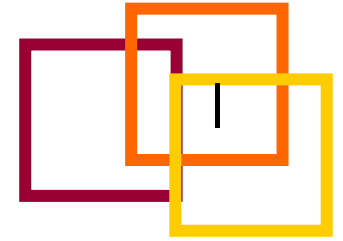


La stazione di Monza



Uno sguardo dall'esterno

Il 17 agosto 1840 viene inaugurata la linea ferroviaria che collega Milano con Monza, che riscuote sin dall'inizio un grande successo di pubblico, consentendo ai milanesi di raggiungere agevolmente l'amenissimo territorio monzese, il Parco Reale e le prime pendici della verde Brianza. A corredo di questo breve ma importante tratto di strada ferrata viene realizzata a Monza una prima stazione ferroviaria, opera dell'architetto Giovanni Milani, improntata al gusto neoclassico evidenziato dal pronao, con una tettoia in vetro e ferro distrutta durante la seconda guerra mondiale, e dal frontone visibili nelle fotografie dell'epoca. Al suo interno è tuttora presente la saletta reale d'attesa utilizzata dal re Umberto I che da Roma giungeva a Monza in treno. Il convoglio era formato da quattro carrozze: a prima destinata alla regina, la seconda al re, la terza ai dignitari di corte e la quarta alla servitù.

Il fabbricato fu poi demolito a causa della costruzione, negli anni fra il 1882 e il 1884, della nuova, più ampia stazione resasi necessaria a seguito del prolungamento della linea ferroviaria in direzione di Como e del San Gottardo, di Lecco e di Sondrio che rese Monza un crocevia di traffici e di percorsi verso l'Europa. Recentemente l'edificio è stato ristrutturato per renderlo più funzionale alle attuali esigenze del viaggiare.

La saletta d'attesa del re

Si tratta di un interessantissimo esempio del gusto eclettico allora imperante nell'ambito della committenza nobiliare e della ricca borghesia cittadina: l'ambiente, di proporzioni vicine al quadrato, racchiude in uno spazio non grande un prezioso corredo di elementi

decorativi di raffinata eleganza, pienamente recuperati dal restauro promosso tra il 1999 e il 2001 dall'Associazione Amici dei Musei di Monza e Brianza che, dopo anni di incuria e di degrado, ha riportato all'antico splendore la Saletta trasformandola in sede espositiva e cornice di eventi culturali di alto livello e adottandola come propria sede.



*Stazione di Monza, esterno,,2008
Monza station, outside,2008*

TRAVELLING BY TRAIN IN THE YEARS

La stazione di Monza

*Stazione di Monza,
saletta reale, interno, 2008*
*Monza station, king's waiting
room, inside, 2008*



Ogni minimo dettaglio decorativo riconferma l'attenta scelta dei materiali e la cura artigianale estrema usata nella realizzazione dell' ambiente, dal pavimento musivo alle tempere delle pareti con delicati mazzi di fiori, nastri e putti, riquadrati da cornici a motivi geometrici dorati con ghirlande di foglie e bacche, dalla consolle con specchiera e motivi a intaglio e dorature, arricchita dai piccoli tondi che racchiudono busti di uomini illustri, al camino con bassorilievi in marmo di Carrara. La campagna decorativa della Saletta costituisce dunque un tipico, coerente ed integro esempio del gusto eclettico di fine Ottocento, particolarmente gradito nell'ambito della corte sabauda come dimostrano i coevi interventi negli Appartamenti Reali in cui confluiscono elementi desunti dalla solida tradizione accademica italiana, dove gli accenti romantici convivono armoniosamente con spunti neo-rinascimentali e l'esuberante ricchezza degli ori neo-rococò. A coronamento del ricco apparato ornamentale dispiegato sulle pareti, il soffitto della Saletta ospita un affresco eseguito tra il 1883-

1884 dal pittore monzese ottocentesco Mosè Bianchi, che lo realizzò in stile tiepolesco. Entro un'ellisse, contornata da motivi dorati a rilievo, è raffigurato lo stemma dei Savoia, sorretto da un genio e quattro putti che si stagliano nel cielo tra le nuvole per celebrarne il fasto.

L'opera è a tecnica mista, con parti a secco e parti a fresco, riprodotte mediante spolvero e incisione da un cartone tuttora esistente presso i Musei Civici di Monza, conferma le doti del Bianchi.

La sala comandi

Il ruolo delle stazioni di comando è fondamentale per il funzionamento della rete ferroviaria italiana in quanto regolano la possibilità di variare la velocità dei treni e la direzione che possono intraprendere.

Le linee ferroviarie sono divise in più tratte, la stazione di comando segnala al treno, grazie all'uso di semafori posti lungo il percorso, con il colore verde che le due tratte successive sono libere, con il colore arancione che una tratta è libera, ma non la seguente, mentre il colore rosso indica la presenza di un treno nella tratta successiva.

Il ruolo della sala di comando della stazione consiste proprio nell'inviare questi segnali, dai quali dipende la velocità minore o maggiore che i treni possono raggiungere perché per avere un'altra velocità sono necessarie almeno due tratte libere così da avere un maggiore spazio di frenatura, che aumenta all'aumentare della velocità.

La linea Milano-Chiasso è una linea internazionale e commerciale, sulla quale si possono, pertanto raggiungere sino a 160 Km/h, considerando anche le difficoltà tecniche dovute a elementi particolari della rete, quali la pendenza, le curve e i fattori legati al terreno e alla struttura dei binari, che devono essere in grado di reggere certe ve-

Monza station

locità.

Importante è il ruolo delle stazioni per il controllo del TE, trazione elettrica, il complesso sistema di fili che permette il funzionamento dei treni e che deve sempre essere mantenuto attivo nonostante i danni cui facilmente può andare incontro.

L'attuale sala di comando era un tempo l'ufficio del capostazione, figura scomparsa a causa della divisione del lavoro, come vendita biglietti, annunci..., in diversi ambiti con variegato personale. Fondamentale è il ruolo dell'ACEI, l'apparato centrale elettrico itinerari, il cui compito è quello di elaborare i percorsi e le tabelle orarie dei treni, importante è anche il ruolo del software IAP, informazioni automatiche pubbliche, che regola gli annunci per gli arrivi e le partenze dei treni. La linea Como-Chiasso è una delle linee più trafficate, per questo finora non è stato possibile aggiornarla ed è ancora necessario il lavoro manuale degli operatori che devono preparare tramite appositi pannelli di controllo i percorsi per i treni, scegliendo quali binari percorrere e a quali velocità.

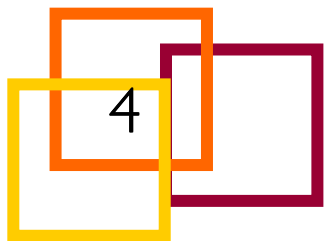
Nelle tratte aggiornate si usa gli ACC, apparati centrali computerizzati, che permette l'automazione del sistema e una sua conseguente velocizzazione del sistema.

Il piazzale

L'attuale piazzale della stazione è composto da 7 binari che dirigono a Como-Chiasso, Milano, Tirano e Lecco. Dispone inoltre di uno scalo merci che serve, tra l'altro, la vicina area di stoccaggio della ex Lombarda Petroli a Villasanta.

*Stazione di Monza, sala comandi, 2008
Monza station, signal box, the inside, 2008*





La stazione di Monza

The view, outside

The line which joins Milan to Monza was inaugurated on 17th August in 1840 and soon became popular, because it was useful for people to reach the beautiful nature of Monza territory, the Royal Park and the first hills in Brianza. Meanwhile, Monza station was built on this short but important railway-line; it was created by the architect Giovanni Milani and based on the new-classical style highlighted by the pronaos, consisting of an iron and glass roof, which was destroyed in the Second World War and of the pediment you can see in the photos of the period.



In the inside there is still the royal waiting room, used by King Umberto I, who used to travel from Rome to Monza by train. It consisted of four coaches: the first was suitable for the queen, the second for the king, the third for royal dignitaries and the fourth for the servants.

This first building was then demolished and, between 1882 and 1884, the new, bigger railway-station was built, due to

Stazione di Monza, IL'attuale sala di attesa, 2008

Monza station, waiting room, 2008

the protraction of the line to Como, San Gottardo, Lecco and Sondrio, which made the station a crossroad of traffics to Europe. Recently the building has been restructured in order to make the station more practical for today's travelling demands.

King's waiting room

The 17th August in 1840 was inaugurated the railway, second line in Italy after the famous Naples – Portici, which was opened the year before. It connected Milan with Monza, the splendid centre of the court of Ranieri d' Asburgo. In spite of an obvious tie with the court and its hosts, the new railway line collects the great succeeding of public, who could arrive easily to the pleasant territory of Monza, the Real Park and the first green area. Then in Monza was realized the first railway station, work of the architect Giovanni Milani, who imprinted the evidenced new-classic style. Then the manufactured was demolished because of the construction, in the years between the 1882 and 1884, of the new station necessary as a result of extension of the railway line in direction of Como and the Saint Gottardo, of Lecco and Sondrio. So Monza became the crossroads of traffics towards the Europe. The new station, which was built in the area of the King's garden, was a modern construction which was equipped also of a shed in glass and iron but it was destroyed during the second world war; inside, Umberto of Savoia, user of the train like means of transport, realized the famous little room called King's Room, which was destined to the gifts travellers and their hosts. This is an interesting example of an eclectic view of the nobility and the rich city bourgeoisie: the atmosphere encloses in a small space decorative and elegance elements; it is totally restaurated by the Monza Museums Friendly Association, after many years of degrada-

VIAGGIARE IN TRENO IERI E OGGI

Monza station



*Stazione di Monza,
saletta reale, affresco, 2008*
*Monza station, king's waiting
room, fresco, 2008*

tion. Now the Room is an expositive centre and frame of cultural events of high level. Every minimal decorative detail reaffirms the ability of the chosen of the materials and the extreme attention in the realization of the atmosphere: the pavement, the decoration of the walls with bunch of flowers, tapes and small statues, the console with mirror to the fireplace in marble of Carrara. The decorative campaign of the Room constitutes therefore a typical, coherent and integral example of the eclectic taste of the end of 1800's. This style is a mix of elements resumed from the typical Italian tradition, the new classic style and some elements of the new-rococo. The ceiling of the Room accom-

modates in an ellipse the Genius of the Savoia, painted from Mosè Bianchi between 1883 and 1884. The mixed technique confirms the dowries of the Mosè Bianchi who operated in the last few decades of the century.

Cabin of remote control

The presence of remote control cabins is essential for the work of Italian railways since they control the possible variation of changing

speed and direction.

Railway lines are divided into many sections, the station gives signals to trains thanks to traffic-lights along the tracks; if the light is green, it means that the two lines are free, if it's orange, only the next one is free, when there's a red line, there is a train in the next section.

The train speed depends on the colour of the traffic-lights because high-speed trains need two free sections since it is necessary for them to have more room to brake.

The line between Milan and Chiasso is international and commercial, on it the highest speed is 160 Km/h due to many difficulties depending on the ground, the bends, the gradient and the structure of the lines, which must be able to suffer high speed.

The stations also have to control TE, the electric traction, a system which controls the electricity given to the train, which must be kept, despite the damages it can suffer.

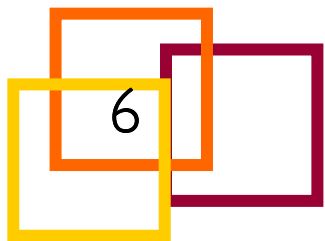
The remote-control cabin was once the office of the station-master, who is no longer operating because work has been divided among many people with different tasks.

The role of the ACEI, electrical centre for itineraries, is to establish train itineraries and timetables, while the software IAP, automatic public information, controls announcements about trains arrivals and departures.

The line Milan-Chiasso is one of the busiest, so that it has been impossible so far to bring it up to date and manual operations are still essential, so workers have to prepare itinerary for trains, they have to choose directions and suitable speed.

The most developed technology is given by the ACC, computer central of control, which allows the system automation and the consequent increase of speed.

TRAVELLING BY TRAIN IN THE YEARS



Linea Ferroviaria Milano-Chiasso

Introduzione

La stazione ferroviaria di Monza è ubicata presso l'interscambio fra Milano-Chiasso e Milano-Carnate-Lecco. È uno dei principali nodi della rete ferroviaria a nord di Milano. Si tratta di uno dei primi interscambi realizzati in Italia che collegava inizialmente la cittadina Brianzola con Como e ed è scalo di testa della linea ferroviaria per Molteno. Attualmente è stazione di transito di treni Intercity diretti alle città svizzere di Chiasso, Basilea, Zurigo, Sciaffusa e alla città di Bergamo, Brescia e Livorno.

Cenni storici

Il primo tratto ferroviario realizzato in Lombardia è stata la linea Milano-Monza. Inizialmente, tuttavia, il governo austriaco era intenzionato a privilegiare la linea Milano-Como con un prolungamento verso Bergamo, che fosse completamente separata da Lecco quella monzese. Il progetto fu successivamente ridimensionato e si decise di collegare la linea ferroviaria di Monza con Como. Il 10 ottobre 1849 fu inaugurato il tratto Monza-Camnago, mentre Camerlata fu raggiunta il 6 dicembre. La linea fu completata in epoca post-unitaria.

Mappa del servizio

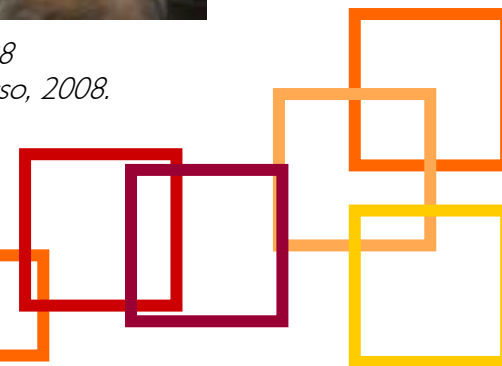
Linea per Basilea
Chiasso
Como San Giovanni
Albate-Camerlata
Cucciago
Cantù-Cermenate
Carimate

Camnago-Lentate
Seregno
Desio
Lissone-Muggiò
Monza
Sesto San Giovanni
Milano Greco Pirelli
Milano Centrale



*Viaggio sulla tratta Milano-Chiasso, 2008
A train journey on the line Milan-Chiasso, 2008.*

VIAGGIARE IN TRENO IERI E OGGI



The Milan-Chiasso Line

Introduction

Monza railway station is situated along the line between Milan-Chiasso and Milan-Carnate-Lecco. It's one of the main railway junctions north of Milan. It's even one of the oldest railway lines in Italy; it originally joined Monza, Lecco and Como and was a terminal station of the line to Molteno. Today, Intercity trains towards Chiasso, Basilea, Zurigo, Sciaffusa, Bergamo, Brescia and Livorno go through this station.

History

The first track line in Lombardy was the Milan-Monza line. However, at first, the Austrian government wanted to privilege the line Milan-Como with an extension to Bergamo, which was completely separated from the one of Monza. This project was then reorganized and they decided to join Monza and Como. In 1849, on 10th October, the line Monza-Camnago was inaugurated, while Camerlata was added on 6th December. The line was completed after the unity of Italy.

Map service

Line to Basilea
 Chiasso
 Como San Giovanni
 Albate-Camerlata
 Cucciago
 Cantù-Cermenate
 Carimate
 Camnago-Lentate

Seregno
 Desio
 Lissone-Muggiò
 Monza
 Sesto San Giovanni
 Milan "Greco Pirelli"
 Milan central station



Old locomotive in Como, our group, 2008.

La Funicolare Como-Brunate

La Funicolare Como-Brunate è una funicolare inaugurata nel 1894 che unisce i due Comuni lombardi.

Fino agli inizi del XIX secolo, il paese di Brunate era praticamente isolato. Una mulattiera fu tracciata nel 1817 e lo collegava a Como. Nella seconda metà del XIX secolo, furono costruite tortuose e strette carrozzabili che collegavano Brunate con Como e Tavernerio, ma tutto ciò non bastava.

Fu soprattutto grazie all'impulso della famiglia Bonacossa, che possiede tuttora una villa a Brunate, che si decise di intraprendere la costruzione di una funicolare che collegasse Como a Brunate, ponendo così fine alle difficoltà di accesso al paese.

L'11 novembre 1894, dopo meno di un anno di costruzione, la Funicolare Como-Brunate fu solennemente inaugurata alla presenza del Cardinale Andrea Carlo Ferrari, da pochi mesi Arcivescovo di Milano.

La costruzione della funicolare ha contribuito allo sviluppo turistico della località collinare, grazie anche allo spettacolare panorama su Como e sull'omonimo lago che si può ammirare durante il viaggio.

La Funicolare ha le sue stazioni di partenza/arrivo in piazza A. De Gasperi a Como, in cui si conserva ancora l'antica facciata di legno che risale al 1894, ed in piazza A. Bonacossa a Brunate; lungo il tragitto vi sono due fermate a richiesta: una a Como Alta ed una a Carescione (frazione di Brunate).

La Funicolare è su unica rotaia e con uno scambio a metà tragitto in cui si incrociano il vagone in salita e quello in discesa. Supera un dislivello di circa 500 metri e supera una pendenza media del 50%, con punte massime del 55%, attraversa una galleria e un viadotto.

Il viaggio dura sette minuti ed il servizio si effettua tutti i giorni dalle 6 alle 22,30 (in estate il turno è prolungato sino alle 24). Le partenze

sono ogni ogni mezz'ora, che diventano ogni quarto d'ora negli orari di punta. La gestione è affidata all'ATM Milano.



*Funicolare Como Brunate
Como-Brunate Cable-Railway*

VIAGGIARE IN TRENO IERI E OGGI

Como-Brunate Cable-Railway

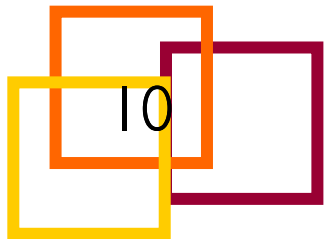
The cable-railway from Como to Brunate was inaugurated in 1894 to join the two towns.

Until the first years of the 19th century, the town of Brunate was practically isolate. A mule track was made in 1817 joining Brunate with Como. During the second half of the 19th century, windings and narrow streets which joined Brunate with Como and Tavernerio were built, but it wasn't enough. It was above all thanks to the Bonacossa family, who still now have a mansion house in Brunate, if the building of the cable-railway began, thus avoiding the troubles to enter the town. On 11th November 1894, after less than a year of building, the cable-railway was inaugurated in the presence of cardinal Andrea Carlo Ferrari, who had been the archbishop of Milan for few months. The building of the cable-railway contributed to the touristic development of Brunate, also thanks to the breathtaking view on Como and on the lake which can be seen from there and also during the trip. The cable-railway has its stations in square A. de Gasperi in Como and in square A. Bonacossa in Brunate; on the route there are 2 stops: one at the higher part of Como and one at Carescione (Brunate hamlet).

The cable-railway is on one-way rail and has points at half route where the wagon going up meets the one going down. It has a height difference of 500 meters and an average inclination of 50%, with peaks of 55%; it goes through a gallery and over a viaduct. The trip takes 7 minutes and it's possible to go to Brunate every day from 6 a.m. to 22:30, during summers even until 24:00. The departures are every half an hour and every quarter an hour in rush hours. The management is kept by "ATM Milan".

Cable-railway in Como, the entrance, 2008.





Storia delle Ferrovie finlandesi

Le Ferrovie di Stato Finlandesi furono fondate dal Senato di Finlandia nel 1860. Poiché la Finlandia era un Gran Principato sotto la Russia Imperiale, le ferrovie furono costruite con lo scartamento della vicina Russia (1524 mm, i.e. 5 ft. exactly), piuttosto che con lo scartamento dell'Europa occidentale di 1435 mm. La prima linea tra Helsinki e Hämeenlinna venne aperta nel 1862, mentre un'estensione da Riihimäki alla nuova stazione di San Pietroburgo nel 1870. L'intera linea era di proprietà delle Ferrovie Finlandesi, anche se alcune parti di essa erano sul suolo russo. Tra il 1875 e il 1950 molte ferrovie private vennero incorporate a quelle di stato, come la Hanko-Hyvinkää, la prima ferrovia privata in Finlandia e la prima a essere venduta allo stato nel 1875. Il ponte sul fiume Neva a San Pietroburgo, aperto nel 1912, collegò le ferrovie russe e finlandesi. Dopo l'indipendenza della Finlandia, la parte di ferrovia fuori dai confini statali passò ai Russi. Il Museo delle Ferrovie Finlandesi a Hyvinkää è il museo ufficiale della compagnia.

Elettrificazione

L'elettrificazione delle ferrovie finlandesi non iniziò prima della fine degli anni '60, ma la maggior parte delle tratte sono ora elettrificate. Il sistema usato è a 25 kV 50 Hz AC a fili sospesi (come in molti paesi quali Danimarca, Francia e Gran Bretagna). La più ampia classe di locomotori è la Sr1 (costruita nell'Unione Sovietica dal 1973), ora affiancata dalla classe Sr2 e dalla Sr3 ad alta velocità (Pendolino). I primi treni a corrente elettrica cominciarono a operare nell'area di Helsinki nel 1969, inizialmente tra Helsinki e Kirkkonummi. Procedendo verso nord, i cavi elettrici raggiunsero Seinäjoki nel 1975, Kokkola nel 1981, Oulu nel 1983 e infine il punto più a nord a Rovaniemi nel 2004. La più recente zona elettrificata è la linea Iisalmi-

Oulu nel Dicembre 2006.

Il trasporto di legna

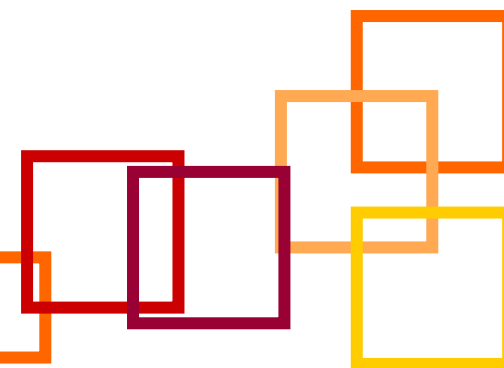
Le foreste, circa il 70% del territorio, costituiscono la maggiore risorsa del paese, che è un importante esportatore di legno e pasta di legno utilizzata per produrre carta.

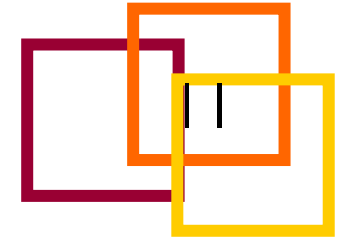
Le Ferrovie finlandesi oggi

Il gruppo VR è la più importante agenzia di trasporti pubblici oggi in Finlandia, fornendo servizi su rotaia, costruzione e manutenzione dei tratti ferroviari, ma anche servizi stradali, di ristorazione, catering e telecomunicazione.

Il servizio ferroviario è la più rilevante area di affari, con un incasso netto di 1.2 miliardi di euri e 65 milioni di passeggeri ogni anno, con più di 12.000 dipendenti. I fattori chiave di successo sono sicurezza, efficienza e velocità dei treni, cura per l'ambiente e comodi collegamenti verso la vicina Russia, con 6 tratte giornaliere internazionali. Circa l'80% delle tratte operano con locomotive elettriche, mentre solo 2.600 km dei 5.700 totali del sistema ferroviario sono elettrificati. Il gruppo VR è anche il più grande costruttore di ferrovie finlandese, coprendo tutti gli aspetti tecnici delle ferrovie, dalla progettazione all'implementazione effettiva.

VIAGGIARE IN TRENO IERI E OGGI





History of Finnish Railway-lines

The Finnish State Railways was founded by the Senate of Finland in 1860. As Finland was a Grand Principality under the Russian empire, railways were meant to travel to Russia, rather than to the Western European countries. The first rail line between Helsinki and Hämeenlinna was opened in 1862. An extension from Riihimäki to the new Russian station in St.Petersburg was inserted in 1870. The entire line belonged to the Finnish State Railways, even though parts of it were built in Russia. Between 1875 and 1950 most private broad-gauge Finnish railways were incorporated into the State Railways, such as the Hanko-Hyvinkää Railroad, which was the first private railroad in Finland, and the first one to be sold to the state in 1875. The Finland Railway Bridge across the River Neva in Saint Petersburg, opened in 1912, connecting the Finnish State Railways to Russian ones. After the Finnish independence, the Russian part of the line was handed over to Russian authorities. In 2007, only one private railway company existed in Finland, the Karhula-Sunila Railroad, a short branch line with freight traffic only, in Karhula, near Kotka.

Electrification

Electrification of Finnish railways did not start until the late 1960s, but most main lines have recently been electrified. The first electrified lines for commuters in Helsinki were operated in 1969, initially between Helsinki and Kirkkonummi. Going northwards, the electric wires reached Seinäjoki in 1975, Kokkola in 1981, Oulu in 1983 and eventually their northernmost point at Rovaniemi in 2004. The most recent electrification scheme to be completed was the Iisalmi-Oulu line in December 2006.

The transport of wood

*Treno Merci con tronchi, Lieksa
Train carrying piles of wood, Lieksa*

Woods, which cover almost 70% of the territory, are the most important economic resource for Finnish inhabitants, who derive wood pulp and paper, of which Finland is a great exporter.

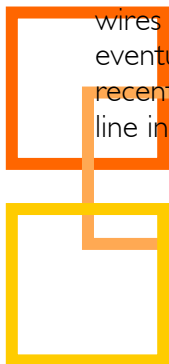
Finnish Railway Lines today

VR group is the most important public transport agency in Finland nowadays; it provides rail services, track construction and maintenance, road services, catering and restaurant services and telecommunication services.

Rail service is the most relevant business area, with a net income of 1.2 billion € and 65 million passengers every year, with more than 12.000 personnel staff. Key success factors are safety, train speed and efficiency, environmental friendliness and smoothly functioning links to Russia, with six daily international services. About 80% of services are operated with electric locomotives, while only 2,600 kilometres of the total 5,700 track network are electrified. VR group is also Finland's biggest track builder, covering all aspects of railway technical expertise, from design to implementation.



TRAVELLING BY TRAIN IN THE YEARS



La Stazione di Lieksa

Introduzione

La stazione di Lieksa fu costruita nel 1910 dall'architetto Thurhelitrom e inaugurata l'anno successivo. Nel 1972 fu modificata e la struttura attuale somiglia molto a quella di Monza. Fu utilizzata fino agli anni '60 e chiusa definitivamente nel 2005. Poiché è al momento inutilizzata presto sarà venduta; infatti oggi è solo una stazione di passaggio dove gli unici treni circolanti sono quelli per le merci: legname e cartone, tipico prodotto della regione Carelia. La media giornaliera di passeggeri è di quattro persone, per questo tutto il complesso è chiuso ed è regolato elettronicamente da Joensuu.

Un tempo c'era un capostazione che abitava nella stazione stessa: c'era infatti una casa ed una stanza per i fuochisti che potevano riposare tra un viaggio e l'altro.

Descrizione

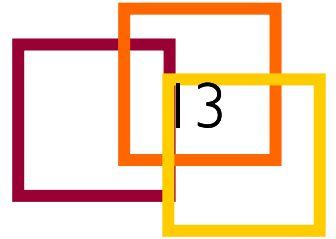
La piccola stazione di Lieksa è completamente rivestita in legno, possiede una struttura razionale con ampie finestre che si aprono verso i binari e sulla facciata posteriore, il tetto è spiovente per non far accumulare neve nella stagione invernale. All'ingresso troviamo una piccola pensilina e qualche gradino che immette nella stazione. Il capostazione aveva un appartamento all'interno dell'edificio, ora dimesso, ma mantiene ancora in funzione la sala di controllo del traffico ferroviario.



Stazione di Lieksa, facciata rivolta verso il piazzale, 2008
The railway station in Lieksa overlooks the tracks, 2008

VIAGGIARE IN TRENO IERI E OGGI

Liekka Station

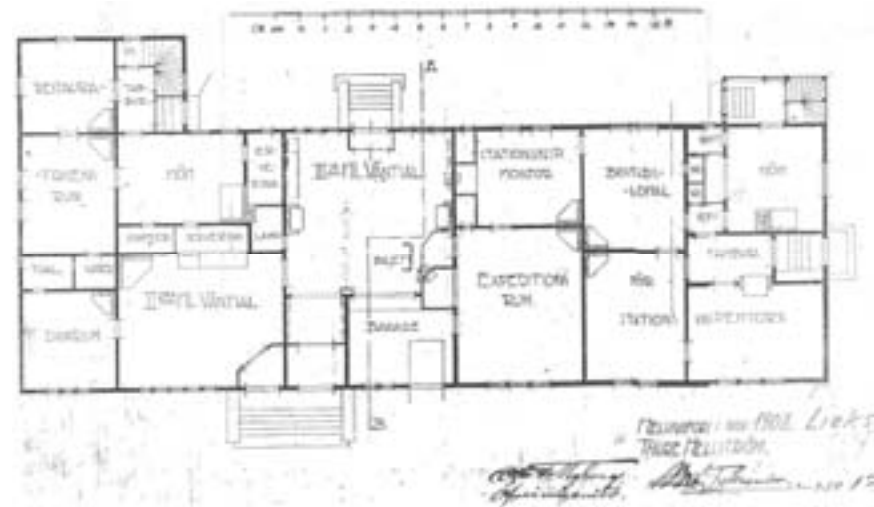


Introduction

The station of Liekka was built in 1909, Thurhelitrom was the architect, and it was inaugurated the next year. In 1972 it was modified and the present structure is very similar to the station of Monza. It was used until the '60s and definitively closed in 2005. Since the fact that at the moment the station is unused it will be sold soon; in fact nowadays it's just a station of transition where the only working trains are those which carry goods: wood and cardboard, a typical product of the Carelia region. The daily average of passengers is four people, that's why the whole structure is closed and electronically controlled from Joensuu. Once there was a station-master who used to live in the station: in fact there was an house and a special room where the firemen could rest within the journeys.

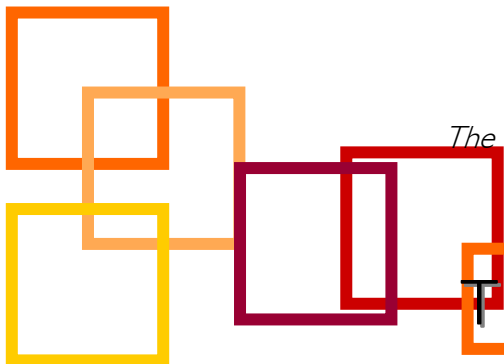
Description

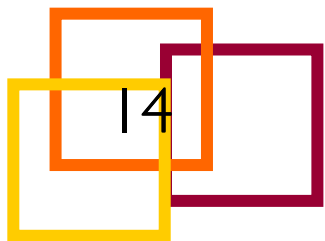
The little Liekkan station is completely made in wood, and it has a rational structure with wide windows which open onto the railways and the backside, the roof is steep in order to let the snow slip away. At the entrance we can see a little penthouse and some steps leading into the building, of which only the control room is still used to check the traffic; once the station-master had a little flat inside.



*Progetto del 1908 e restaurazione del 1972
The first project (1908) and the restoration plan of Liekka Station 1972.*

TRAVELLING BY TRAIN IN THE YEARS





La Stazione di Joensuu

Introduzione

L'edificio fu completato nel 1894 e rinnovato pochi anni fa, ma lo stile Ottocentesco venne mantenuto. E' presente un deposito per le locomotive e una volta c'era anche un ristorante; oggi c'è una sala da ballo e un bar, dietro alla stazione c'è una stazione di autobus. Sette persone lavorano nella biglietteria dalle 8.30 alle 19.30, con turni di due o tre persone che lavorano contemporaneamente. Ogni giorno partono sei treni per Helsinki, due treni per Lieksa-Nurmes e quattro treni verso est. Inoltre ogni giorno partono tre treni per la Russia. Facciata rivolta verso i binari, 2008.

Descrizione

La stazione di Joensuu è molto simile a quella di Lieksa dal momento che la società ferroviaria finlandese ha predisposto, sin dagli inizi del 900, un preciso modulo architettonico per uniformare le costruzioni presenti lungo le linee.



Anche in questo caso ritroviamo una struttura lineare fortemente razionale, priva di decorazioni che rimanda allo stile sobrio e austero che caratterizza l'architettura locale degli edifici pubblici.

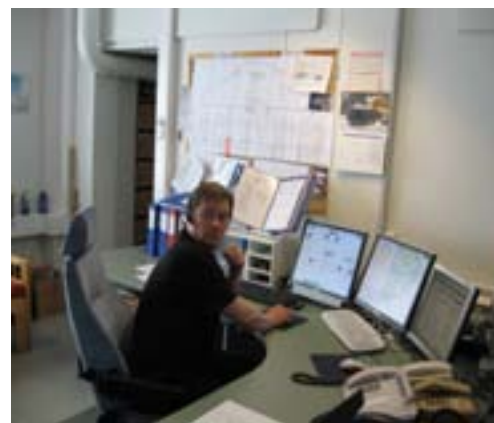
L'esterno mette in evidenza l'esigenza di funzionalità, grazie alla presenza di ampie finestre che consentono un'ottima illuminazione degli ambienti interni; la scelta del colore si intona perfettamente con il paesaggio circostante tanto da mimetizzarsi con esso.

Cabina di comando

A Joensuu troviamo un sistema di controllo dei mezzi ferroviari decisamente avanzati, grazie al recente aggiornamento tecnologico delle reti che risulta automaticamente diretta da un sistema centrale, pertanto quella che un tempo era la cabina di comando ora è adibita solo alla custodia dei computer e della strumentazione elettronica fornita in dotazione ai controllori che salgono sui treni.

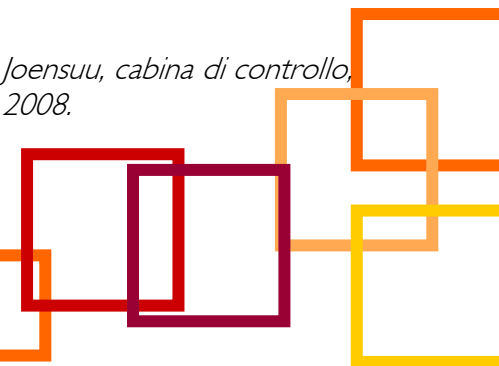
Biglietteria

La stazione di Joensuu ha mantenuto l'architettura e lo stile del periodo in cui è stata costruita, ma nonostante ciò la biglietteria è all'avanguardia dal punto di vista tecnologico: infatti si possono acquistare biglietti ferroviari non solo per tutte le località finlandesi, ma anche per tutte le città europee. Per esempio si potrebbe comprare un biglietto che copre la tratta Lissone-Monza.



Joensuu, cabina di controllo, 2008.

VIAGGIARE IN TRENO IERI E OGGI



Joensuu Station

Introduction

The building was completed in 1894 and renovated some years ago, but the 1800-style was maintained. There is a locomotive depot and once there was also a restaurant; nowadays there is a dance club and a bar, behind the station there is a bus-station.

Seven people work in the ticket office from 8.30 in the morning to 7.30 in the evening, two or three of them work together.

Every day there are six trains leaving to Helsinki, two trains to Lieksa-Nurmes and four trains to the east. Moreover three trains a day leave to Russia.

Description

The station in Joensuu is very similar to the Lieksan one since the Finnish railway society has decided to have the same architectural style in order to uniform buildings along railway lines, since the very beginning of the last century.

Also here we can find a wooden and rational structure, without decorations, which reminds us of the sober and austere style of local architecture of public buildings.

The outside puts in evidence the necessity of the functionality of the building thanks to wide windows which give a perfect lighting to the inside; the choice of the beige colour is matching perfectly with the surroundings so that it camouflages with it.

Cabin of remote control

In Joensuu the station shows a more technologically developed system so that the line is automatically controlled by computers, thus the cabin is only used to keep computers and the technological e-

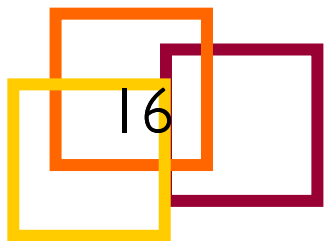
quipment given to supervisors on trains.

Station booking-office

During the years, Joensuu station has maintained the architecture of the period in which it was built, but in spite of that the booking-office is technologically advanced: in fact you can buy tickets to travel all over Finland and also Europe. Here, for example, you can even buy a ticket to travel from Lissone to Monza.



Joensuu, la biglietteria,, 2008.



Un Treno per Helsinki

Le ferrovie finlandesi hanno deciso di migliorare i propri trasporti non solo dal punto di vista della velocità, ma anche per quanto riguarda il comfort e i servizi offerti sui treni; per questo sono stati progettati alcuni convogli particolarmente moderni da impiegare sulle linee principali, tra cui la tratta Joensuu- Helsinki.

Il treno si compone di numerose carrozze su due piani, con posti a sedere ampi e spaziosi; si è scelto di adottare il design caratteristico degli altri mezzi di trasporto finlandesi. Numerosi sono i servizi offerti, tra cui un'intera carrozza ristorante con un bar molto fornito e la possibilità di fare acquisti in qualunque momento del viaggio.

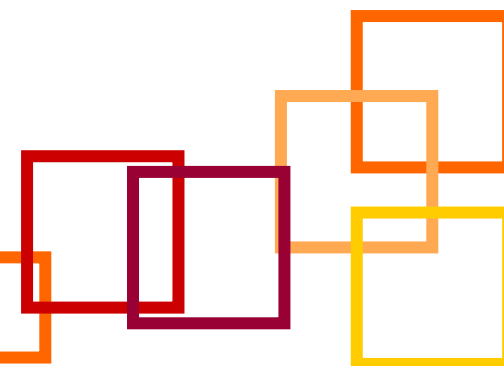
Notevole è la politica familiare grazie all'introduzione di speciali spazi riservati ai bambini, con svaghi adatti ai più piccoli viaggiatori, tra cui anche un piccolo scivolo; questa particolare attenzione si evince anche dalla graziosa rappresentazione di un coniglio viaggiatore sulla fiancata del treno, che ne è il logo.

Altri servizi offerti particolarmente interessanti sono gli scompartimenti riservati per chi desidera maggiore quiete e riservatezza, per chi vuole lavorare con il computer in treno, per coloro che soffrono di allergie e per i fumatori.



*Un treno della tratta Helsinki- San Pietroburgo
A Train from Helsinki to St. Petersburg*

VIAGGIARE IN TRENO IERI E OGGI



A Train to Helsinki

Finnish railways improved their transport system in speed, comfort and services offered on trains; some more modern trains have been projected in order to be used on main lines, for instance on the line Joensuu-Helsinki.

The train consisted of two-floor carriages, with a classical Finnish design, which has been adopted on other means of transport. Many services are offered, such as a restaurant-carriage with a very well provided bar and the possibility to buy food at any time.

The familiar policy is remarkable and is evident in the presence of a special area for children, with toys suitable for the little passengers; the train, in fact, evidences a logo on its side, representing a pretty travelling rabbit.

Other interesting services are the compartments for people desiring quietness and discretion, for the ones needing to work with computers, for the ones suffering from allergies and for smokers.



*Area riservata ai bambini
Family compartment and playroom for children*

Italia e Finlandia: un confronto

Fare un bilancio della situazione ferroviaria italiana e finlandese, in seguito alla nostra esperienza, implica molti fattori che non possiamo fare a meno di considerare. Attenendoci alle possibilità tecnologiche non possiamo negare che queste esistano da ambo le parti, ma certamente non sono applicate allo stesso modo. L'interesse per lo sviluppo dei servizi offerti dalla ferrovia sta rapidamente crescendo nel paese nordico piuttosto che sulla nostra penisola ed i risultati sono già evidenti.

Ogni treno infatti è dotato, dal più piccolo a quello di maggiori dimensioni, di simili attrezzature in grado di soddisfare le esigenze di tutti, anche dei viaggiatori disabili che possono tranquillamente ed autonomamente godere di tutte le facoltà che il mezzo offre. I bambini possono usufruire di apposite carrozze interamente trasformate per rendere meno pesanti i lunghi viaggi. Nei treni più lunghi esistono apposite postazioni internet.

Anche in Italia l'aspetto progettuale è efficiente, ma manca dei servizi che possano permettere a chiunque di utilizzare questo mezzo di trasporto agilmente.

Inoltre lo stato Finlandese gode di alcune prerogative davvero vantaggiose. Innanzitutto dobbiamo riconoscere come sia più semplice intervenire sulla situazione ferroviaria finlandese, piuttosto che su quella italiana, senza sconvolgere l'intero sistema dei trasporti. Operare cambiamenti in Italia significa in molti casi fermare materialmente tratti del traffico ferroviario creando difficoltà. Un caso a noi vicino è proprio quello della stazione di Monza, attualmente controllata da sistemi ormai vecchi e superati dallo sviluppo progettuale. La maggiore difficoltà non sta infatti nell'installazione di nuove applicazioni, ma nel tempo necessario per farlo.

Una problematica ancora più grave e purtroppo incontrollabile è il

vandalismo che sembra essere totalmente assente nello stato finlandese. Qualunque opera, qualunque miglioria venga applicata nel nostro stato, induce gruppi di sbandati ad atti di violenza, segno di totale mancanza di rispetto per il bene pubblico.

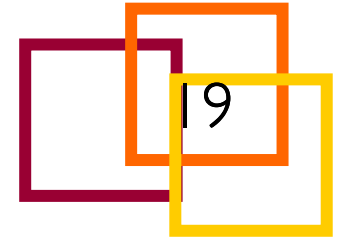
Non dimentichiamo inoltre che l'Italia ha preferito concentrarsi maggiormente sullo sviluppo della rete autostradale, fattore che interessa relativamente l'esiguo popolo finlandese. Ecco allora che è difficile delineare un bilancio netto, anche in considerazione della diversa estensione territoriale e demografica dei due paesi.



A modern Finnish VR Night Train

VIAGGIARE IN TRENO IERI E OGGI

Italy and Finland: a Comparison



To balance the Italian and Finnish railway situation after our experience includes many factors that we have to take into account technological advances, they're both present in Italy and Finland, but they're used in different ways.

In Finland every train, from the smallest to the biggest one has all the comfort needed by all passengers, especially disabled people and also children, who can play in safety.

Italy is theoretically advanced as Finland, but lacks practical applications. It is also simpler to build or improve railways there, while here it is very hard. The biggest difficulty is not to install new services, but the time we need to do it.

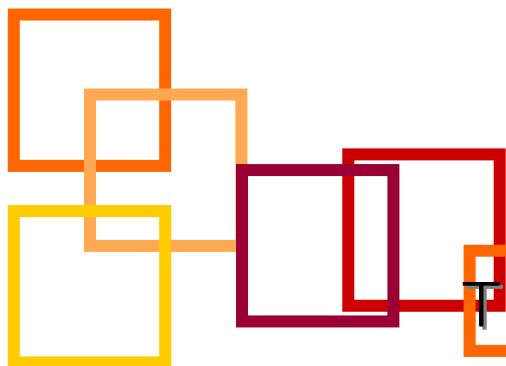
Another problem is vandalism, which seems to be completely absent in Finland.

Every improvement introduced in our nation induces bands of hooligans to violent acts, sign of a total lack of respect for the society. But we can't ignore that Italy chose to concentrate mainly on road improvement, which is less regarded in Finland.

So is very difficult to make a balance, also considering the different territorial and demographical extension of the two nations.



Finnish VR Train



TRAVELLING BY TRAIN IN THE YEARS

Conclusione, Conclusion

Alla fine del nostro percorso, possiamo concludere che, come ieri, anche oggi il treno appare un affascinante e utile mezzo di trasporto, alternativo al congestionato traffico stradale e valido aiuto a difesa dell'inquinamento ambientale.

Ai nostri giorni il treno rappresenta, nonostante l'età, una risorsa nuova per il futuro, ancora da scoprire in tutta la sua potenzialità.

I vantaggi di questo mezzo sono notevoli, come si evidenzia da quanto ditto, e per di più incoraggia l'incontro di persone favorendo così la socializzazione anche tra popoli diversi. Gli svantaggi sono evidenti dove mancano infrastrutture che colleghino le stazioni con i centri abitati.

At the end of our analysis we can conclude that, in the same way as in the past, even today the train appears a fascinating, useful means of transport, an alternative tool to the congested road traffic and to the environmental pollution.

Nowadays, however old it is, the train embodies the new future source, still to be exploited in all its potentiality.

Its advantages are remarkable, as it can be seen from what we have mentioned above, and moreover it encourages the meeting of people so that socialization among different populations is guaranteed. However, some drawbacks are evident where a total lack of infrastructure prevents an easy connection between the stations and the cities.



VIAGGIARE IN TRENO IERI E OGGI