verkehrshaus

VeRo in viaggio

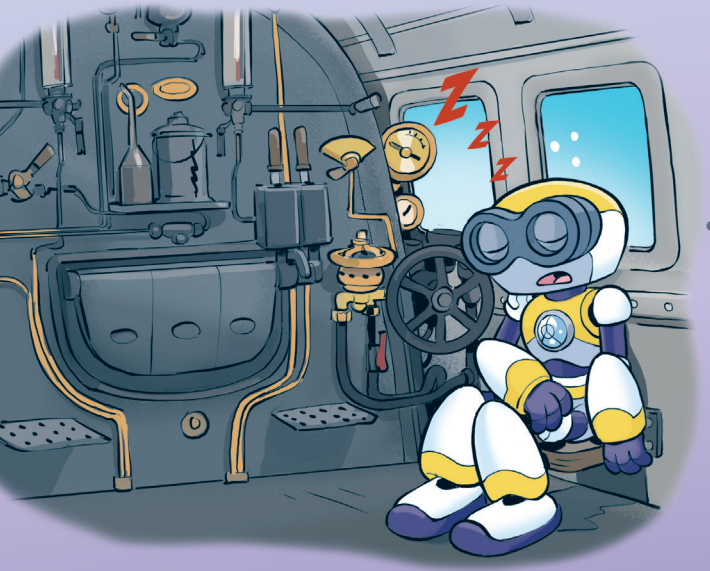
le avventure con l'«Elefante»

VeRo kids club

Con tanti fatti interessanti!

«Posso prendere il volante?» – «Voglio sapere quante ruote ha un camion!» Oggi al Museo dei Trasporti di Lucerna sono accorsi tantissimi bambini, che hanno dato a VeRo un gran da fare per tutta la mattina. «Adesso avrei proprio voglia di spaparanzarmi su un divano e riposarmi un po'», pensa VeRo tra sé e sé mentre si dirige verso il padiglione ferroviario. Sale sulla famosa locomotiva a vapore C 5/6, che tutti chiamano «Elefante», e prende posto nella cabina di guida riservata al macchinista. Che meraviglia stare seduti qui...

Inizia a immaginare quanto sarebbe bello poter valicare il San Gottardo a bordo dell'«Elefante» e in un attimo si addormenta. Emette ronzii silenziosi da ogni fessura del suo corpo metallico. Se la dorme della grossa e sogna di prendere il treno al volo dopo una corsa a perdifiato.



Fiù, ce l'ho fatta per un pelo! Sollevato, VeRo sale i gradini della potente locomotiva con la sua valigia stracolma. C'è mancato poco! Il macchinista gli domanda con un sorriso: «Pronto per l'avventura?» Pieno di gioia, VeRo annuisce. È il suo primo viaggio a bordo dell'«Elefante».

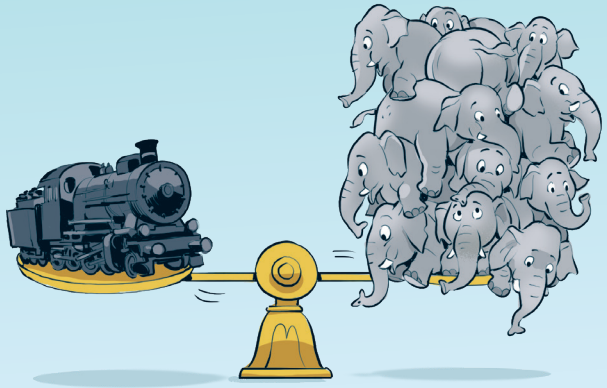
Che emozione! Il macchinista gli indica il posto accanto al suo. La conducente, in piedi vicino al macchinista, soffia a pieni polmoni nel suo fischietto: «Si parte!»

Il glossario di VeRo

Quella della tipologia C 5/6 era la più grande e una delle più potenti locomotive a vapore gestite dalle FFS e per questo era soprannominata «Elefante».

Non appena la locomotiva si mette in movimento, il macchinista porge a VeRo un berretto. «Così sembri un vero macchinista», gli dice ridendo. Tutto orgoglioso, VeRo indossa il berretto e sente i potenti motori che iniziano a lavorare sotto i suoi piedi. La locomotiva sbuffa ed emette dense nuvole di vapore mentre percorre lentamente i primi metri.

VeRo sbircia incuriosito fuori dal finestrino. L'«Elefante» prende velocità con un ritmo fragoroso. Il paesaggio cambia. Prati verdeggianti scorrono davanti agli occhi, alternandosi a rocce e montagne scoscese. «Sai che questa locomotiva ha più di 100 anni?», chiede il macchinista mentre manovra le leve con grande concentrazione. «Fu costruita nel 1916 e utilizzata per trainare i treni merci pesanti sui ripidi pendii lungo il tratto del San Gottardo. La sua potenza di trazione era enorme, e lo è tuttora.» VeRo rimane a bocca aperta per lo stupore: «Così vecchia e ancora così potente! Ma come funziona esattamente?» – «Grazie ai cinque assi motori, che vengono azionati da una poderosa macchina a vapore. Pesa 128 tonnellate, circa quanto 43 elefantesse», risponde il macchinista. VeRo ascolta incantato e ripete incredulo: «Davvero? 43 elefantesse?... Sono sicuro che causerebbero un ingorgo proprio come quelle auto.» VeRo ride e indica la coda di automobili ferme in colonna, che la locomotiva sta superando.



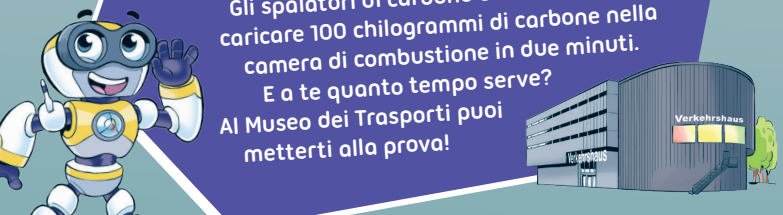
All'improvviso attraversano un imponente ponte di pietra. «Stiamo per entrare nel tunnel a spirale, che supera un dislivello di 190 metri lungo un tragitto di nove chilometri», spiega il macchinista. «Per questo la chiesa di Wassen si può vedere da tre prospettive diverse, mentre il percorso si snoda formando una spirale attraverso tre gallerie e tre ponti. VeRo conta pieno di entusiasmo: «Uno, due... ed eccola per la terza volta!» Wow, gli occhi di VeRo brillano.

L'«Elefante» sbuffa mentre attraversa strette valli e gole profonde e si inerpica sul Gottardo. L'aria diventa più fresca e VeRo scorge una famiglia di marmotte tra i paravalanghe. «Guarda lì», esclama entusiasta. Il macchinista ride: «Sì, il San Gottardo è noto per la sua fauna meravigliosa.» Accanto al macchinista, un nerboruto fuochista è impegnato a caricare il carbone nel focolare sul retro della caldaia con una pala. «Senza il lavoro del fuochista, l'«Elefante» non potrebbe viaggiare», spiega il macchinista. VeRo tossisce per il fumo. Osserva come il carbone brucia e genera il calore necessario a trasformare l'acqua contenuta nella caldaia in vapore, il vero motore della locomotiva.

Ma ad un tratto l'«Elefante» sussulta e poi si arresta. «Oh no!», grida disperato il macchinista. «Sembra che una biella si sia allentata. E ora cosa facciamo?» VeRo balza in piedi risoluto. «Non preoccupatevi, un robot può essere sempre d'aiuto!» e così dicendo tira fuori gli attrezzi dalla sua valigia stracolma. «Ho come me tutto quello che ci serve.» VeRo e il personale del treno si mettono al lavoro insieme. Dopo alcuni minuti di gemiti e lamenti, il problema è fortunatamente risolto. «Ecco fatto!» VeRo fa un salto di gioia. «Hai trasformato un elefante in una zanzara», ride il macchinista.

Il glossario di VeRo

Gli spalatori di carbone dovevano caricare 100 chilogrammi di carbone nella camera di combustione in due minuti. E a te quanto tempo serve? Al Museo dei Trasporti puoi metterti alla prova!



VeRo e il personale del treno hanno già superato il punto più alto del Gottardo, situato a 2106 metri sul livello del mare, e ora stanno scendendo a valle attraverso il paesaggio soleggiato del Ticino. «A proposito, ci troviamo ancora in Svizzera», dice il macchinista. «Ma qui le persone parlano italiano e l'aria è molto più calda.»

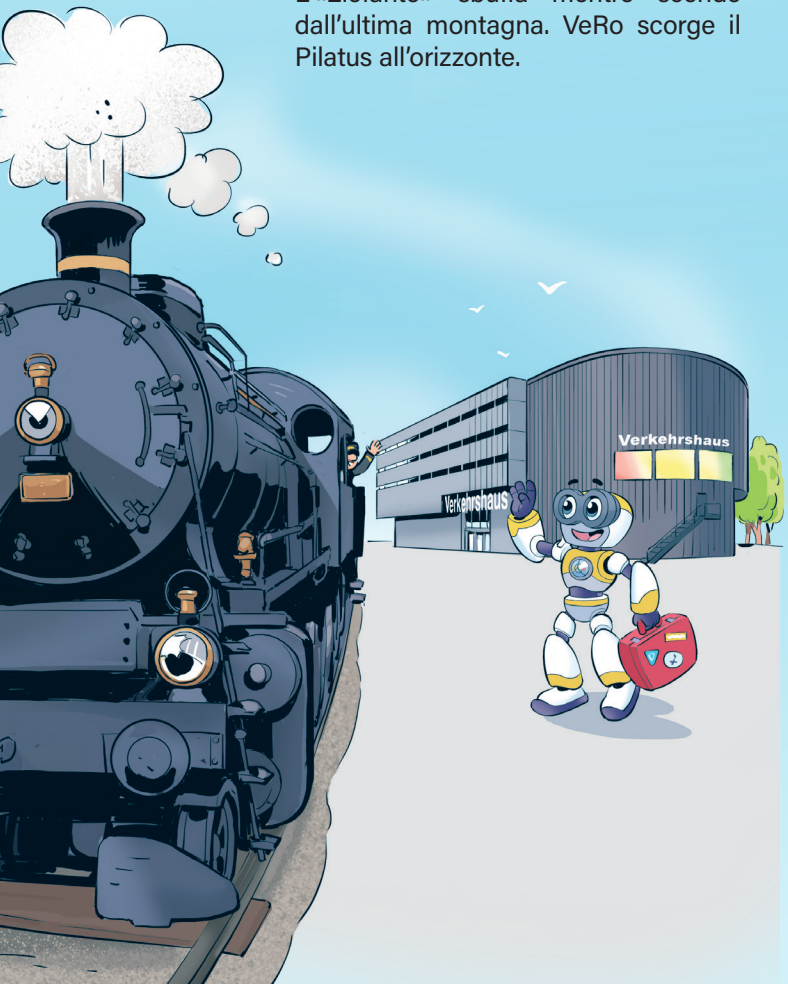
VeRo è contento di fare una pausa alla stazione di Bellinzona. «È ora di rifocillarci!», afferma il macchinista. «Visto che l'«Elefante» non può farci la doccia con la proboscide, pensiamo noi a rinfrescarci con un bel gelato!»

Terminata la sosta, si torna indietro verso Lucerna. Questa volta la locomotiva prende il percorso più breve attraverso il tunnel del Gottardo, una delle gallerie ferroviarie più lunghe del mondo. Il viaggio lungo il tunnel di 57 chilometri dura solo 17 minuti con i più recenti treni EC250. Proprio come l'«Elefante», anche l'EC250 ha il soprannome di un animale. Viene chiamato «Giruno», parola che deriva dal nome romancio della poiana. Sulla via del ritorno, a VeRo è concesso di dare una mano al macchinista. «È piuttosto sgangherata», osserva VeRo mentre convalida i biglietti con un'obliteratrice antiquata risalente al secolo scorso.

Il consiglio di VeRo

Al Museo dei Trasporti puoi provare l'emozione di un simulatore di treno all'interno del «Giruno»!

Dopo qualche minuto nel tunnel buio, riappaiono sul versante nord delle Alpi. L'«Elefante» sbuffa mentre scende dall'ultima montagna. VeRo scorge il Pilatus all'orizzonte.



Quando il treno rientra nel Museo dei Trasporti, VeRo grida entusiasta: «Grazie, «Elefante»! È stata un'avventura fantastica!» La locomotiva emette un'ultima nuvola di vapore in segno di saluto, come a voler dire: «Non c'è di che!»

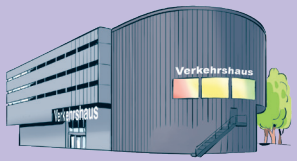
Poi di colpo sussulta di nuovo. «Un altro guasto no», pensa tra sé VeRo. Quando alza lo sguardo, è circondato da una folla di bambini ridacchianti che lo scuotono e gli chiedono: «Dormito bene, VeRo?» VeRo non riesce a credere che tutto quello che ha vissuto sia solo un sogno. «Ora ci puoi mostrare il museo?» – «Ma certo», risponde VeRo gioioso, e poi racconta ai bambini il suo emozionante viaggio.

Il glossario di VeRo

Un tempo i treni funzionavano a carbone e producevano molto fumo. A causa della scarsità di riserve di questo combustibile, le ferrovie svizzere sono state presto elettrificate.

Ciò ha avuto un impatto positivo sulla salute delle persone e sull'ambiente, in quanto la quantità di CO_2 rilasciata nell'aria è diminuita. La linea del Gottardo è stata elettrificata circa 100 anni fa con l'aiuto di centrali idroelettriche costruite a questo scopo dalle FFS.

Grazie alla presenza di numerosi fiumi e laghi, la Svizzera è conosciuta anche come il **«castello d'acqua d'Europa»**. Le centrali elettriche generano elettricità pulita dall'acqua. Oggi in Svizzera sono presenti circa 700 centrali idroelettriche che producono più della metà dell'elettricità del Paese.



Verkehrshaus der Schweiz
Haldenstrasse 44
CH-6006 Luzern
041 375 75 75
info@verkehrshaus.ch