



Frammenti

di Giorgio Dell'Arti

Il segreto della puntualità dei treni giapponesi

Questi Frammenti sono tratti dal volume "Storia meravigliosa dei viaggi in treno" di Per J. Andersson, edito da Utet (pagine 352, euro 22)

Animale Differenze tra cavallo e macchina descritte nel libro *Sketches of our Information as to Railroads (Profili delle nostre informazioni sulle ferrovie)* di James Adamson, del 1825: «L'animale non si muove in avanti con regolarità e continuità ma con un dondolio disomogeneo, in cui il corpo si alza e si abbassa seguendo l'andatura [...] ed è questo sollevamento incessante della massa a creare una resistenza al nostro movimento e a ridurre la velocità, che risulta quindi modesta [...]. Con un macchinario questi svantaggi non sorgono. La locomotiva fila regolarmente lungo rotaie lisce, per nulla ostacolata dai propri movimenti, e questo, accanto all'aspetto economico, è uno dei suoi grandi vantaggi rispetto alla forza animale».

Moneta La superficie su cui la ruota si accoppia alla rotaia - superficie di contatto - è più piccola di una moneta da un euro. Anche se si appoggiano dieci tonnellate su ogni ruota, c'è bisogno di pochissima energia per fare avanzare il treno.

Ora «Con i treni nacque anche la necessità di avere un tempo uniforme all'interno del paese. Londra era quattro minuti avanti rispetto a Reading, sette e mezzo rispetto a Cirencester e quattordici rispetto a Bridgwater. Questo tempo eterogeneo non creava disagi, finché il traffico tra le città procedeva con lentezza tale che lo sfasamento temporale non veniva percepito. Poco più di dieci anni dopo il viaggio inaugurale tra Liverpool e Manchester nel 1830, le compagnie ferroviarie cominciarono a standardizzare il tempo. Ogni mattina, con la posta irlandese, un ordine dell'ammiragliato inviava un orologio con l'ora corretta al comandante del treno da Euston a Holyhead. All'arrivo a Holyhead, l'ora veniva comunicata agli impiegati del battello di Kingston, che la portavano a Dublino. L'orologio veniva poi restituito con il treno postale al messaggero dell'ammiragliato, alla Euston Station di Londra. A poco a poco si diffuse un orario ferroviario comune alle compagnie affiliate, basato sull'ora di Greenwich, creata nel 1675 con l'istituzione del Royal Observatory, e fu introdotto un orario standard per le crescenti necessità di determinare la posizione nella navigazione».

Puntualità In Germania, Gran Bretagna, Francia e Paesi Bassi i treni puntuali sono tra l'88 e il 94 per cento. In Giappone sono il 99%.

Secondi Ritardo medio dei treni giapponesi: 54 secondi.

Semplici «La domanda è come facciano i giapponesi a essere così puntuali. Per saperne di più, Trafikverket ha mandato a Tokyo Carl-William Palmqvist, ingegnere e dottorando all'università di Lund. Palmqvist ha trovato un sistema ferroviario efficiente, ma sorprendentemente non molto tecnologico. I treni e i binari sono ben tenuti, anche se un po' vecchiotti. Soprattutto, però, sono semplici. Ciò significa che ci sono meno cose che possono guastarsi. Tra l'altro, il numero di scambi è stato ridotto al minimo, il che ha fatto diminuire il rischio di problemi al traffico. I giapponesi si danno anche molto da fare per segnalare chiaramente in quale punto della banchina si fermerà ogni vagone e adeguano in continuazione l'orario in cui i treni effettuano le fermate nelle stazioni. Se ci sono pochi passeggeri, l'orario viene modificato in modo da fermarsi per un tempo più breve, se sono molti le soste si allungano. In questo modo si evitano tanti piccoli ritardi che possono diffondersi nella rete».

Funerale «Se muori in un incidente ferroviario e vieni trovato con il nostro giornale in mano, ebbene, caro lettore, saremo noi a pagare per il tuo funerale» (messaggio pubblicitario apparso a fine Ottocento sul popolare settimanale britannico *Tit-Bits*).

Cartoline Le cartoline dei disastri ferroviari, molto popolari tra le fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

