 400 o ancora 500 km ».

Per concludere dunque, il nostro Riviera-Express una volta fatto il « pieno » tra Ventimiglia e Genova punta direttamente verso il nord, senza più preoccuparsi del resto, fino a Basel Bad.

Per quei viaggiatori che vanno da Ventimiglia a Milano o da qui ad Amsterdam, da Genova a Milano/Amsterdam per un treno perso, scomparso (o meglio deviato) ne ritrovano almeno 10 (basta pensare al solo Italia-Express suddiviso in ben 4 sezioni senza contare i treni estivi ecc. ecc.).

Nella tabella 3 si noterà che Bern è messa tra parentesi e ciò perché da Brig a Basel Bad il treno in questione non effettua più servizio viaggiatori; basta sfogliare un orario internazionale o quello svizzero (edizione estiva) per rendersene conto.

A Bern (Berna) avviene solo una sosta detta di « servizio » ove avviene il cambiamento della locomotiva, del personale di « macchina » e di quello viaggiante.

Con lo scopo d'aiutare il modellista in questo lavoro di « movimento » voglio ricordare brevemente le varie diramazioni delle carrozze con relativi numeri di servizio (vedi tavola complementare).

Composizione invernale: carrozze N° 70 e 71 Ventimiglia-Torino sono lasciate a Savona proseguendo per Torino con treno Locale 2168 P.17.52 (ottimo spunto, per coloro che possono, di una coincidenza con scambio di vettura dirette per aumentare il realismo e la spettacolarità del traffico, per gli altri il proseguimento sarà immaginato, ma non meno bello se si ha una vera « passione »!).

Le carrozze N° 72-73-74-75 e 76, ritrovandosi in testa, sono sganciate a Milano, non prima d'aver agganciato (in coda) a Genova PP la carrozza N° 28 per Puttgarden.

A Milano si agganciano (in testa) le carrozze N° 47-48 e 49 Milano-Calais insieme alla N° 50 Milano-Bruxelles.

Al centro (con l'ausilio di mano-

TAVOLA 6

LISTA MATERIALE ROTABILE DEL TRENO "RIVIERA-EXPRESS"

tipo					rotabile n°
bagagl.	DB	Dtm	UIC X		07 82
carrozza	2° cl	DB	Dtm	UIC X	08 77 78 79 83 85 87
	1/2°cl	FS	ABz	UIC X	09 70 95
	WL AB	CIWLT	MU	UIC X	10 59
	WL AB	CIWLT	U	RIC	28 99
	1/2°cc	FS	AcBcz	UIC X	47 96
	1/2°cl	SNCF	A4B5	UIC Y	48
	2°cl	SNCF	B10	UIC Y	49
	2°cl	SNCF	Bc	UIC Y	50
	2° cc	FS	Bcz	UIC X	60
	2° cl	FS	Bz 64	RIC	71 75 76
postale		FS	Ulz	UIC Y	72
bagagl.		FS	Dz	UIC X	73
carrozza	1° cl	FS	Az 23	RIC	74
	1° cl	DB	Atm	UIC X	80
	2° cc	DB	Bctm	UIC X	81 84 97 98
	1/2°cl	DB	ABtm	UIC X	86
ristor.	DSG	WRtmh	UIC X		88
	1° cl	FS	Az 52		89
	2° cl	FS	Bz 33		90 91
	1/2°cl	SNCF	A4B5myfy		92
	1/2°cl	SNCF	A4B5ocem		93 94

Velocità media del treno E.204 "RIVIERA-EXPRESS" :

t r a t t a	km/h
Ventimiglia - Genova PP.	80
Genova PP. - Milano Centrale	120
Milano C.le - Chiasso	90
Chiasso - Lugano	120
Lugano - Bellinzona	100
Bellinzona - Basel SBB	80
Basel SBB - Basel Bad	70
Basel Bad - Mannheim	160
Mannheim - Köln	120
Köln - Emmerich	150
Emmerich - Amsterdam	125
Genova - Alessandria	130
Alessandria - Domodossola	100
Domodossola - Brig	100
Brig - Bern	70
Bern - Basel SBB	110

TAVOLA 7

vire per sezionare il treno) poniamo le N° 59 e 60 Milano-Dortmund.

Giunti a Basel SBB la prima cosa da fare è quella di lasciare le carrozze N° 47-48-49 e 50 che proseguiranno con l'Italia-Express per Calais-Bruxelles.

Prima di ripartire agganciamo le

carrozze (in testa) N° 9 e 10 Roma-Amsterdam giunte con l'E.270; le carrozze (centro/coda) N° 7 e 8 Roma-Dortmund, anche queste giunte con l'Italia-Express; carrozze N° 85-86 e 87 (in coda) Basel SBB-Dortmund.

A Karlsruhe, altro « rimpasto »: si

TAVOLA 8

TREND E.204/207 "RIVIERA EXPRESS" - Servizio Invernale

COMPOSIZIONE SCHEMATICA

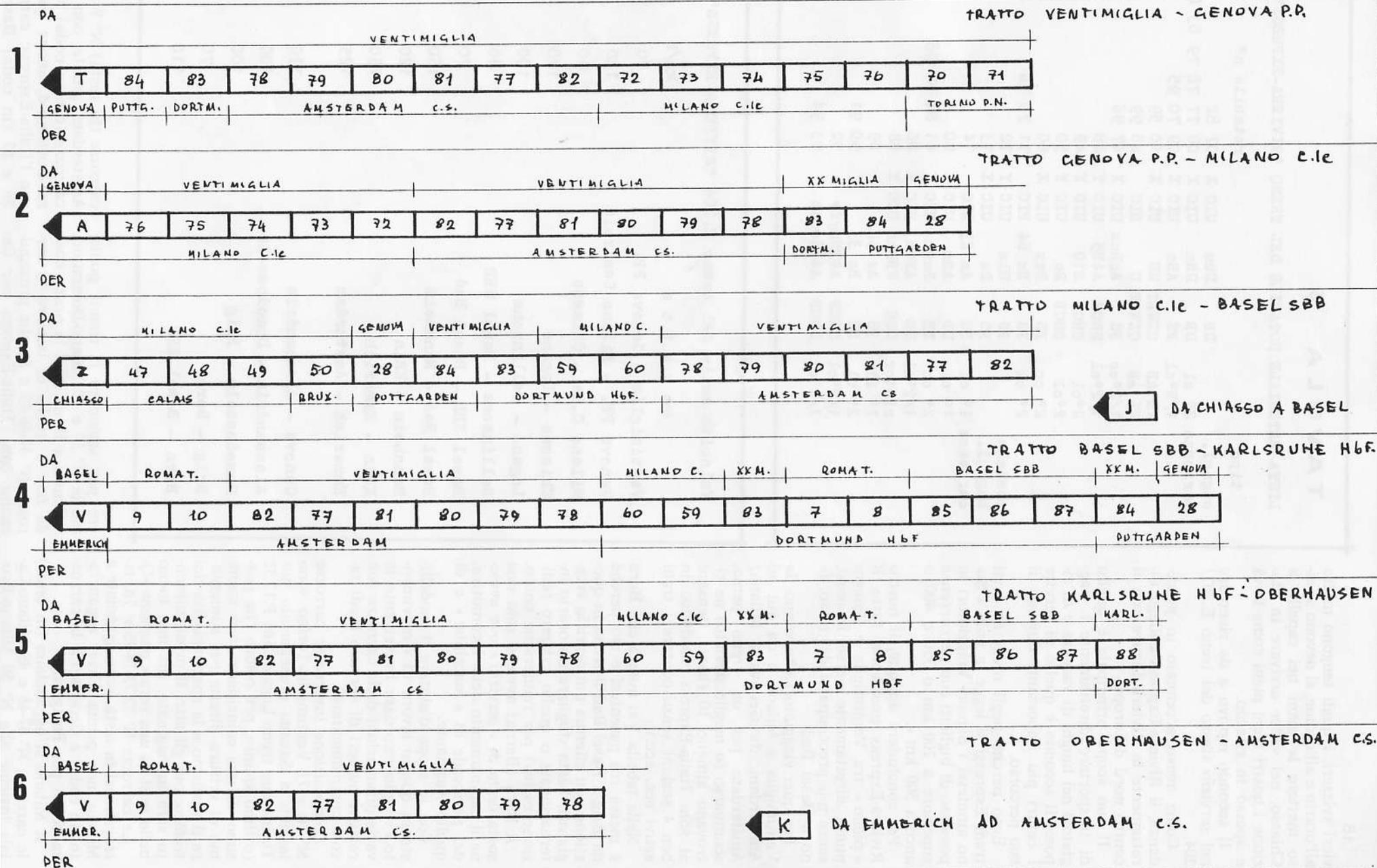


TAVOLA 9

TRENO E.204 / 207 - "RIVIERA EXPRESS" -

SERVIZIO ~~INVERNALE~~
ESTIVO

VENTIMIGLIA
GENOVA - MILANO - CHIASSO
GOTTHARD - BASEL - KARLSRUHE
AMSTERDAM

COMPOSIZIONE SCHEMATICA

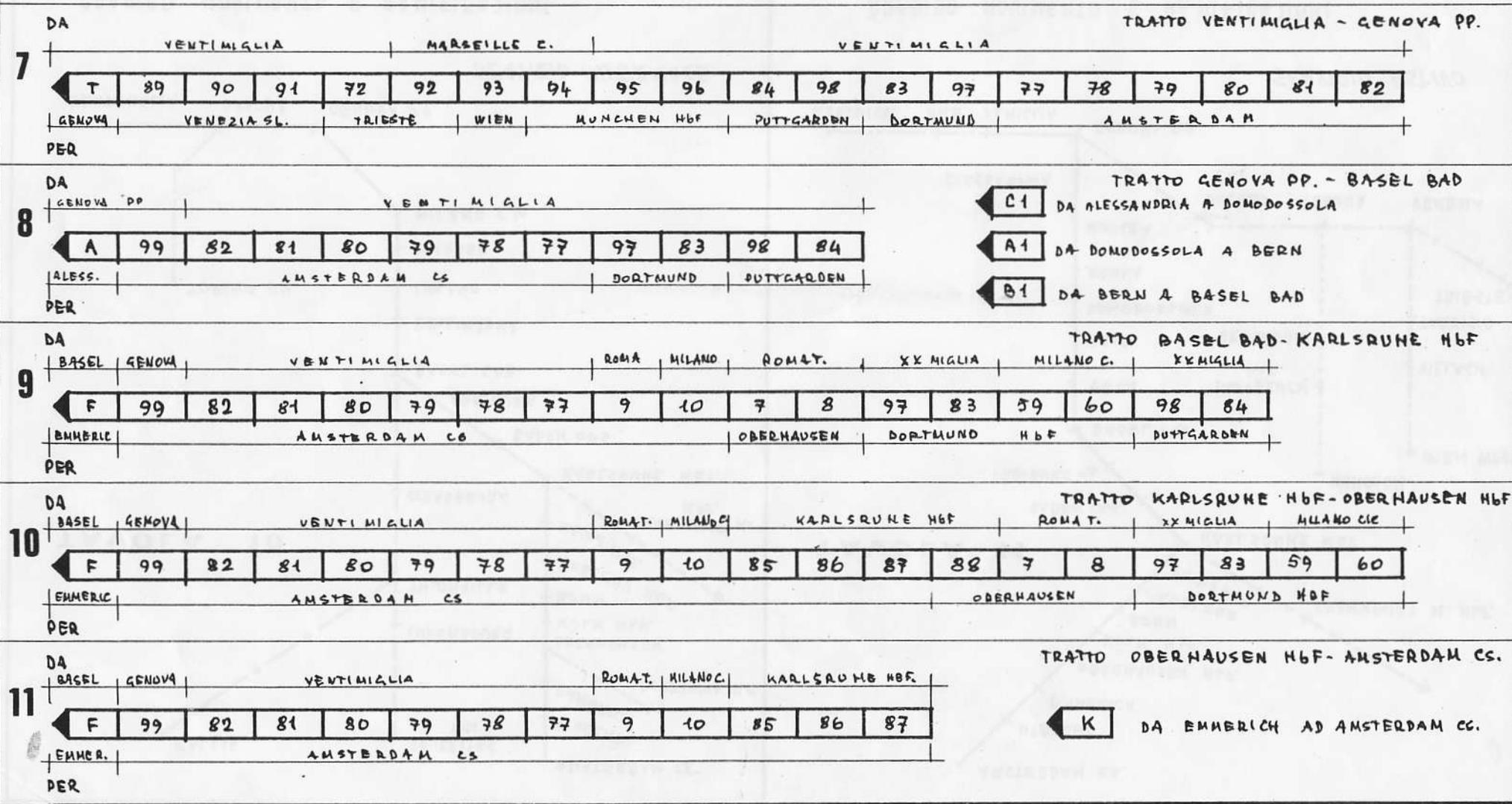
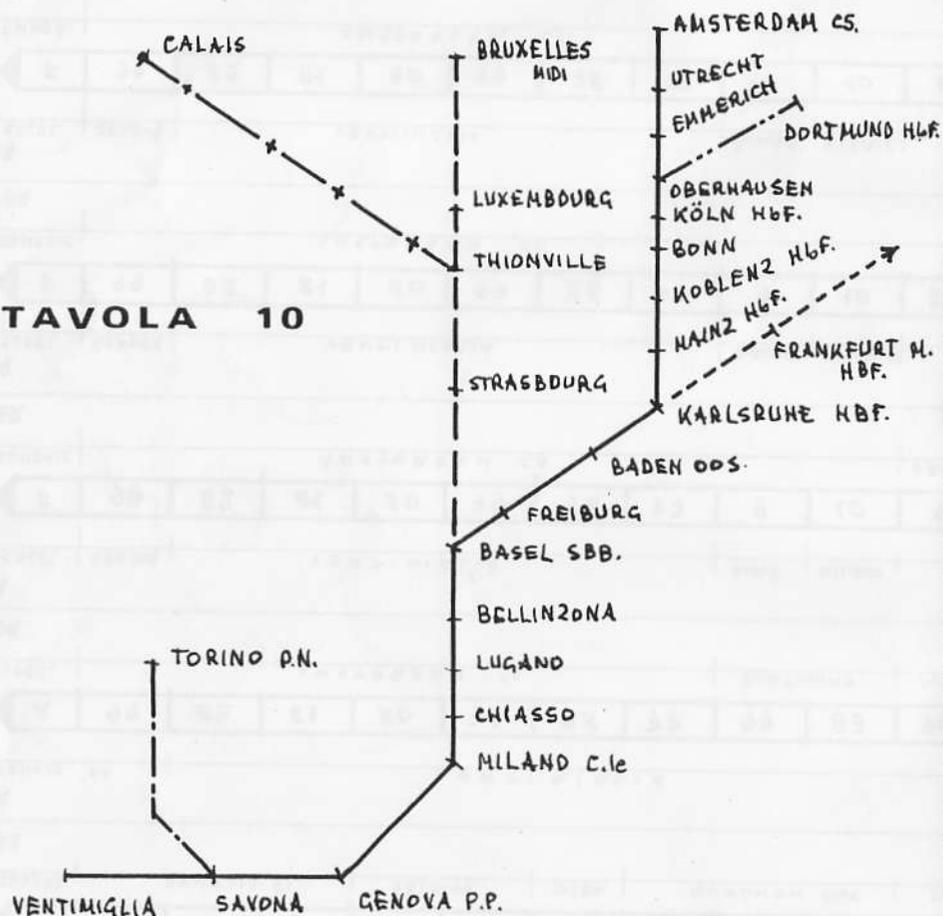


TAVOLA 10



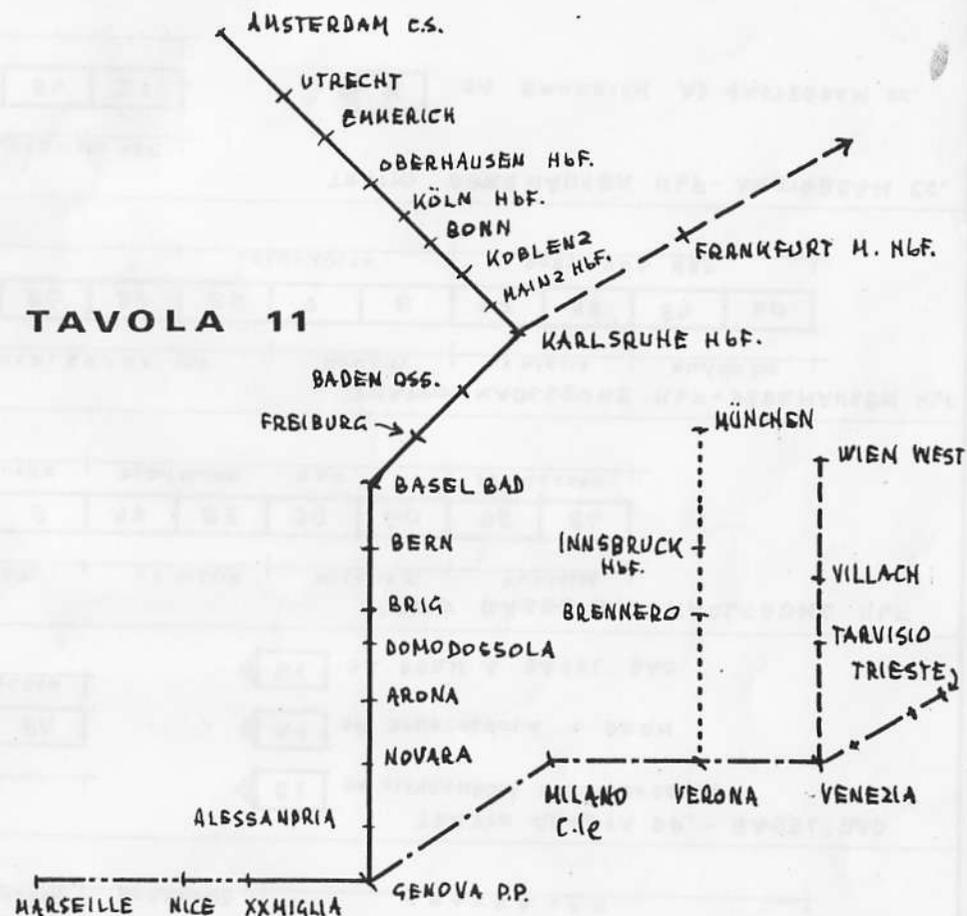
SERVIZIO INVERNALE

GRAFICO MOVIMENTO E RAMIFICAZIONI

TRENO E. 204 - RIVIERA EXPRESS -

—————	E. 204 / 207	
- - - - -	CARROZZE PER TORINO	
- - - - -	" " PUTTGARDEN	(vedi ITALIA-EXPRESS)
- - - - -	" " DORTMUND	
- - - - -	" " BRUXELLES	(vedi ITALIA-EXPRESS)
- + - - -	SEZIONE PER CALAIS	

TAVOLA 11



SERVIZIO ESTIVO

GRAFICO MOVIMENTO E RAMIFICAZIONI

TRENO E. 204 - RIVIERA EXPRESS -

—————	E. 204 / 207	
- - - - -	SEZIONE MARSEILLE - VENEZIA / TRIESTE / MÜNCHEN / WIEN W.	
- - - - -	CARROZZE PER PUTTGARDEN	(vedi ITALIA-EXPRESS)
- - - - -	SEZIONE VENTIMIGLIA / MARSEILLE - VENEZIA - TRIESTE / MÜNCHEN / WIEN W.	
- - - - -	CARROZZE PER MÜNCHEN	
- - - - -	" " WIEN WEST	
- + - - -	" " TRIESTE	

sganciano le carrozze (in coda) N° 84 e 28 Ventimiglia e Genova-Puttgarten trasferendole all'Italia-Express e si aggancia (sempre in coda) la carrozza N° 88.

Ad Oberhausen si lasciano le carrozze per Dortmund cioè le N° 60-59-83-7-8-85-86-87 e 88 (per non dire la metà del treno) le quali proseguiranno con treno E (= Diretto) 2539 Düsseldorf-Dortmund (P. II.37).

Composizione estiva; carrozze N° 92-93 e 94 (centro/testa) Marseille-Trieste, Wien e Munchen giungono a Ventimiglia con treno Espresso 5505 Marseille-Ventimiglia.

A Genova PP le suddette carrozze vengono sganciate (in testa) assieme alle N° 89-90-91-72-95 e 96 proseguendo tutte con treno Diretto 2640 (P.21.44) per Milano-Vedona (München)-Venezia (Wien)-Trieste.

Sempre a Genova PP aggiungiamo al treno (in testa) la carrozza N° 99 per Amsterdam.

Giunti a Basel Bad agganciamo (al centro) le carrozze provenienti da Roma e Milano (istrate con l'Italia-Express) per Amsterdam N° 9 e 10 e quelle da Milano per Dor-

tmund N° 59 e 60.

Inoltre agganciamo le N° 7 e 8 Roma-Oberhausen.

Nel servizio estivo le carrozze dirette Roma-Dortmund sono limitate ad Oberhausen.

A Karlsruhe, come nell'orario invernale, il Riviera-Express cede le vetture per Puttgarden all'Italia-Express N° 98 e 84.

Contemporaneamente il treno si arricchisce di 4 carrozze la N° 85, la N° 86 e l'87 per Amsterdam mentre l'88 per Oberhausen.

Ancora una volta ad Oberhausen una buona metà del treno viene sganciata; alcune delle vetture di questo gruppo proseguono per Dortmund (vedi orario invernale).

L'ultima constatazione da fare riguarda il tratto di linea non elettrificata (la sola sull'intero percorso) da Alessandria fino ad Arona.

La trazione normalmente è Diesel ma non è da escludere, sia pur raramente, due gr. 640 in doppia trazione!

Come si può notare, anche con il Riviera-Express ce ne un po' per

tutti i gusti (e un po' per tutte le linee dei nostri plastici): linee a semplice binario elettrificate (Ventimiglia-Genova), non elettrificate (Alessandria-Arona, con tanto di « vapore » e ciò, oggigiorno, è un lusso che non tutte le reti possono vantare ed è sempre più raro) e linee a doppio binario elettrificate (sistemi diversi da 3 kV CC alla 15 kV 16 2/3 hz alla 1500 V CC).

Non bisogna tralasciare di dire che tra Brig e Bern (linea del Sempione gestita dalle B.L.S. = Bern-Lotschberg-Simplon) vi sono molti tratti a semplice binario.

Eccoci alla fine del viaggio e della chiacchierata e salutiamoci cordialmente sotto la tettoia d'Amsterdam Centraal Station e, se ciò è stato di vostro gradimento, mi auguro di ritrovarvi tutti, presto, per un altro viaggio, e mi raccomando non dimenticate nulla né la valigia né lo spazzolino da denti...!

Il nostro modo di viaggiare, senza muovere un passo, è originale, attraente e affascinante e quello che è più importante è che non ci costa nulla!



**Se non ti va,
dillo a noi;
se ti piace,
parlane con
gli amici.**

È in svolgimento IL CONCORSO

indetto fra i Lettori, per il
plastico di una stazione HO/N

vedi regolamento nel n° 18

PARTECIPATE !

ABBONA

TEVI a

'TRENI'