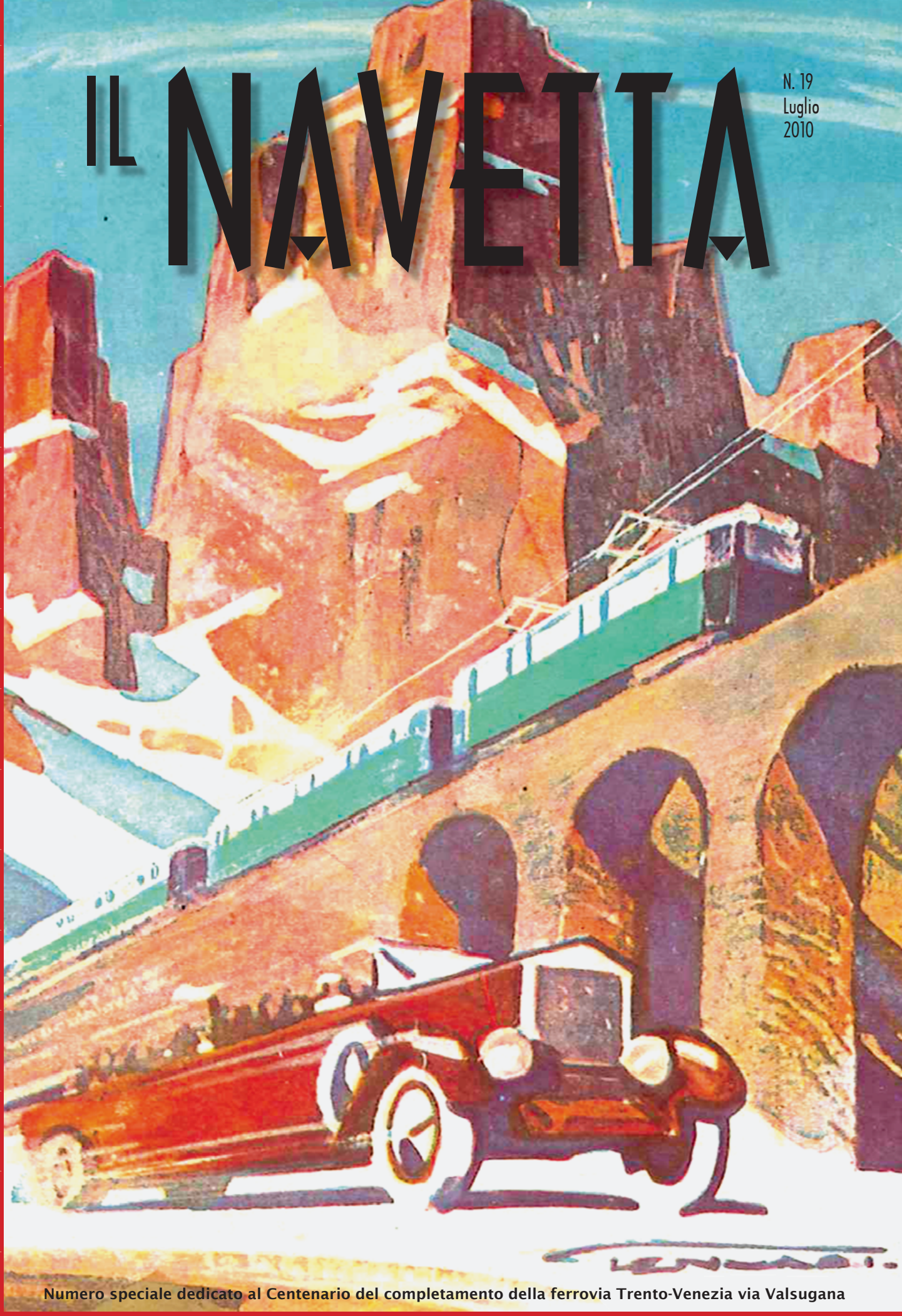
IL NAVETTA

N. 19
Luglio
2010



Numero speciale dedicato al Centenario del completamento della ferrovia Trento-Venezia via Valsugana

PERIODICO DELL'ASSOCIAZIONE CULTURALE GRUPPO FERMODELLISTICO
FERAMATORIALE ARNALDO POCHER DI TRENTO RISERVATO A SOCI E SOSTENITORI

Il Navetta è ritornato!

Era una pubblicazione troppo simpatica per rimanere ancora nell'oblio. Certamente i cento anni del completamento della Trento-Venezia sono stati essenziali per stimolarci a rimettere mano a questa piccola rivista riservata ai soci e ai simpatizzanti della nostra Associazione. Fare previsioni sulle prossime uscite è sicuramente un po' azzardato ma mi auguro che un paio di numeri all'anno riusciremo a realizzarli. Il materiale e la voglia non manca di certo; e per i fondi necessari, vero problema, con l'aiuto di tutti Voi spero che troveremo le vie giuste.

Il numero che avete tra le mani è dedicato essenzialmente, come accennato, alla Valsugana e al suo prolungamento verso Venezia. Mi premeva raccontare questa storia in modo un po' diverso dal solito; non solo storia della linea o descrizione meramente tecnica del materiale rotabile, ma qualcosa di diverso. Ecco quindi l'idea: assistito da tre grandi firme che ringrazio di cuore, Vi presento la Nostra Valsugana. Mario Forni, nostro socio, storico e ricercatore delle ferrovie ci racconta il grande sogno di unire Venezia a St.Moritz in Svizzera.

Come parlare poi della Valsugana senza nominare l'ultima vaporiera protagonista della linea e guarda caso simbolo del Nostro Gruppo. Ecco allora la 940 vissuta da Claudio Pedrazzini, autore di innumerevoli libri e articoli sulle ferrovie italiane, è, senza tema di smentita, il massimo studioso di storia ferroviaria in Italia; per noi ha tirato fuori dai suoi archivi i taccuini su cui annotava (e sicuramente ancora annota) i suoi viaggi, per raccontarci con il cuore la 940.

Ma la ferrovia è fatta prima di tutto dagli uomini che ci hanno lavorato. Vita e aneddoti di due protagonisti ci sono narrati da Renzo Grosselli; giornalista de l'Adige, profondo conoscitore del Trentino e dei suoi abitanti è particolarmente apprezzato proprio per il suo modo di raccontare la nostra gente.

A tutti coloro che hanno scritto, raccontato, fornito informazioni ed immagini e che sono citati negli articoli, a chi ha lavorato dietro le quinte, all'amico Gianni per la realizzazione grafica e a tutti i soci per il sostegno all'iniziativa, sperando di avervi ancora più numerosi sul prossimo numero, i miei più sentiti ringraziamenti.

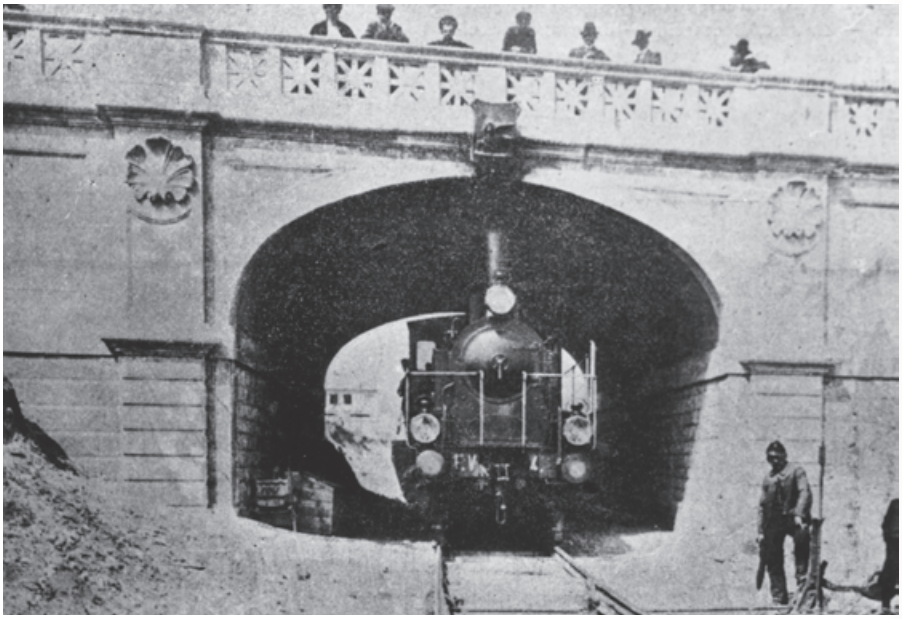
Il coordinatore
Paolo Marini

Oramai raramente la Valsugana ci offre il fascino del vapore. Il 14 aprile 2000 la 740.293 traina un treno d'agenzia in partenza da Levico per Bassano. (Foto Emiliano Voltolini)

In copertina: *Copertina dell'orario estivo della STE del 1929, opera di Franz Lenhart. (Collezione Renzo Borghesi)*

1910 - 2010 - Da Venezia a Saint Moritz: un viaggio da sogno

Unire con un collegamento ferroviario diretto una delle città italiane più romantiche ed affascinanti, meta di visitatori di tutto il mondo, con una delle località alpine più ricercate e rinomate, è sempre stato un sogno da oltre cent'anni. Si tratta di un collegamento turistico di eccellenza che però oggi è possibile solo lungo itinerari abbastanza contorti che certamente non giocano a favore di un viaggio in treno. L'itinerario più breve, a volo d'uccello come si suole dire, sarebbe da Venezia, lungo la Valsugana, toccando Trento, per poi proseguire lungo le valli di Non e di Sole, superare il Passo Tonale, percorrere l'alta Valcamonica, superare il Passo dell'Aprica, infine da Tirano, attraverso il Passo Bernina, giungere a Saint Moritz. Oppure, come alternativa, da Trento proseguire fino a Bolzano e Merano, poi percorrere la Val Venosta e, attraverso il Passo del Fourn, scendere in Engadina e da qui, lungo la valle dell'Inn, arrivare a Saint Moritz. Quest'ultimo itinerario è oggi quello più fattibile, grazie alla riapertura al traffico della ferrovia Merano – Malles ed agli "autopostali" svizzeri che, in coincidenza con i treni della Ferrovia Retica e della Merano – Malles assicurano un ottimo servizio tra la Venosta e l'Engadina.



Locomotiva n.4 della SIFV sotto un viadotto a Bassano (riproduzione da "Vita Trentina" fasc.20, 1909; foto Mauro)

La Transalpina

L'idea di un allacciamento transalpino tra la Svizzera e Venezia è molto antica: come vedremo oltre, parlando della ferrovia della Valsugana, questo collegamento con Venezia (e il suo porto), era auspicato anzitutto per la sua valenza commerciale. Alla fine dell'Ottocento stava prendendo piede la cosiddetta "industria del forestiero", cioè il turismo; per rendere accessibile a tutti ogni angolo di queste montagne, fiorirono un infinità di progetti ferroviari che, in gran parte, soprattutto in Svizzera, divennero presto realtà. Un noto poliedrico imprenditore zurighese del settore tessile, consapevole di queste esigenze fu, per esempio, colui che concretizzò il sogno di raggiungere la Jungfrau, una delle più belle montagne svizzere, nell'Oberland bernese: Adolf Guyer-Zeller da una semplice idea abbozzata su un foglio durante una vacanza, ideò e poi realizzò il suo progetto per la Jungfraubahn, la più alta ferrovia d'Europa (la stazione capolinea a monte, Jungfraujoch, è a 3454 m s.l.m.). E proprio Guyer-Zeller, tra i suoi diversi progetti ferroviari, in questo caso più per scopi commerciali che turistici, studiò e propose anche una connessione tra Zurigo e Venezia - Trieste attraverso l'Engadina, denominata per l'appunto Engadin-Orientbahn. Si trattava di una linea a scartamento normale che avrebbe superato le Alpi per mezzo di una galleria di circa 10 chilometri sotto il Passo del Fuorn.

Nel primo decennio del Novecento, mentre si sviluppava nel Cantone dei Grigioni la rete a scartamento metrico della Ferrovia Retica, venne previsto anche un collegamento tra l'Engadina e la Val Venosta a scartamento ridotto con superamento del Passo del Fuorn mediante una galleria di circa due chilometri e mezzo: la quota più elevata raggiunta da questa ferrovia sarebbe stata di 1993 m s.l.m.

L'idea di Guyer-Zeller è stata ripresa, parzialmente, da quando è stata riaperta al traffico, in versione moderna, la linea Merano – Malles: la Provincia autonoma di Bolzano e la Ferrovia Retica sarebbero molto favorevoli ad un traforo di collegamento tra le due ferrovie, tra Zernez (Engadina) e Malles, mediante un lungo tunnel di base.

Si potrebbe però affermare, senza timore di smentita, che il progetto più avanzato e fattibile di un collegamento ferroviario Venezia – Saint Moritz sia sta-

La Stazione di Primolano nel 1910 circa in una cartolina della tip. Ferrazzi Valstagna. Notare la scritta "stazione di confine" (collezione Pierluigi Filosi)

to quello elaborato da Emanuele Lanzerotti, in collaborazione con Mario Baudracco. Lanzerotti, uno dei padri fondatori della cooperazione trentina e promotore e realizzatore della soppressa "Ferrovia Elettrica dell'Alta Anaunia" Dermulo – Fondo – Mendola, mise alle stampe nel 1910 una pregevole pubblicazione intitolata "Programma delle ferrovie elettriche a scartamento di un metro nelle Alpi Orientali". Asse portante di questo programma di ferrovie elettriche era la cosiddetta Transalpina Orientale St. Moritz – Belluno (circa 360 km), che, secondo gli autori, non sarebbe stata altro che un congiungimento tra linee o reti similari già in funzione o, all'epoca, di vicina attuazione. L'itinerario sarebbe stato il seguente: St. Moritz – Passo Bernina – Tirano (Valtellina) – Passo Aprica – Edolo (Valcamonica) – Passo Tonale – Malé – Lavis – Cembra – Moena – Passo San Pellegrino – Agordo – Belluno. Nel 1910 erano già in funzione le tratte St. Moritz – Tirano (Ferrovia del Bernina), Malé – Lavis (Ferrovia Trento – Malé); secondo il Lanzerotti, le tratte Fucine – Malé (Val di Sole), Lavis – Moena (valli dell'Avisio) e Agordo – Belluno (Val Cordevole) erano invece in "avanzata istruttoria tecnico – finanziaria". In fase di progetto rimanevano infine le tratte Tirano – Fucine e Moena – Agordo. Da Belluno a Venezia una ferrovia a scartamento normale e con trazione a vapore già esisteva via Feltre – Montebelluna – Treviso, ma il Lanzerotti proponeva ugualmente un proseguimento della Transalpina con una ferrovia elettrica, sempre a scartamento di un metro, da Belluno a Treviso lungo un itinerario più diretto via Vittorio Veneto – Conegliano; poi, da Treviso a Mestre, sottolineava il Lanzerotti, esisteva già una tranvia elettrica a scartamento metrico. In tal modo sarebbe diventato realtà il sogno di un viaggio in treno da Venezia a St. Moritz, attraverso le montagne più belle del mondo! Da lì a poco, il sopraggiungere della Prima guerra mondiale interruppe per sempre ogni progetto. Anche le linee in "avanzata istruttoria tecnico – finanziaria" rimasero in parte sulla carta (il collegamento tra la Val d'Adige e la Val di Fiemme, Ora – Predazzo, fu realizzato per motivi militari durante la guerra; il collegamento Agordo – Bribano, lungo la Val Cordevole, fu attivato nel 1925 per scopi minerari). E' importante rilevare la competenza tecnica del Lanzerotti che proponeva per questa importante arteria ferroviaria, non a caso, lo scartamento ridotto di un metro e la trazione elettrica. Lo scartamento ridotto permetteva di utilizzare appieno le impegnative tratte già esistenti (Ferrovia del Bernina e Ferrovia Trento – Malé) e di realizzare le nuove con un notevole risparmio economico di costruzione e di esercizio rispetto allo scartamento normale. Lo scartamento ridotto, adattandosi con maggiore facilità alla morfologia del terreno (sono possibili raggi curvatura minimi e pendenze maggiori), permette infatti di limitare al massimo la realizzazione di gallerie, trincee e rilevati. Inoltre, l'adozione di questo scartamento avrebbe permesso di avere una rete omogenea con indubbie economie di gestione, facilitando i trasporti di persone e merci su scala interregionale (e anche internazionale, essendo tre le nazioni coinvolte: Italia, Svizzera e Austria). La trazione elettrica, a sua volta, permetteva di utilizzare il carbone bianco prodotto sul posto (centrali idroelettriche) invece del costoso carbone nero d'importazione necessario per le locomotive a vapore. Le caratteristiche tecniche dei nuovi tronchi richiamavano, nei tratti più impegnativi, quelle della ferrovia del Bernina, allora in fase di ultimazione: pendenza massima, in semplice adesione, del 70 ‰, raggi di curvatura minima di 45 metri; nei tratti di fondovalle, il Lanzerotti suggeriva pendenze massime del 40 ‰ e raggi di curvatura non al di sotto dei 75 metri. L'armamento doveva essere costituito da rotaie Vignole pesanti almeno 22 kg/m e poggianti su traverse in legno o in metallo. La tensione della linea di contatto, per motivi di uniformità, avrebbe dovuto essere quella di 800 V in corrente continua. Il tracciato, per il quale era da privilegiare la sede propria, avrebbe dovuto, nel contempo, evitare in modo assoluto l'attraversamento degli abitati (sarebbe stato necessaria in tal caso la sede promiscua), e toccare località aventi reali necessità di collegamento, in modo tale da non penalizzare la potenzialità della linea e la ve-

locità commerciale. Come tipologia di materiale rotabile, il Lanzerotti proponeva elettromotrici a carrelli di grande potenza (quattro motori da 70-75 CV), con possibilità di comando multiplo. In caso di doppia trazione, sarebbe stato possibile agganciare fino a quattro vetture rimorchiate, con una capacità totale del treno di circa 300 viaggiatori; anche le carrozze passeggeri avrebbero dovuto essere a carrelli e intercomunicanti fra loro. La larghezza dei veicoli doveva essere di circa m 2,60.

Tra le due guerre, mutati i confini politici degli Stati, il progetto fu timidamente ripreso, ma i desiderata ferroviari erano cambiati: il Trentino aspirava ora ad un collegamento ferroviario diretto Trento – Brescia. I collegamenti prettamente turistici venivano lasciati al nascente utilizzo dei cosiddetti "torpedoni" . Solo nell'immediato secondo dopoguerra il conte Antonio Sardagna (che fu anche presidente della Ferrovia Trento – Malé negli anni 1947 – 1950) riprese in parte il progetto Lanzerotti – Baudracco: il capolinea orientale della Transalpina sarebbe stato però Cortina d'Ampezzo e non più Venezia. La proposta Sardagna sfruttava l'esistente Ferrovia Elettrica della Val di Fiemme, Ora – Predazzo, realizzando un collegamento San Michele(allacciamento con la Ferrovia Trento – Malé) – Ora lungo l'argine dell'Adige. Da Predazzo la ferrovia avrebbe proseguito per Moena e Canazei, quindi, superando i passi Pordoi e Falzarego, sarebbe scesa a Cortina d'Ampezzo. Il progetto, che faceva parte di un piano denominato "Ferrovie Regionali Elettriche Adamello – Dolomiti" (FREAD), fu pubblicato sul numero di agosto del 1947 dall'autorevole rivista "Le Vie d'Italia" del Touring Club Italiano. Ma questa fu l'ultima volta in cui venne preso in considerazione un progetto organico di "Transalpina".

Negli anni seguenti, più volte, fu ripreso, ma senza troppo convincimento, il progetto di prolungamento della linea Trento - Malé fino a Fucine, con un eventuale proseguimento oltre il Passo Tonale per arrivare fino a Edolo e Tirano. Nel 1984 il prolungamento Malé – Fucine fu inserito nel Piano Urbanistico Comprensoriale e, grazie soprattutto al fattivo ed instancabile interessamento dell'ingegner Daniele Cozzini, direttore della Ferrovia Trento – Malé, dopo quasi vent'anni di studi, progetti, ricerca di finanziamenti, nel 2003 fu possibile attivare il primo tratto funzionale Malé – Marilleva. Nell'euforia dell'inaugurazione di questo nuovo breve tratto ferroviario (circa 10 km), politici ed amministratori locali rilanciarono con entusiasmo l'idea dell'allacciamento della Trento – Malé con la ferrovia del Bernina. Venne redatto un progetto di larga massima su come affrontare il superamento del Passo Tonale e, in particolare, l'ubicazione della stazione di testa di Fucine fu prevista in modo tale da poter permettere un proseguimento, mediante regresso, verso la Valle di Pejo. Nel 1993, contestualmente ad una nuova legge provinciale sui trasporti locali, fu elaborato da parte della Provincia autonoma di Trento un "Piano provinciale dei trasporti"; questo piano, a lunga scadenza (anno 2010!), prevedeva la realizzazione di nuovi collegamenti ferroviari (in particolare, Rovereto – Riva e Valle dell'Adige – Valle di Fiemme) … Nel 2007, nell'ambito di un nuovo piano dei trasporti, la Giunta provinciale presentò il progetto Metroland che, come noto prevede la realizzazione di nuove ferrovie colleganti velocemente ogni "angolo" del Trentino col capoluogo. Il progetto riprende quello storico di fine Ottocento, studiato dall'allora sindaco di Trento Paolo Oss Mazzurana, senza però prevedere alcun collegamento extra provinciale.

La ferrovia della Valsugana

Il primo progetto per una ferrovia lungo tutta la Valsugana risale ai primordi delle costruzioni ferroviarie, cioè agli anni Trenta dell'Ottocento: essa faceva parte dell'auspicato collegamento commerciale Baviera – porto di Venezia che prevedeva il superamento delle Alpi attraverso il Passo Resia anziché il Passo del Brennero. Ma l'Austria, della quale, all'epoca, facevano parte Tirolo, Trentino e Veneto, non aveva interesse a realizzare un

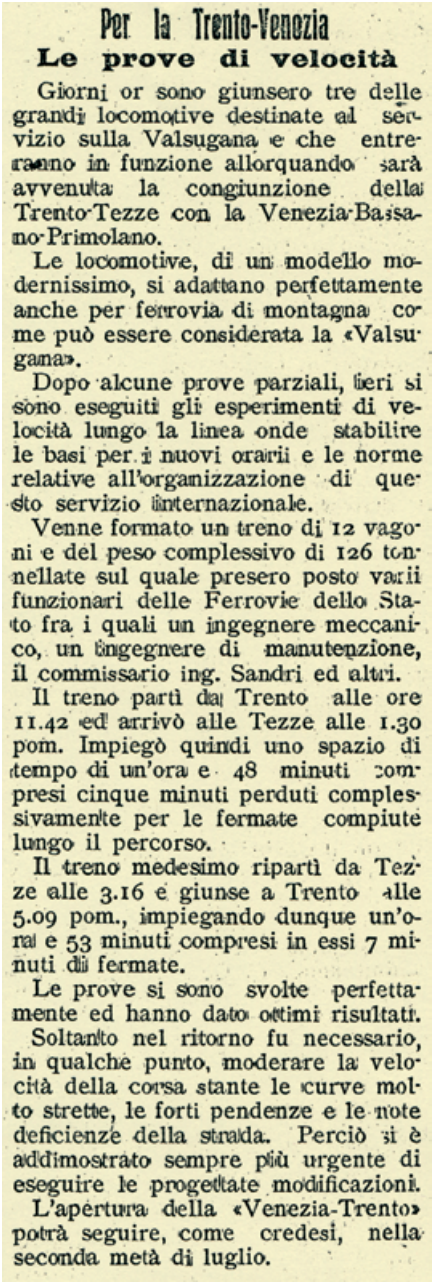
La stazione di Primolano bombardata il 20 maggio 1918 (Foto da cartolina collezione Pierluigi Filosi)

siffatto allacciamento il cui scopo era esclusivamente commerciale e non strategico - militare. La "ferrovia della Valsugana", come vedremo, fu parecchi anni dopo realizzata e solo nel 1910 (dunque proprio cento anni fa) fu attivato l'ultimo tratto necessario per collegare direttamente Trento con Venezia. Ma il ruolo di grande collegamento internazionale, malgrado gli auspici, non fu mai purtroppo raggiunto.

Fu il Comune di Venezia che, nel 1864, riprese con vigore l'idea del collegamento più breve tra il suo porto ed il Sud Tirolo (dal 1859 Bolzano e Trento erano collegate per ferrovia con Venezia via Verona) affidando l'incarico di studiarne la fattibilità all'ingegnere comasco Luigi Tatti. Il progetto redatto dal Tatti, consegnato l'anno seguente, era quello di una ferrovia con caratteristiche, per l'epoca, di linea di grande comunicazione con pendenze massime del 15 ‰ e curve con un raggio minimo di 400 metri. Per curiosità si può ricordare che già il Tatti prevedeva nel suo studio, a sud di Trento, l'attraversamento della valle mediante un lungo viadotto per evitare "la grande occupazione di fondi che sarebbe occorsa nel caso di costruzione di un grand'argine in terra; occupazione che oltre al grave dispendio per l'acquisto dell'area occorrente, avrebbe privato la città di uno spazio di campagna necessaria pel prodotto dei generi di orticoltura"... La Terza guerra d'indipendenza e la conseguente annessione del Veneto al Regno d'Italia fece sì che il progetto ferroviario venisse di nuovo riposto nel cassetto. Il nuovo confine, posto tra Tezze e Primolano, acuì ulteriormente la crisi economica della Valsugana, in particolare quella trentina, i cui commerci si svolgevano essenzialmente verso la pianura veneta. Il Trattato di pace del 1866 ed il Trattato commerciale dell'anno seguente prevedevano due allacciamenti ferroviari internazionali, uno tra Trento e Venezia lungo la Valsugana, l'altro tra Tarvisio e Udine attraverso il valico di Pontebba. Ma, in realtà, nessuno dei due Stati firmatari dei citati accordi si dimostrò molto interessato a realizzare queste opere. In particolare l'Austria non aveva alcun interesse ad alimentare, con la ferrovia della Valsugana, il porto italiano di Venezia a detrimento del suo porto di Trieste!

Come noto la tratta trentina, della ferrovia della Valsugana, da Trento a Tezze, fu poi realizzata negli anni 1894 – 1896, ma con caratteristiche di linea locale: lunga km 65, presenta curve con raggio minimo di 200 metri e pendenze fino al 23 ‰. Sollecitata soprattutto dalla città di Trento nella figura del suo intraprendente podestà Paolo Oss Mazzurana, per la realizzazione fu costituita un'apposita società, la I.R. Società privilegiata della Ferrovia della Valsugana, il cui capitale (azioni di fondazione) fu messo insieme dai comuni interessati e, in minima parte, dalla Provincia del Tirolo. Lo Stato rilasciò il documento di concessione e, garantendo gli interessi delle obbligazioni emesse, contribuì finanziariamente considerata anche l'importanza strategico – militare della ferrovia. L'esercizio venne affidato alle Ferrovie dello Stato austriache.

Anche per la tratta veneta i tempi di realizzazione risultarono lunghi e laboriosi. Nel marzo del 1872 le camere di commercio delle città venete (con esclusione di Venezia) e di alcune delle province limitrofe si riunirono per coordinare e portare avanti i loro progetti ferroviari. Padova, in particolare, sollecitava la realizzazione di un collegamento con Bassano, via Cittadella. L'anno seguente il governo concesse "all'industria privata, alle province e ai comuni veneti" la costruzione e l'esercizio di diverse linee, fra cui la Padova – Bassano. Il consorzio delle province di Padova, Vicenza e Treviso, affidava alla Società Veneta la costruzione e l'esercizio delle linee ad esso concesse, fra cui la Padova – Bassano, che venne attivata nel 1877. Nel 1879 venne promulgata dal parlamento italiano la legge n°5002 "per la costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno" detta anche "Legge Baccarini" dal nome del ministro che l'aveva proposta nella precedente legislatura: la ferrovia Bassano – Primolano era al primo posto di un gruppo di 19 linee che sarebbero state costruite dallo Stato col concorso delle province interessate. Assente del tutto



Per la Trento-Venezia

Le prove di velocità

Giorni or sono giunsero tre delle grandi locomotive destinate al servizio sulla Valsugana e che entreranno in funzione allorquando sarà avvenuta la congiunzione della Trento-Tezze con la Venezia-Bassano-Primolano.

Le locomotive, di un modello modernissimo, si adattano perfettamente anche per ferrovia di montagna come può essere considerata la «Valsugana».

Dopo alcune prove parziali, ieri si sono eseguiti gli esperimenti di velocità lungo la linea onde stabilire le basi per i nuovi orarii e le norme relative all'organizzazione di questo servizio internazionale.

Venne formato un treno di 12 vagoni e del peso complessivo di 126 tonnellate sul quale presero posto varii funzionari delle Ferrovie dello Stato fra i quali un ingegnere meccanico, un ingegnere di manutenzione, il commissario ing. Sandri ed altri.

Il treno partì da Trento alle ore 11.42 ed arrivò alle Tezze alle 1.30 pom. Impiegò quindi uno spazio di tempo di un'ora e 48 minuti compresi cinque minuti perduti complessivamente per le fermate compiute lungo il percorso.

Il treno medesimo ripartì da Tezze alle 3.16 e giunse a Trento alle 5.09 pom., impiegando dunque un'ora e 53 minuti compresi in essi 7 minuti di fermate.

Le prove si sono svolte perfettamente ed hanno dato ottimi risultati.

Soltanto nel ritorno fu necessario, in qualche punto, moderare la velocità della corsa stante le curve molto strette, le forti pendenze e le note deficienze della strada. Perciò si è addimostrato sempre più urgente di eseguire le progettate modificazioni.

L'apertura della «Venezia-Trento» potrà seguire, come credesi, nella seconda metà di luglio.

Da "Il Popolo" del 22 giugno 1910.

dall'elenco complessivo di linee previste dalla legge, era il tronco Mestre – Castelfranco – Bassano. Agli inizi degli anni Novanta, contemporaneamente alla concretizzazione della Trento – Tezze, in conformità a quanto previsto dalla "Legge Baccarini", il Ministero dei Lavori Pubblici e la Società Veneta studiavano, ciascuno per proprio conto, l'esecuzione di una ferrovia economica sul tratto Bassano – Primolano. Ma Venezia, non presente alla riunione del 1872, perseguiva nella sua idea di collegarsi direttamente con Bassano (e da qui con Trento), lungo l'itinerario diretto via Mestre - Castelfranco Veneto. Il temporeggiare del governo italiano nell'approvare la costruzione di questa ferrovia, anche per il solo tratto Bassano – Primolano, fece ritenere che ci fosse quasi un accordo segreto nella Triplice Alleanza per impedire, per motivi economici, la realizzazione di questo collegamento internazionale. L'insistenza di Venezia e della sua provincia, e l'incrinarsi dei rapporti all'interno della Triplice, portò il governo italiano a concedere al Comune ed alla Provincia di Venezia, il 23 febbraio 1905, il collegamento ferroviario Mestre – Bassano – Primolano. Ora, però, lo Stato non interveniva direttamente nelle spese di costruzione, che erano a totale carico dei due concessionari, ma si sarebbe limitato a versare un sussidio annuo chilometrico. Per la costruzione e l'esercizio della linea venne incaricata la già citata Società Veneta che, per lo scopo, costituì un'apposita società denominata Società Italiana Ferrovia della Valsugana (SIFV). Approvato per tratte il progetto esecutivo, i lavori sui primi 51 chilometri da Mestre a Bassano iniziarono nell'ottobre 1906 e nel luglio 1908 la tratta fu messa in servizio. I lavori sul percorso più impegnativo, di circa 30 chilometri, da Bassano al "confine tirolese", ebbero principio nel maggio del 1908: il 1° gennaio

Il treno merci 52719 da Strigno con in testa la 625.142 è fotografato a Primolano il 6 agosto 1975 (foto Mario Forni)

1910 fu attivato il tratto Bassano – Carpané ed il seguente 21 luglio, senza cerimonie ufficiali, il tratto finale Carpané – Primolano. Con il contestuale allacciamento di Tezze con Primolano, il sospirato collegamento diretto Trento – Venezia era finalmente diventato una realtà. La tratta di pianura, da Mestre a Bassano , è caratterizzata da lunghi rettifili, con pendenze contenute all' 8‰; sulla tratta di "montagna", da Bassano a Primolano, la pendenza massima raggiunge il 10‰ ed il raggio minimo delle curve è di 300 metri. Nel 1912 questa linea venne riscattata dalle Ferrovie dello Stato (la Bassano – Cittadella – Padova era già passata dalla Società Veneta alle FS nel 1906). Malgrado i diversi progetti di rettifica del tracciato, soprattutto nella tratta trentina, per velocizzare ed aumentare la capacità della linea, che si sono seguiti nel tempo, il percorso a tutt'oggi è quello dell'epoca della costruzione. Solo l'accesso a Venezia Mestre è stato recentemente modificato, dove, tra l'altro, è stato realizzato un "salto di montone"

Il 24 giugno 1975 il locale 4371 Primolano-Vicenza con la ALn 772-3363 è ripreso a S. Nazario. (foto Mario Forni)

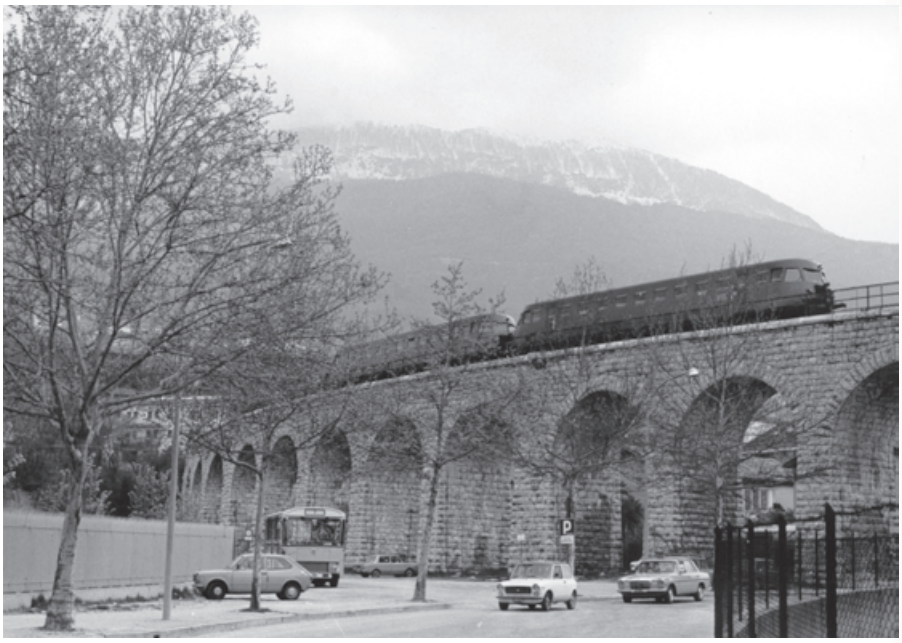
Sabato 25 maggio 1985 presso Carpanè Valstagna la ALn 772.3413 (foto Giovanni Baratella)

per evitare l'attraversamento a raso delle due linee, storica e AV/AC, per Milano. Inoltre, dal 2003, la tratta Bassano – Venezia è elettrificata (3 kV c.c.). Per quanto riguarda il sistema di esercizio, si può ricordare che, negli anni Ottanta, l'anacronistica "Dirigenza Unica" è stata sostituita con la "Dirigenza Centrale Operativa" che, come noto, mediante un CTC permette il telecomando di tutte le stazioni. Il DCO con sede a Trento (da quest'anno trasferito a Verona) ha giurisdizione sulla tratta Trento – Bassano, mentre un altro DCO con sede a Mestre ha giurisdizione sulla tratta Bassano – Venezia Mestre; più recentemente, su quest'ultima tratta, il CTC è stato sostituito da un più moderno e completo SCC.

I tempi di percorrenza sull'intera linea, che fino allo scoppio della Prima guerra mondiale erano di circa 4 ore e mezza, scesero nel dopoguerra a circa 3 ore e quaranta minuti (erano stati soppressi i tempi tecnici di "cambio macchina" ed espletamento delle formalità doganali a Primolano). Negli anni Trenta, con l'introduzione delle "littorine", l'intero percorso veniva effettuato in due ore e cinquanta minuti. Oggi sono necessarie dalle tre ore alle tre ore e mezza, il più delle volte con cambio treno a Bassano …

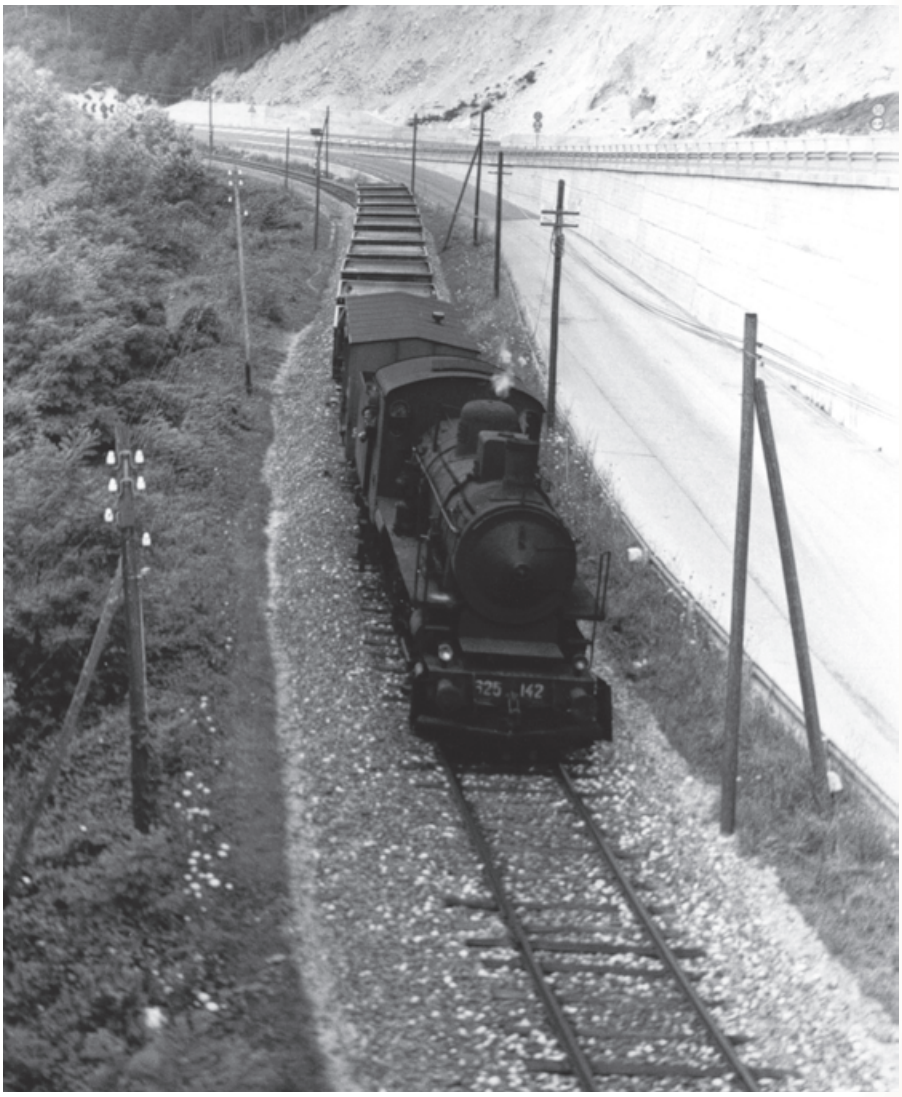
Per quanto riguarda i mezzi di

trazione utilizzati nel corso di oltre cento anni sulla ferrovia della Valsugana, si può velocemente ricordare che inizialmente sul tratto trentino, esercitato dalle IR Ferrovie dello Stato Austriache (kkStB), furono utilizzate locomotive "tuttofare" del gruppo 56 (poi, al termine della Prima guerra mondiale, gruppo 261 FS, per le 18 unità entrate a far parte dell'amministrazione ferroviaria italiana) a tre assi (rodiggio C) con tender separato. Queste piccole locomotive erano caratterizzate esteticamente dalla sabbiera posta a sella sulla caldaia. Poi, con l'attivazione del collegamento internazionale Tezze – Primolano, le kkStB misero in servizio, per i treni a lunga percorrenza, delle potenti e nuovissime (per l'epoca) locotender gruppo 229, rodiggio 1' C 1, caratterizzate dalle lunghe casse acqua poste a fianco della caldaia. Avevano una velocità massima di 80 km/h, ruote motrici con diametro di 1614 mm e sviluppavano una potenza di 520 CV. Le 5 unità entrate a far parte del parco FS furono classificate come gruppo 912. La SIFV, da parte sua, mise in servizio sulla Primolano – Mestre sette locotender rodiggio C numerate da 1 a 7: al riscatto della linea da parte delle FS, la n.1, di origine differente dalle seguenti, entrò a far parte del parco della Società Veneta; le unità dalla n.2 alla n.7 entrarono invece a far parte del gruppo 870. Per i servizi viaggiatori veloci internazionali Trento – Venezia entrarono invece in servizio due locomotive rodiggio 1' C a tender separato, numerate 21 e 22. Col passaggio alle FS, queste due macchine furono incorporate nel gruppo 600 (progenitore del gruppo 625 FS). La velocità massima di queste ultime due unità era di 80 km/h, avevano ruote motrici con diametro di 1510 mm ed una potenza di 730 CV. Al termine della Grande guerra, le prime macchine a circolare sulla tratta ex austriaca, per manovre e brevi servizi di linea, furono



Coppia di ALn 772 sul viadotto di Gocciadoro il 23 aprile 1978. In basso notare il Fiat 418 nella livrea bianco-gialla degli anni '70. (foto Mario Forni)

Il treno merci 52719 con in testa la 625.142 è fotografato tra Grigno e Primolano il 6 agosto 1975 (foto Mario Forni)



le loco tender del gruppo 880: nuove di fabbrica, i primi esemplari furono infatti consegnati nel 1916. Al 31 dicembre 1922 risultavano essere assegnate presso il D.L. della delegazione di Trento, oltre a locomotive di altri gruppi, ben 9 locotender Gr. 880. Negli anni Trenta, anche in Valsugana iniziarono a prestare servizio la prime automotrici (le famose "littorine") che permisero di velocizzare sensibilmente il viaggio, rendendolo anche più confortevole. Nel secondo dopoguerra sulla linea apparvero le automotrici ALn 772, un riuscito gruppo (costruito da FIAT e OM) che si diffuse rapidamente per la sua affidabilità su tutta la rete FS. Con queste automotrici venne attivata negli anni Sessanta, nel periodo estivo, una relazione diretta da Venezia a Bolzano (via Valsugana) estesa poi a Merano, con l'orario estivo 1969 (di indubbia importanza turistica, questo collegamento cessò nel 1979). Sempre negli anni Sessanta con queste automotrici venne generalizzato tutto il traffico viaggiatori, affiancate anche dalle eleganti ALn 880 di costruzione Breda. La trazione a vapore rimase relegata al traffico merci, utilizzando le diffuse e note 740 e 625. Nel secondo dopoguerra e fino agli anni Sessanta, treni viaggiatori e merci furono anche trainati dalle locomotive gruppo 623, derivate dalle 625 e dotate del caratteristico preriscaldatore Franco-Crosti. Con l'eliminazione di questo gruppo, entrarono in servizio anche in Valsugana le versatili locotender gruppo 940 che, con le 625, chiusero nella seconda metà degli anni Settanta l'epoca della trazione a vapore sulla Trento – Venezia. Tornando ai treni viaggiatori, negli anni Settanta le 772 furono affiancate per taluni servizi locali da alcune anziane automotrici ALn 556 Breda. A partire dagli anni Ottanta, le ALn 772 furono progressivamente sostituite dalla più nuove ALn 668, altro azzeccato modello studiato dalla FIAT, affiancate da alcune ALn 663 (versione aggiornata delle 668). Verso la fine degli anni Novanta (più precisamente nel settembre del 1998), per interessamento della Provincia autonoma di Trento, che, avendo acquisito competenza amministrativa sulle ferrovie di interesse locale, auspicava un sostanziale miglioramento del servizio ferroviario, fu testata sulla tratta trentina della Valsugana, un'automotrice prototipo tipo "pendolino". Progettata e costruita dalla FIAT, questo tipo di automotrice si rivelò purtroppo una macchina troppo sofisticata (e costosa), per cui la Provincia di Trento ripiegò sulle automotrici di nuova generazione che a partire dagli anni 2000 entrarono a far parte del parco rotabili FS. Si trattava della moderna e confortevole automotrice articolata battezzata "Minuetto". Il servizio è così oggi interamente svolto da treni "Minuetto" sulla tratta Trento – Bassano, sia di proprietà Trenitalia, sia di proprietà Trentino

Il 17 e 18 settembre 1998 l'ATR 410 (prototipo del Pendolino diesel della FIAT Ferroviaria) compì delle corse prova da Trento a Borgo Valsugana, qui è ripreso il giorno 18 sul viadotto Gocciadoro (foto Emiliano Voltolini)

Rara foto di un Minuetto con i colori della Provincia di Trento (MD Tn01) e il logo Trentino Trasporti ripreso a Trento il 27 ottobre 2005 (foto Mario Forni)

trasporti (10 unità, noleggiate a Trenitalia) e da treni TAF a due piani sulla tratta elettrificata Bassano – Venezia. Negli anni Novanta e fino ai primi anni 2000 alcuni treni Trento – Venezia e viceversa, considerata la forte affluenza di viaggiatori, soprattutto sulla tratta Bassano – Venezia, venivano effettuati con materiale ordinario, cioè locomotiva Diesel (gruppo D 445) e vetture "media distanza". Locomotive Diesel del gruppo D 345 hanno soppiantato le macchine a vapore per il servizio merci. Purtroppo questo traffico, sulla tratta trentina (limitato al trasporto di rottami per le acciaierie di Borgo), è completamente cessato nel marzo di quest'anno.

Un viaggio in treno sulla ferrovia della Valsugana è sicuramente meritevole per l'interessante paesaggio godibile (essenzialmente sul tratto Trento – Bassano, essendo poi in pianura, il rimanente fino a Venezia). Già l'attraversamento in viadotto della parte sud di Trento (viadotto Gocciadoro, lungo 1260 metri, costituito da 123 arcate in muratura) e la repentina salita verso le colline ad est della città, permettono di ammirare un panorama unico della città. La linea poi, sempre salendo, entra nell'angusta e selvaggia forra dove scorre il torrente Fersina, da un po' di anni deturpata però dai piloni in cemento armato realizzati per la "superstrada" della Valsugana. Alcune brevi gallerie naturali e artificiali (in funzione di paramassi) permettono alla ferrovia di arrivare a Pergine, centro principale della Valsugana trentina. Poco dopo, alla quota 471 m s.l.m., punto più elevato della linea e spartiacque dei bacini dei fiumi Adige e Brenta, inizia, geograficamente, la Valsugana. Suggestivo è il sinuoso tracciato della linea che segue la sponda ovest del lago di Caldonazzo: sullo sfondo, si erge maestosa la catena del Lagorai con le sue numerose cime che superano abbondantemente i 2000 metri di altezza. La valle si allarga, verso sud si possono ammirare le cime, pure queste sui 2000 metri, che coronano l'Altopiano di Asiago. Si toccano località, Levico e Roncegno, note sin dall'epoca asburgica per le cure termali. Infine Borgo, dove si attesta il servizio suburbano su Trento. Si supera il confine tra le province di Trento e Vicenza e, poco dopo, si giunge a Primolano, ex stazione di frontiera. Un'iniziativa assai lodevole dell'associazione "Società Veneta Ferrovie" è il recupero funzionale ed estetico della Rimessa Locomotive di questa stazione, risalente all'epoca della costruzione di questo tratto di ferrovia; l'obbiettivo è quello di utilizzare il fabbricato e il suo piazzale come museo e base operativa per i rotabili storici dell'associazione. Proseguendo il viaggio, all'improvviso la valle si restringe e pare di entrare in uno stupefacente vero e proprio canyon, limitato sui lati da alte pareti rocciose: la valle del Brenta, il fiume che nasce dai laghi di Caldonazzo e Levico e fin qui seguito, prende adesso il nome, appropriato, di Canale di

Brenta. In questo tratto si incontra il maggior numero di gallerie di tutta la linea, ma, considerando che la più lunga è di poco più ottocento metri (galleria della Corda), la visione del magnifico paesaggio è solo parzialmente limitata. E' evidente qui l'origine fluviale della valle rispetto alla Valsugana trentina che ha invece origine glaciale. Avvicinandoci a Bassano, la valle si allarga di nuovo e le montagne degradano verso la famosa cittadina, celebre per il suo ponte in legno di origine palladiana. Dalla ferrovia sono visibili verso nord-est le pendici del Monte Grappa, mentre a ovest si scorgono le propaggini dell'Altopiano dei Sette Comuni (noto anche come Altopiano di Asiago).

La ferrovia del Bernina

Di tutto il collegamento Venezia – St. Moritz, il percorso più avvincente e più impervio è quello che supera il Passo del Bernina ad oltre 2000 metri d'altezza. Si tratta della ferrovia del Bernina che da cento anni collega Tirano, in Valtellina (429 metri s.l.m.) con St. Moritz (1775 metri s.l.m.) , nel Cantone svizzero dei Grigioni. La linea, a scartamento ridotto di un metro, è lunga in totale 60 km, presenta pendenze massime del 70 ‰ e raggi minimi di curvatura di 45 metri. E' la ferrovia europea, a semplice aderenza, che raggiunge la maggiore altitudine: la stazione Bernina Ospizio, presso il passo, è posta a 2253 m s.l.m. Tra Tirano e Bernina Ospizio, su un percorso di 38 km (in linea d'aria sono circa 22 km), vengono superati 1824 metri di dislivello! La magnificenza dei paesaggi attraversati e le opere d'alta ingegneria che caratterizzano il tracciato hanno fatto sì che questa ferrovia, assieme a quella dell'Albula (appartenenti entrambe alla rete della Ferrovia Retica), alla ferrovia del Semmering, in Austria, ed a tre linee di montagna indiane(Darjeeling, Kalka Shimla e Nilgiri), venisse proclamata dall'UNESCO "patrimonio mondiale" nel 2008.

Cartolina storica viaggiata l'8 agosto 1953. Il treno delle Rhb è ripreso presso Alp Grüm, sullo sfondo il ghiacciaio Palu. (collezione Mario Forni)

Già nell'antichità il Passo del Bernina era uno dei diversi valichi utilizzato per attraversare le Alpi. Reperti archeologici testimoniano la presenza dell'uomo fin dall'Età del bronzo e del ferro. Il fatto poi che la Valposchiavo, posta sul versante meridionale del passo, fosse da sempre orientata nei suoi commerci verso nord piuttosto che verso sud, favorì la costruzione di una strada carrozzabile all'inizio della seconda metà dell'Ottocento (completata nel 1865) e che in seguito si proponesse addirittura la costruzione di una linea ferroviaria. Nel frattempo, oltre alla necessità di realizzare un collegamento agevole e sicuro per il normale trasporto di persone e merci, si aggiungeva anche l'esigenza di favorire il nascente movimento turistico.

Lo studio di ingegneria Froté & Westermann di Zurigo, su incarico dell'ex consigliere federale Numa Droz, elaborò un progetto per una tranvia a trazione elettrica, tra Samèdan (in prossimità di St. Moritz, dove erano iniziati

E' sempre ripreso presso Alp Grüm, il TR.450 Tirano-St. Morit in data 9 luglio 1995. (foto Mario Forni)

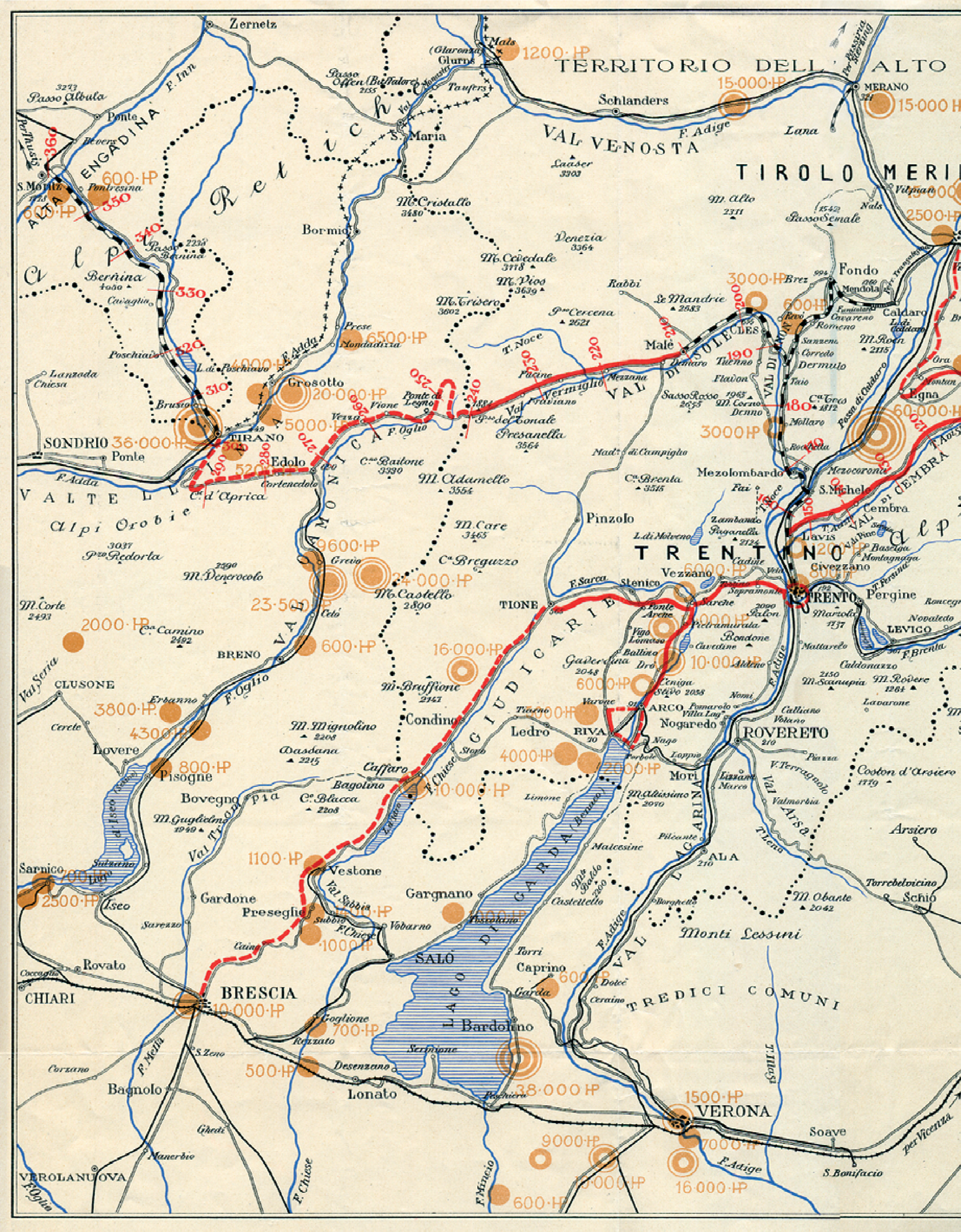
lavori per realizzare la ferrovia a scartamento ridotto dell'Albula di collegamento col capoluogo cantonale di Coira) e la Valtellina attraverso il Passo del Bernina. La stessa ditta ottenne nel 1899 dalle autorità elvetiche la concessione per la costruzione del tronco St. Moritz – Campocologno (il capolinea nord, nel frattempo, era stato definitivamente stabilito a St. Moritz, anziché Samèdan). Questa località è in territorio svizzero, il breve tronco finale congiungente Campocologno con Tirano venne concesso dalle autorità italiane nel 1902. La Froté & Westermann cedette poi le concessioni all'inglese General Water Power Ltd che, a sua volta, per difficoltà finanziarie le passò nel 1903 alla svizzera Elektrizitätsgesellschaft Alioth di Münchestein, presso Basilea. La prima maggiore difficoltà per la Alioth fu il reperimento dei finanziamenti necessari per la realizzazione della ferrovia, essendo questa esclusa da quelle previste dalla legge cantonale del 1897. Dovendo perciò reperire finanziamenti esclusivamente con fondi privati, venne costituito a Milano nel 1904 un consorzio internazionale costituito da finanziatori svizzeri , italiani e britannici; inoltre, per facilitare la costruzione, i comuni interessati dalla ferrovia si impegnarono in seguito di collaborare finanziariamente, cedendo gratuitamente i terreni comunali necessari, pagando gli espropri dei terreni privati, esentando l'impresa ferroviaria dal pagamento delle imposte comunali per 25 anni. Legato al progetto ferroviario (dove era ovviamente prevista la trazione elettrica, considerato il difficile andamento plano-altimetrico), c'era anche la costruzione di una grande centrale idroelettrica a Campocologno, in Valposchiavo. Nel settembre del 1905 fu costituita a Basilea la società Bernina Bahn; una revisione del progetto originale, ormai giudicato superato, venne affidata alla Alb. Buss & Cie. di Basilea. Il progetto definitivo, rivisto anche secondo le esigenze dei residenti lungo la linea, fu approvato dalle autorità federali il 2 marzo 1906. La pendenza massima venne abbassata dall' 82‰ al 70‰, fu allungato a 90 metri il modulo delle stazioni, furono eliminati i "zig-zag" per superare forti dislivelli in breve spazio, sostituiti essenzialmente da tornanti. Da notare in particolare che la ferrovia venne riprogettata anche per dare modo al viaggiatore di godere del maggior panorama possibile; si rinunciò perfino ad una galleria di valico di circa 9 km per ottenere un percorso sul tratto più elevato in quota tutto all'aperto(a scapito della regolarità del servizio nei mesi invernali…)! La costruzione venne affidata alle imprese Buss (lavori civili e di infrastruttura ferroviaria) e Alioth (impianti elettrici di alimentazione e materiale rotabile). Il lavoro, a cui presero parte fino a 2500 operai (per la maggior parte italiani) fu particolarmente duro per via delle difficili condizioni climatiche e della difficoltà degli approvvigionamenti. Gli imprevisti fecero salire sensibilmente il costo preventivato per la realizzazione dell'opera; i finanziatori

italiani che già si erano ritirati dall'impresa ferroviaria (di loro interesse era soprattutto la realizzazione della centrale idroelettrica di Campocologno),furono sostituiti da altri svizzeri, in particolare dalla Schweizerische Eisenbahnbank di Basilea. Nel 1908 i lavori terminarono sulle tratte Celerina – Bernina Suot (versante nord) e Poschiavo – Tirano. Nel 1909 furono attivate le tratte Bernina Suot – Ospizio Bernina e St. Moritz - Celerina. Il 5 luglio 1910 finalmente la ferrovia fu inaugurata nella sua interezza con la tratta Ospizio Bernina - Poschiavo. Inizialmente la ferrovia, sul tratto di valico, era funzionante solo nei mesi estivi, poi, con la realizzazione di gallerie paravalanghe (aperte sempre sul fianco a valle per non impedire la visione del panorama) ed altri accorgimenti (impiego di potenti mezzi sgombraneve) il servizio fu reso possibile per tutto l'anno dal 1913. L'energia elettrica per il funzionamento della linea (750 V in corrente continua, poi aumentati a 1000 V nel 1935) veniva prodotta dalla già citata centrale idroelettrica di Campocologno (esercita dalla società Forze Motrici Brusio, oggi Rätia Energie SA). Questa centrale, la più grande d'Europa all'epoca della sua costruzione (1904 – 1907), e la cui produzione era essenzialmente esportata in Lombardia, veniva alimentata dal vicino bacino del Lago di Poschiavo mediante sei condotte forzate parallele e a cielo aperto. Le sottostazioni erano inizialmente dislocate a Campocologno, Poschiavo, Ospizio Bernina e Pontresina. La linea di contatto era costituito da un doppio filo di contatto ciascuno con una sezione di 64 mm² con la classica sospensione trasversale. Il binario era armato con rotaie Vignole da 24,3 kg/m posate su traverse in legno di quercia e di metallo (in particolare sulla rampa sud).
Il parco rotabili fu inizialmente costituito da eleganti e nello stesso tempo potenti (per l'epoca) elettromotrici: negli anni 1908 – 1909 vennero immesse in servizio 14 unità tipo BCe 4/4, numerate da 1 a 14 (nel 1921, per scaramanzia, la n.13 fu rinumerata n.15!). Tre elettromotrici, leggermente più lunghe delle precedenti e dotate di uno scompartimento bagagliaio, tipo BCFe 4/4, nn. 21 – 23, incrementarono nel 1911 il parco trazione. Inoltre, per il traffico merci furono consegnate tre piccole locomotive elettriche a due assi nn. 51, 61 e 62, ma, considerate le scarse prestazioni di queste, rispettivamente nel 1917 e nel 1928, entrarono in servizio anche le più grosse locomotive Ge 6/6 81 e Ge 4/4 82. Il parco rimorchiato, incrementato nel tempo, era costituito da numerosi vagoni passeggeri e merci a due assi; nel 1910 furono immesse anche due vetture di terza classe a carrelli. Tutta la fornitura iniziale di

La ferrovia del Bernina presso il "Lago Bianco" con le carrozze panoramiche. (foto Carlo Peretti)

Una delle due motrici Elettro-Diesel delle RhB. La 801 è stata battezzata "Stambecco" (foto Carlo Peretti)

rotabili venne eseguita dalla SIG di Neuhausen (per il materiale di trazione l'equipaggiamento elettrico era della già citata Alioth).
Nel corso degli anni questa eccezionale ferrovia alpina fu potenziata sia dal lato prettamente tecnico sia da quello qualitativo. Negli anni Trenta furono costruite delle brevi varianti per rendere il tracciato meno soggetto alle intemperie (precipitazioni nevose in particolare). Furono realizzati nuovi posti di movimento per poter effettuare incroci (e quindi aumentare la potenzialità della linea). Per venire incontro alle nuove esigenze turistiche, nel 1926 venne istituita una coppia di treni diretti Tirano – St. Moritz con sole fermate a Campocologno (per espletare le formalità di frontiera) e a Pontresina; nel 1928 questa relazione acquisì ulteriore prestigio con la messa in composizione di un vagone ristorante con servizio gestito dalla tedesca Mitropa. Ma il traffico turistico, che è sempre stato il più importante di questa ferrovia, non garantiva alla società concessionaria dei bilanci in attivo. La crisi degli anni Trenta e la chiusura della frontiera italiana durante la Seconda guerra mondiale aggravarono ulteriormente la situazione; solo con l'intervento finanziario della Confederazione e del Cantone Grigioni fu possibile garantire la continuità del servizio, ma, nel 1943, per evitare il collasso definitivo, la Berninabahn si vide costretta ad una fusione con la Ferrovia Retica (il documento fu firmato nel 1944 con effetto retroattivo). Si può anche ricordare che nel 1929, la concessione del tratto italiano della ferrovia del Bernina venne ceduta ad un'apposita società denominata S.A. Tramvia Tirano – Campocologno: infatti la legislazione italiana dell'epoca non permetteva che una società straniera esercitasse un servizio pubblico sul territorio nazionale; nel 1949 la Ferrovia Retica tornò ad essere definitivamente concessionaria del tronco italiano. Dopo la Seconda guerra mondiale, il traffico riprese con vigore lungo tutta la linea. Fu potenziato ed ammodernato il materiale esistente, ma fu necessario attendere fino agli anni 1964 – 1965 per avere nuovo materiale di trazione. Furono consegnate le elettromotrici ABe 4/4 nn. 41 – 46, seguite nel 1972 da altre tre unità pressoché simili, ABe 4/4 nn. 47 – 49. Nel 1968 entrarono in servizio due locomotive "elettro-diesel" Gem 4/4 nn. 801 e 802. Ciò rese possibile accantonare le anziane locomotive 81 e 82; queste "elettro-diesel", grazie alla loro particolare caratteristica, possono circolare sia autonomamente come normali locomotive Diesel, sia a trazione elettrica (hanno lo stesso equipaggiamento elettrico delle ABe 4/4 nn.41 – 46). Contestualmente entrarono in servizio diverse carrozze passeggeri a carrelli di tipo unificato.
Negli anni Settanta furono compiuti diversi lavori di potenzia-



TERRITORIO DELL' ALTO
TIROLO MERI
TRENTINO
Zernetz
Passo Albula
F. Inn
ENGADINA
Ponte
S. Moritz
Pontresina
Bernina
Passo Bernina
Poschiavo
L. di Poschiavo
Brusio
Tirano
Sondrio
Ponte
F. Adda
VALTELLINA
C.a d'Aprica
Alpi Orobie
Alpi Retiche
Mals
Glurns
Taufers
S. Maria
Bormio
M. Cristallo
M. Cevedale
Schlanders
VAL VENOSTA
F. Adige
MERANO
Lana
Prese
Mondadizza
Grosotto
Vezza
Ponte di Legno
Vione
Edolo
Cortenedolo
VAL CAMONICA
F. Oglio
P.so del Tonale
Presanella
M. Adamello
Malè
VAL DI SOLE
Dimaro
Fondo
Mendola
Caldaro
Egna
Mezolombardo
Mezocorona
S. Michele
Cembra
Lavis
TRENTO
Pergine
LEVICO
Civezzano
Pinzolo
Tione
Stenico
Vezzano
GIUDICARIE
Breno
Cedegolo
Grevo
Cetò
Clusone
Lovere
Pisogne
Bovegno
Sarnico
Iseo
Lago d'Iseo
Val Trompia
Gardone
Vestone
Bagolino
Caffaro
Condino
Storo
Ledro
Riva
Arco
Nago
Nogaredo
ROVERETO
Mori
Vallarsa
Ala
Gargnano
Salò
Preseglie
Vobarno
Limone
Malcesine
LAGO DI GARDA
Torri
Caprino
Garda
Bardolino
Sirmione
Desenzano
Peschiera
Lonato
BRESCIA
Rovato
Chiari
Bagnolo
Verolanuova
VERONA
Soave
S. Bonifacio
per Vicenza
Monti Lessini
TREDICI COMUNI
Arsiero
Schio
Torrebelvicino
M. Obante
Coston d'Arsiero
1200 HP
15.000 HP
600 HP
36.000 HP
20.000 HP
5000 HP
6500 HP
4000 HP
9600 HP
24.000 HP
23.500 HP
600 HP
2000 HP
3800 HP
4300 HP
800 HP
16.000 HP
10.000 HP
1100 HP
2500 HP
10.000 HP
700 HP
500 HP
38.000 HP
1500 HP
9000 HP
7000 HP
16.000 HP
3000 HP
60.000 HP

mento delle infrastrutture. In particolare va ricordato l'allungamento del modulo dei posti di incrocio a 150 m (permettendo in tal modo la circolazione di treni costituiti da due elettromotrici ABe 4/4 e sette carrozze a carrelli, lunghi circa 140 metri) e l'attivazione di un CTC, progressivamente esteso a tutta la linea, con posto centrale a Pontresina: stazioni e posti di movimento vennero così centralizzati per gestire in sicurezza e, nello stesso tempo, con regolarità ed in economia il servizio.

Nel 1973 fu istituito il servizio diretto di prestigio denominato Bernina Express, sulla relazione Coira – Tirano che raccolse un notevole successo. Tutt'oggi esistente, il Bernina Express viene sempre effettuato con il migliore materiale rotabile (in particolare vetture super panoramiche di ultima generazione). Per sostenere il costante aumento di traffico viaggiatori e merci, come mezzi di trazione, negli anni 1988 – 1990 entrarono in servizio ulteriori sei elettromotrici pesanti, numerate da 51 a 56, sempre del tipo ABe 4/4; con una potenza di 1016 kW, sono dotate di motori asincroni trifase. Delle vere e proprie locomotive, sono infine gli elettrotreni bi-tensione a tre elementi denominati "Allegra" (che in lingua romancia significa "benvenuto"), i cui primi esemplari sono stati immessi in servizio quest'anno. Sono state ordinate alla svizzera Stadler 15 unità tipo ABe 8/12, numerate da 3501 a 3515: sono in grado di poter essere utilizzate su tutta la rete RhB, ma saranno utilizzati principalmente sulla linea del Bernina. Hanno una potenza di 2400 kW con alimentazione 1000 V c.c., e di 2600 kW con alimentazione 11 kV 16,7 Hz c.a. Il notevole sforzo di trazione che possono sviluppare questi elettrotreni, 260 kN, permette loro di trainare 140 t su pendenze del 70 ‰. Per confronto si evidenziano le prestazioni delle motrici Alioth di prima fornitura, allo stato originario: po-

tenza oraria 208 kW, sforzo di trazione di 42 kN, possibilità di rimorchiare 20 t sul 70 ‰ …
Alcuni dati anche sul significativo traffico svolto da questa ferrovia: nel 2009, per la prima volta, sono stati trasportati oltre un milione di passeggeri, di cui 300.000 hanno utilizzato i servizi Bernina Express; inoltre sono state trasportate circa 70.000 tonnellate di merci, essenzialmente legname e prodotti petroliferi (in Svizzera,oltre alle ferrovie federali, anche la maggioranza delle ferrovie locali effettua un rilevante trasporto merci!).
La linea nella sua interezza merita un viaggio per le peculiarità tecniche e per il maestoso paesaggio attraversato, in cui la stessa ferrovia letteralmente si "immerge" senza minimamente deturpare l'ambiente! Tutto è superlativo, senza timore di smentita, ma alcuni punti sono degni di nota in maniera particolare. Salendo da Tirano si incontra il famosissimo viadotto elicoidale di Brusio, oggi adottato come simbolo del centenario: la ferrovia, per guadagnare quota in breve spazio, gira su se stessa mediante un viadotto in curva di 70 metri di raggio. Proseguendo, dopo Poschiavo (1014 m s.l.m.), centro principale dell'omonima valle, dove hanno sede le officine sociali, la ferrovia letteralmente si impenna per raggiungere il breve pianoro di Cavaglia (1692 m s.l.m.): una pendenza pressoché continua del 70 ‰, e diversi tornanti, con curve il cui raggio scende anche ai 45 m permettono di superare il dislivello. Da Cavaglia, altra ascesa impressionante, simile alla precedente, immersa in fitti boschi di conifere e scenari mozzafiato che spaziano dalle cime del gruppo Bernina tutte abbondantemente sopra i 3000 metri, con il ghiacciaio del Palü (purtroppo di dimensioni sempre più ridotte), alla sottostante Valposchiavo che si vede sempre più in lontananza. Dopo una stretta curva sinistrorsa a strapiombo, ultimo tornante sul versante sud, si giunge ad Alp Grüm (2091 m s.l.m.), tappa obbligata, per chi vuol godersi per un po' il magnifico panorama e farsi qualche bella passeggiata nei dintorni, alla portata di tutti. Riprende la pendenza del 70 ‰, la vegetazione d'improvviso cessa, l'ambiente diventa brullo (ma sempre spettacolare), si costeggia il Lago Bianco e si giunge al culmine della linea, la stazione di Ospizio Bernina, a 2253 m s.l.m., presso l'omonimo passo. Di fronte, sul lato opposto del lago, il ghiacciaio Cambrena. Una sottile lingua di terra separa il Lago Bianco dal Lago Nero: è lo spartiacque tra il versante del Mare Adriatico ed il versante del Mar Nero, segnalato da un apposito cartello. La ferrovia inizia la discesa verso St. Moritz costeggiando il piccolo Lago Nero. La pendenza è di nuovo pressoché costante del 70 ‰: non ci sono tornanti, ma le curve sono continue per permettere al binario di seguire il più possibile la morfo-

Il 15 settembre 1991 un treno delle RhB transita tra Ospizio e Alp Grüm. Da notare la galleria artificiale anti valanghe. (foto Carlo Peretti)

logia del terreno. Il treno riprende a correre parallelo alla strada proveniente dalla Valtellina che, da Poschiavo, per superare il valico ha seguito un percorso più ad est, diverso da quello ferroviario. Si giunge alla fermata di Bernina Diavolezza (2092 m s.l.m.), dove una funivia, realizzata nel 1956, permette di arrivare fino a quasi 3000 metri di altezza e di usufruire di magnifiche piste da sci. Riprende la vegetazione, si entra di nuovo nei boschi e si giunge alla mitica curva di Montebello: il viaggiatore in questo punto gode di una veduta incomparabile sul ghiacciaio del Morteratsch e sull'imponente sovrastante Piz Bernina (4049 m s.l.m.), al confine tra Svizzera e Lombardia. Siamo alla stazione di Morteratsch (1896 m s.l.m.), stazione immersa in un bosco incantato … La pendenza è ora più modesta (… 43 ‰), e il tracciato è quasi rettilineo sul fondovalle che digrada verso Pontresina (1774 m s.l.m.), importante località turistica e stazione di diramazione: la linea del Bernina, piegando verso ovest raggiunge St. Moritz dopo pochi chilometri; verso nord inizia invece il raccordo che porta a Samèdan sulla linea dell'Albula (Coira – St. Moritz). Ampi sono i piazzali di Pontresina e, in particolare, di St. Moritz, avendo entrambe le stazioni fasci di binari elettrificati a 1000 V (linea del Bernina) e fasci elettrificati a 11 kV in corrente alternata monofase, tensione che alimenta la cosiddetta "rete madre" (cioè il restante delle linee della Ferrovia Retica).

La ferrovia del Bernina, per le sue peculiarità, venne visitata e studiata fin dai primi tempi da progettisti e tecnici ferroviari. Sono noti, per esempio, i diversi viaggi di studio compiuti dal Lanzerotti, realizzatore della Ferrovia dell'Alta Anaunia e, come si è anzi ricordato, promotore della Transalpina orientale, sia all'epoca della costruzione che nei primi tempi di esercizio: per lui, la linea del Bernina, era l'esempio di ferrovia turistica di montagna più significativo. Perfino dal Giappone, nel 1913, tale Ingegner Handa venne appositamente in Svizzera per visitare la ferrovia del Bernina. L'ingegnere fu inviato dalla Hakone Tozan Railway, allora in costruzione. Hakone è una famosa regione turistica, poco distante da Tokio, in prossimità delle pendici del monte Fuji. Questa ferrovia turistica giapponese, a trazione elettrica e a scartamento normale, tutt'oggi in funzione, sebbene con un percorso di montagna di soli quasi 9 km (fu attivato nel 1919), supera un dislivello di oltre 500 metri, comporta tre "zig-zag", ha pendenze fino all'80‰, raggi di curvatura di soli 30 m ed è a semplice adesione. Nel 1979, memori della visita tecnica dell'Ingegner Handa, la ferrovia del Bernina e la Hakone Tozan Railway si sono gemellate. In conseguenza di ciò una serie di elettromotrici giapponesi, pur avendo caratteristiche diverse, ha adottato una livrea identica a quella dei rotabili viaggiatori della ferrovia del Bernina! Sulla ferrovia del Bernina non devono pertanto meravigliare le scritte in giapponese presenti nelle stazioni e che l'elettromotrice n°54 sia stata battezzata "Hakone".

Gli "Autopostali" svizzeri

Il trasporto pubblico può essere considerato "mobilità alternativa" quando c'è complementarietà e non concorrenza tra "gomma" e "ferro". In Svizzera, senza alcun dubbio, la mobilità alternativa esiste da sempre: non c'è paese o villaggio, anche il più sperduto sulle montagne, che non possa essere raggiunto col trasporto pubblico proprio grazie ad una fitta rete di autolinee strettamente connessa con la già pur estesa rete ferroviaria. Le autolinee, in Svizzera, si identificano con l' "autopostale", di colore giallo e dalla caratteristiche trombe a tre toni, in uso quest'ultime sin dal 1923. Come si è detto all'inizio di quest'articolo, è proprio grazie al servizio dell'autopostale che oggi è possibile un collegamento Venezia – St. Moritz.

Gli autopostali percorrono le strade svizzere da oltre cento anni, essendo stata istituita la prima autolinea nel 1906 nei pressi di Berna. Fu un servizio provvisorio, per difficoltà tecniche e per costi di esercizio, essendo dopo soli tre anni, convertita nuovamente in "messaggeria" ossia diligenza a cavalli con servizio postale (in Svizzera presenti sin dal 1849). Fu dopo la Prima guerra mondiale che l'autoservizio prese piede e si sviluppò in tutto il paese, grazie al miglioramento tecnico dei mezzi. Nel 1919 venne attivato il primo collegamento attraverso un passo alpino, quello del Sempione. Negli anni Trenta esistevano cento linee esercite dalla stessa Posta ed oltre trecento gestite dagli "assuntori"; quest'ultime erano linee minori che la Posta affidava ad imprenditori privati. A metà degli anni Settanta gli assuntori gestivano circa il 75% di tutti gli autoservizi. Nel 1996 anche in Svizzera ebbe inizio la liberalizzazione dei servizi di trasporto pubblico, per cui l'attuale azienda AutoPostale Svizzera S.A. (società interamente di proprietà della Posta Svizzera, con circa 3000 dipendenti) partecipa alle gare d'appalto pubbliche per l'attribuzione delle linee da servire. Oggi la rete di autopostali si estende per circa 10.000 chilometri (783 linee) e trasporta annualmente oltre 115.000.000 di passeggeri.

Fino agli anni Settanta i servizi furono garantiti con autobus di costruzione nazionale. I costruttori svizzeri, tra l'altro, erano specializzati nella produzione di veicoli atti ad affrontare le impervie strade della Confederazione: si possono ricordare, tra questi, Berna, FBW, Martini e Saurer. Per quanto riguarda la tecnologia, il cui sviluppo fu parallelo ovviamente a quello degli altri paesi del mondo, agli inizi degli anni

Da Malles, capolinea della ferrovia della Val Venosta, partono gli autopostali per la vicina Svizzera. Un moderno Mercedes Mb O404 con accanto uno storico furgoncino Berna per il trasporto bagagli il 5 maggio 2007. (foto Mario Forni)

Venti, si passò da ruote dotate di gomme piene e ruote con pneumatici con camera d'aria. Nel 1931 iniziò l'utilizzo del motore Diesel in sostituzione di quello a benzina. Negli anni Cinquanta, cambiò anche l'estetica, abbandonando del tutto il muso con il cofano che aveva caratterizzato gli autoveicoli pesanti fin dai primordi. A partire dagli anni Trenta fu introdotto l'uso del rimorchio sulle linee più frequentate; poi nel 1969 furono introdotti i primi autobus snodati. Oggi il parco comprende oltre 2000 autobus, che in ordine decrescente sono stati forniti da Mercedes-Benz (oltre il 30% del parco), MAN (18,5%), SETRA (14,6%), Volvo (11,3%), Neoplan (7,9%), Renault (5,1%), FIAT-IRISBUS-IVECO (4,2%). Oltre 1200 unità sono autobus con capacità tra i 34 ed i 46 posti a sedere.

Oggi, con mezzi appropriati, AutoPostale Svizzera SA svolge ogni genere di servizio pubblico: dai trasporti scolastici e per disabili, a quelli suburbani dei grandi agglomerati (Berna, Zurigo, San Gallo, Bellinzona, ecc.), a quelli prettamente turistici. In quest'ultimo caso sono degni di nota, oltre a quelli che superano i passi alpini più belli ed arditi, i servizi Palm Express tra St. Moritz e Lugano e San Bernardino Express tra Coira e Bellinzona. E' interessante ricordare che Palm Express e San Bernardino Express effettuano collegamenti studiati e proposti come servizi ferroviari agli inizi del Novecento, ma poi mai realizzati essenzialmente per motivi finanziari.

Bibliografia essenziale

-Belloncle, Patrick *Le Chemin de fer Rhétique 1889-1999* Les Editions du Cabri, Breil-sur-Roya 1999

-Cornolò, Giovanni *La Società Veneta Ferrovie* Duegi Editrice, Ponte San Nicolò, Padova 2005

-Forni, Mario e Corrà, Paolo *Le ferrovie del Trentino* Edizioni UCT, Trento 2003

-Lacché, Camillo *L'Ottocento ferroviario italiano dopo il Settanta* Stabilimento Tipolitografico Agnesotti, Viterbo 1977

-Lanzerotti, Emanuele e Baudracco, Mario *Programma delle ferrovie elettriche a scartamento d'un metro nelle Alpi Orientali* Tipografia Editrice del Comitato Diocesano, Trento 1910

-Tognina, Andrea *Gli operai del Bernina: storia sociale di un cantiere ferroviario* Società Storica Val Poschiavo, Coira 2010

-L'autore ringrazia per la preziosa collaborazione Carlo Peretti (per quanto riguarda la Ferrovia del Bernina), Paolo Marini (per quanto riguarda gli "autopostali" svizzeri), Emiliano Voltolini, Pierluigi Filosi e Giovanni Baratella (per la documentazione tecnica e fotografica).

Ricordo delle locomotive-tender Gruppo 940 F.S.

Per comprendere le ragioni della realizzazione delle cinquanta locomotive F.S. facenti parte del Gruppo 940 bisogna porre mente alle caratteristiche altiplanimetriche di due importantissime linee transappenniniche, quella che congiunge Orte ad Ancona passando per Terni, Foligno e Falconara e quella che da Roma mena a Pescara passando per Sulmona. Il percorso delle due arterie era e ognora é caratterizzato da gallerie di valico di limitata lunghezza raggiunte attraverso rampe con andamento tormentato sul piano altiplanimetrico. Il Lettore si chiederà, giustamente, perché non si optò per una soluzione, simile a quella concepita sui Giovi, sul Frejus e sul Sempione, costituita da un tunnel di valico di considerevole lunghezza raggiunto da rampe ad andamento non troppo difficile. La risposta deve essere articolata. Le conoscenze scientifiche e tecniche del tempo avrebbero senza dubbio consentito questa opzione per risolvere il problema, ma ostavano tre impedimenti non trascurabili:

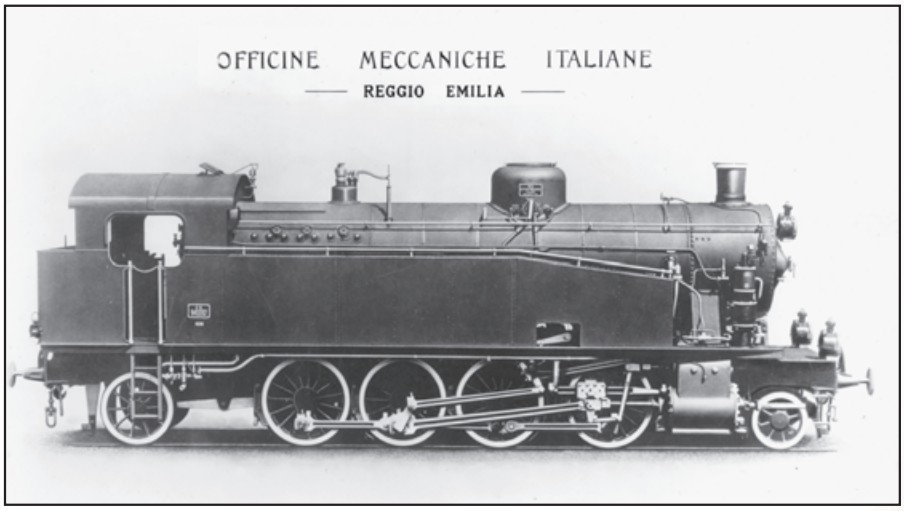
· il costo di realizzazione, elevatissimo;

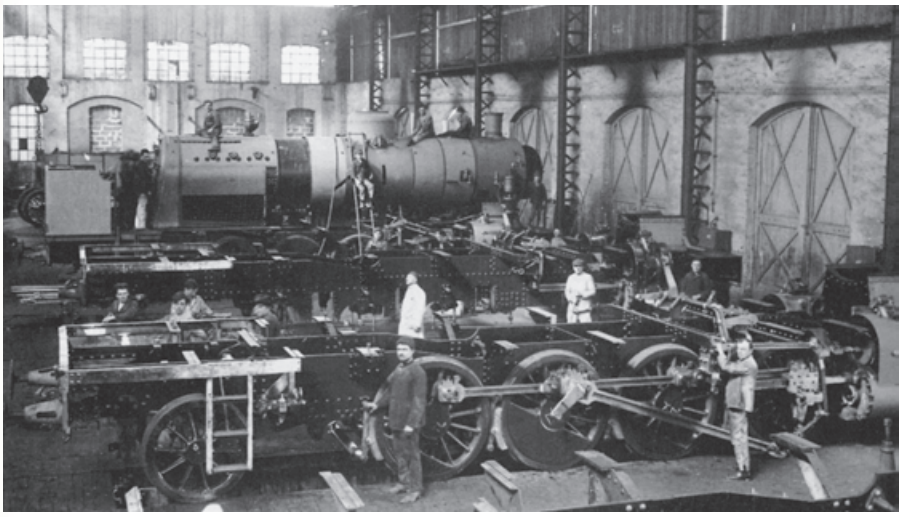
· l'impossibile giustificazione economica di esso perché il rapporto costo/beneficio era sfavorevole in quanto le due linee erano molto importanti, certamente, ma non quanto quelle precedentemente citate e quindi in nessun modo si sarebbe potuto giustificare una scelta che sul piano economico si sarebbe dimostrata disastrosa;

· la possibilità, attraverso l'opzione di costruzione delle due linee che venne scelta, di servire numerosi centri che da un grande traforo sarebbero stati esclusi. Non si dimentichi che in quel tempo e in quei luoghi soltanto il cavallo era il mezzo di trasporto alternativo al treno.

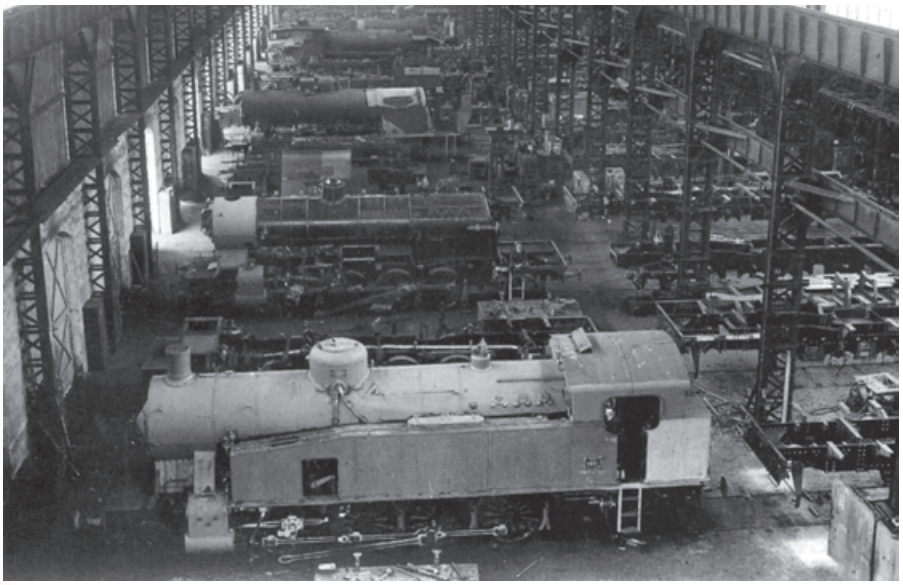
Il servizio merci e, soprattutto, quello viaggiatori soffersero di una persistente lentezza nelle comunicazioni tra l'Adriatico e Roma (ovvero Orte, che trovasi quasi alle sue porte) risolta soltanto dall'elettrificazione delle due linee; quella da Roma a Sulmona fu, negli Anni Trenta, la culla del fallito esperimento di trazione elettrica a corrente alternata a 10 kV e frequenza industriale, riconvertita nel 1946 a corrente continua a 3 kV.

Proprio per risolvere in qualche modo questo problema, alla fine dell'Ottocento vennero progettate e in seguito realizzate le locomotive divenute poi quelle incorporate nel Gruppo 851 nel Parco trazione F.S. Chi ha i capelli bianchi ricorderà di aver visto le ultime, specialmente in Emilia, impegnate in servizio di manovra ed avrà immaginato che, come nel caso delle 835, siano state concepite proprio per questo scopo. Invece non era così: queste locomotive, molto gradevoli anche dall'aspetto estetico, per il tempo erano ottimamente funzionali per quel servizio di linea cui erano state destinate. Ovviamente, a quel tempo, i treni erano leggeri e la velocità richiesta era relativamente bassa; con il trascorrere degli anni le





composizioni tanto dei convogli merci che di quelli viaggiatori andava vieppiù aumentando e di conseguenza si dovette ricorrere sempre più frequentemente alla doppia trazione finché di giunse alla conclusione che le 851 erano ormai insufficienti per l'espletamento di quei servizi. Verso il 1919 l'Ufficio Studi Locomotive del Servizio Materiale e Trazione F.S. di Firenze decise di realizzare una locomotiva-tender ben più potente e massiccia della 851 in grado di trainare i treni sulle due relazioni senza dover ricorrere alla doppia trazione, scomoda e costosa. Stante l'andamento altiplanimetrico accidentato – la Roma – Sulmona presenta livellette dell'ordine del 27‰ - la scelta del rodiggio cadde su quell'1-4-0 detto "Consolidation" che in Italia già allora era un classico, applicato a centinaia di macchine dei Gruppi 735 e 740 che diedero il meglio di sé proprio su linee difficili anche perché il "carrello italiano" o "carrello Zara", dal nome del Capo tecnico cav. Giuseppe Zara del Servizio Materiale e Trazione F.S. che lo inventò, che collega l'asse portante anteriore con il primo asse accoppiato motore riduce il passo rigido della macchina ai soli tre assi accoppiati rimanenti e, di conseguenza, l'iscrizione in curva è ottimale il che comporta anche rispetto per l'armamento della linea e quindi più contenute spese di manutenzione. Avendo ben presente il principio di "unificazione", ossia di costruire componenti comuni al maggior tipo di veicoli comportando questo semplificazione anche nell'esercizio, si decise di realizzare una locomotiva-tender che avesse telaio, rodiggio, motore a cilindri gemelli e caldaia a vapore surriscaldato identici a quelli della 740, con qualche piccola variante riguardo la caldaia. La macchina, in origine pensata per l'esercizio della sola linea Roma – Sulmona – Pescara, doveva portare sul suo stesso corpo le scorte d'esercizio pari a 10.000 litri d'acqua e 3500 kg di carbone e quindi il peso assiale sarebbe stato superiore a quello ammesso dalle due linee; per ovviare al problema fu aggiunto un asse posteriore, costituto da una carrello Bissel radiale, non munito di dispositivo di richiamo, collegato all'ultimo asse accoppiato motore mediante bilancieri. In questo modo il rodiggio era praticamente simmetrico il che consentì alla 940 di sviluppare la stessa velocità nei due sensi di marcia, al pari delle analoghe locomotive straniere.



Sopra e in alto la linea di produzione delle 940 presso le Officine Meccaniche Reggiane. (Collezione Claudio Pedrazzini)

Completati i progetti definitivi delle varie parti, la 940 fu ordinata a varie Case nazioni che, a far data dal 1922, ne realizzarono cinquanta esemplari, alcuni dei quali utilizzati, quasi sempre in doppia trazione, anche per il traino di pesanti treni viaggiatori e merci sulla linea del Tenda in alternativa alle 471 e quindi prima della sua elettrificazione in c.a. trifase.

Come si vede dalla tabella, alcune 940 del DL di Gorizia nella primavera del 1945 furono catturate dalle armate jugoslave e reimmatricolate nel Parco trazione JdZ; per converso, nel luglio 1951, altre tre 940 provenienti dalla S.F.B. giunsero nel Parco trazione F.S. e furono reimmatricolate 940.051 ÷ .053.

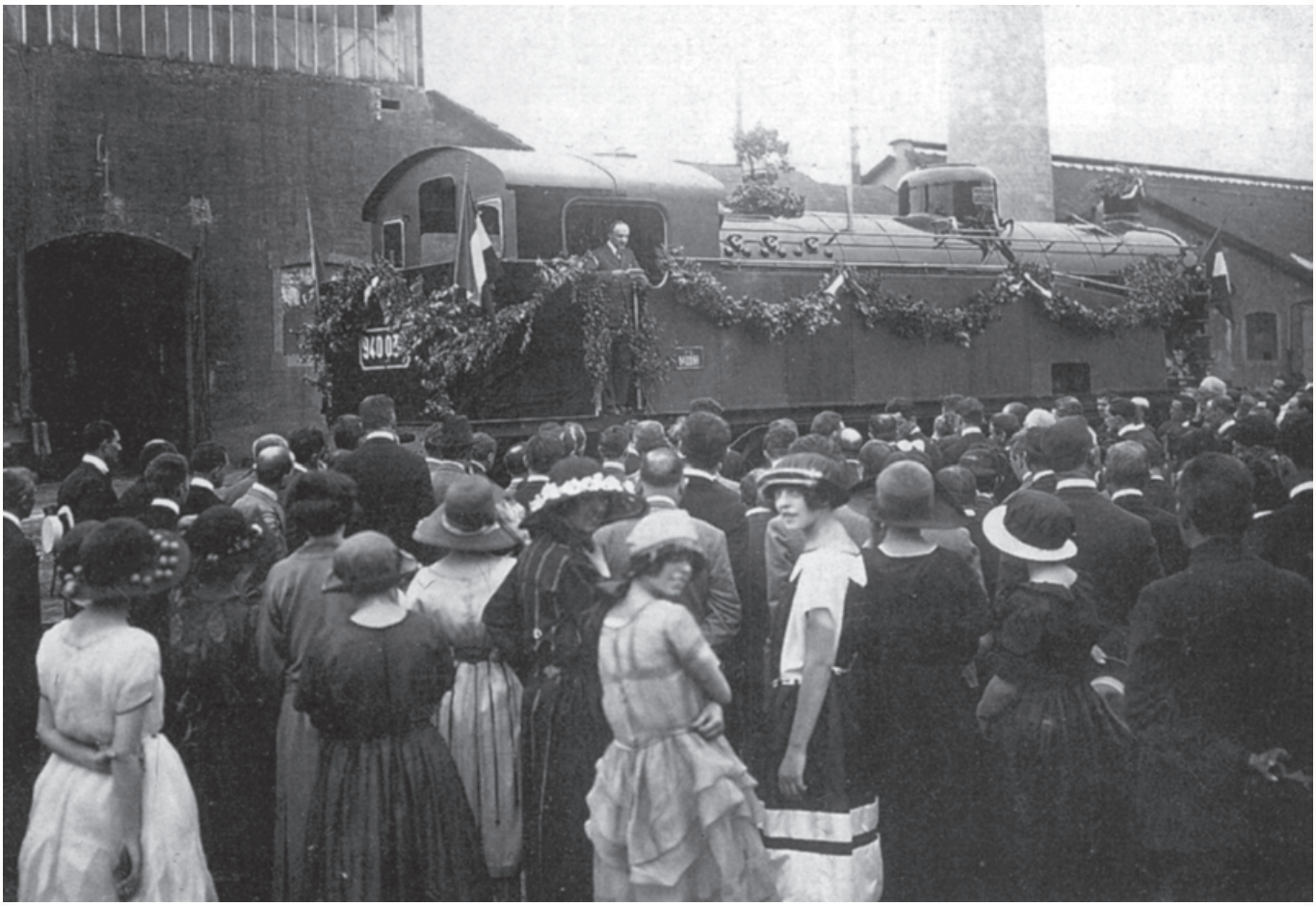
Le caratteristiche salienti delle 940 furono:

· Numerazione: 940.001 ÷ .050. (dal 1951 integrata a 940.001 ÷ .053)

· Anni di costruzione: 1922 ÷ 1924
· Unità costruite: 50 + 3 ex S.F.B. delle quali 7 a Milano da O.M., 20 a Reggio Emilia dalle Officine Meccaniche Reggiane e 26 a Napoli dalle Officine Meccaniche e Navali
· Rodiggio secondo U.I.C.: 1'D'1'
· Rodiggio secondo F.S.: 1-4-1
· Cilindri: numero due, esterni
· Distribuzione esterna sistema Walschaerts
· Peso totale in servizio e aderente : kg 87.300 e kg 61.600
· Pressione massima d'esercizio della caldaia: 12 kg/cm2
· Potenza: HP 980 sviluppata a 45 km/h
· Sforzo di trazione massimo: kg 13.500
· Velocità massima: km/h 65
· ø ruote motrici: mm 1.370
· lunghezza tra i piatti dei respingenti: mm 13.178
· Funzionamento a vapore surriscaldato, semplice espansione
· Freno Westinghouse ad aria compressa automatico e moderabile
· Capacità delle casse dell'acqua: l 10.000
· Capacità della carboniera: kg 3.500

Ricordi della 940

Vorrei spendere ora qualche parola per offrire ai Lettori alcuni ricordi personali inerenti la 940; non sono grande cosa ma mi sembrano interessanti anche perché io sono abbastanza avanti con gli anni al punto da ricordare bene molti aspetti dell'ultima stagione della trazione a vapore nella quale la 940 rivestì un ruolo non secondario. Io sono stato uno degli estimatori della sua linea estetica; piaceva a pochi, tanto che due cari amici che lavoravano alla Rivarossi, Mario Moretti e Silvano Bevini, mi confidarono che il modellino era poco richiesto e che gli era preferito quello della 740. Noi sappiamo come le due macchine siano sostanzialmente identiche ma, indubbiamente, la 740 appariva più "completa", specialmente quando il tender impiegato era quello a quattro assi. La 940 mi ricordava alcune locomotive analoghe viste da bambino in Francia ma rispetto ad esse la nostra macchina mi appariva più snella ed affusolata e quindi mi piaceva maggiormente. Premesso questo, debbo dire che la conoscevo fin da ragazzo ma solo per averne ascoltato la descrizione da alcuni macchinisti e per averne studiato le caratteristiche tecniche. All'inizio degli Anni Sessanta il Capo Tecnico Sivilotti, del DL di Lecco, mi informò che presto le 471, al tempo ubiquitarie nel nodo di Lecco, sarebbero state in parte trasferite a Milano Smistamento, ad Alessandria e in Italia centrale ma soprattutto demolite per far posto alle 940 da in arrivo da alcuni DL dell'Italia



Cerimonia ufficiale per la consegna della 940.038 presso le Officine Meccaniche di Reggio Emilia nel 1922. (Collezione Claudio Pedrazzini)

centro-meridionale (da quello di Sulmona, in particolare). In quei giorni alcune 471 arrivarono a Brescia per l'ultima volta e furono accantonate in un fascio binari che va dalla stazione al DL e lì attesero per anni la fine insieme a parecchie 735, 640 e 880; si vedevano tutte insieme dall'alto del cavalcavia intitolato alla memoria del Presidente J.F. Kennedy. Le ultime vennero demolite verso il Sessantasei o Sessantasette. Già nei primi Anni Cinquanta il DL di Milano Smistamento aveva in dotazione qualche 940 – che io vidi mai personalmente – che utilizzava soprattutto sulla relazione Milano – Monza – Carnate Usmate – Bergamo in sostituzione delle ultime 910. Io ho due fotografie rispettivamente dell'unità .019 ripresa di fianco verso il 1955 in quel DL ad opera dell'ingegner Marcello Grillo e di altra 940 fotografata dal mio compianto amico Ettore Bianchi dall'alto di un cavalcavia di Sesto San Giovanni nel novembre 1958 attestata a un treno carico di operai. Finalmente si vide anche a Brescia una 940 splendida, lucidissima, con i panconi e le ruote ben dipinte di rosso, una meraviglia. Mi pare di ricordare che fosse stata l'unità .014. Per molto tempo non se ne vide più una. In effetti i treni merci verso Bergamo e Lecco erano espletati da qualche 740 – rara – ma sopratutto dalle 743 che avevano sostituito le 735 in DL di Cremona, mentre quelli viaggiatori erano trainati dalla 640 Caprotti e dalle 625 Walschaerts e Caprotti e assai raramente dalle 940. Il loro regno erano le linee radianti da Lecco; trainavano i treni merci e viaggiatori fino a Como, a Bergamo, e da Carnate-Usmate a Seregno. Io ebbi occasione di viaggiare sulle 940 che trainavano tutti questi treni ed ho molti ricordi, sovente fissati dalla macchina fotografica. Ero attentissimo a quanto si diceva l'equipaggio e a quanto diceva esplicitamente a me ed annotavo tutto, scrupolosamente, sui miei quaderni. Esempio di una di queste annotazioni: "Macherio, 23 novembre 1964, locomotiva 940.040 del DL di Lecco. Il macchinista Marchettini mi spiega che l'uso degli attrezzi da forno sulla 940 su una linea elettrificata è pericolosissimo perché sono lunghi quanto quelli della 740 ma su quella l'angolo di inclinazione assunto durante l'uso è piccolo mentre sulla 940 deve essere necessariamente molto più ampio essendovi la necessità di far uscire il manico dell'attrezzo attraverso il finestrino posteriore – diversamente sarebbe stato impossibile usarlo per la cabina troppo corta - e quindi si corre il pericolo di toccare la linea aerea. Sono avvenute alcune disgrazie mortali sulla 940 proprio per questa ragione. Il

A San Bartolameo la 940.041 in discesa verso Trento proveniente da Roncegno sabato 19 aprile 1975. (Foto Pierluigi Filosi)

Maestro spiega che sulle 880 il pericolo di contatto con la linea aerea è assai più remoto perché il forno è piccolo e di conseguenza gli attrezzi per la manutenzione del fuoco molto più corti di quelli in uso sulla 940." Lecco, paradiso delle 940! Se ne vedevano ovunque e stante l'esiguità dell'area ferroviaria il loro numero era impressionante. La mattina, verso le dieci, dallo scalo merci erano in partenza i due treni merci per Bergamo e Albate-Camerlata sovente trainati a ritroso dalle loro 940. Il carbone non era più di alta qualità come quello di un tempo e sovente bruciava male e le macchine, a dispetto dell'abilità degli equipaggi, fumavano nero e da grande distanza si vedeva nel cielo una nube scura, densa e puzzolente che infastidiva un intero quartiere della parte est di Lecco. Quando sulle due linee arrivarono la T.E. e la T.D. i cittadini ne furono felici e guardavano malissimo gli appassionati che rimpiangevano quei fumi. Nelle restanti ore della giornata si vedevano i merci di ritorno dalle due località, non necessariamente con la stessa locomotiva; alle volte faceva la sua comparsa uno straordinario, in arrivo o in partenza da Lecco. Durante il giorno, a parte l'andirivieni degli E.626, rari E.636, ALe 883, ALn 556.1200 e 1300, i treni viaggiatori a vapore in arrivo e in partenza erano espletati soprattutto dalle 625 e da qualche rara 640 Caprotti del DL di Cremona; negli ultimi anni si vedevano anche le 685 (ricordo la .008, la .068, la .222, tutte del DL di Cremona). Verso le 18 arrivavano dal DL in stazione due 940 che si attestavano ai rispettivi treni, quasi sempre composti con carrozze "centoporte", in partenza per Lecco e per Como. Per l'appassionato era uno spettacolo meraviglioso vedere quei due colossi affiancati, neri come la notte, con quei fanali che emettevano una luce giallognola che li rendeva simile agli occhi dei gatti, Sono riuscito a fissare sulla pellicola questa scena, più e più volte, ma rispetto all'originale ha conservato una minima parte di quel fascino. Sembra ieri ed trascorso mezzo secolo.....

Quando ripenso al 19 ottobre 1971! Un dolcissimo pomeriggio autunnale, fresco....al punto giusto... colori che sembravano usciti dalla tavolozza di un pittore. Seguii la 940.006 che trainava uno degli ultimi treni merci da Lecco a Bergamo e mi spiaceva pensare che quella era una delle ultime occasioni in cui avrei potuto riprendere quelle fotografie. Qua e là, come funghi maligni, erano posizionati i pali della T.E. che avevano guastato il panorama con la loro presenza. E quel bellissimo rettilineo in salita che dal PL posto alla periferia di Calolziocorte porta fino a Cisano-Caprino Bergamasco... La linea corre nel bosco e sembra diventare una sua parte integrante; dal basso il treno quasi non si vede, è un paradiso; dal finestrino si intravede tra il verde la strada lontana, con pochissime automobili, qualche 600, 500, Topolino e giardinette, un paio di camion dell'immediato dopoguerra, qualche bicicletta... Ricordo un viaggio su una coppia di ALn 556; s'era d'autunno, io ero seduto al posto di guida dell'accoppiata posteriore, una pioggia finissima aveva reso lucente le rotaie e la massicciata e vivificato il color verde del bosco. "Su le soglie/del bosco non odo/parole che dici/umane; ma odo/parole più nuove/che parlano gocciole e foglie/lontane"; scritti giusto sessant'anni prima dal divino Gabriele, venivano alle mie labbra i versi de "La pioggia nel pineto" ma non era ancora vicina a me una delle tante delicate e preziose Ermione cui recitarli nella felice stagione della giovinezza... Dal finestrino entrava il respiro discreto e segreto del bosco; profumo di muschio, di ricci di castagna, di fungo, di fragoline, forse di qualche superstite ciclamino...Un incanto; ingresso lentissimo a Cisano - Caprino Bergamasco ed incrocio con il merci da Bergamo trainato da una 940 che la pioggia aveva reso lucida come una pietra preziosa e così i pochi vagoni chiusi che trainava, con quell'accattivante colore rosso mattone. Mi affacciai dal finestrino per vedere meglio quella lucidissima 940, con i fanali già accesi; il pulsare della pompa Westinghouse sembrava quello di un cuore, il cuore della locomotiva, dal fumaiolo usciva solo un filo di fumo, nero, che "profumava" (dal mio punto di vista) di carbone tutto quanto era vicino alla vaporiera che, anche nel riposo, mi appariva simile ad un essere vivente. E' trascorso tanto tempo da quel pomeriggio, ma lo ricordo ancora, con una lacrima di nostalgia.

E il 2 febbraio 1972...era già stata tesa la linea aerea da Lecco a Bergamo e quella mattina la 940.033 trainava l'E.626.300 con entrambi i trolley in presa per effettuare alcune prove meccaniche. Il freddo polare entrava fin nelle ossa, la brina aveva reso il paesaggio vagamente simile a quello della Siberia e il sole era solo un pallido disco giallo; la Leica M/3 operò miracoli per immortalare l'avvenimento di interesse storico su una veloce – per quei tempi – pellicola Ilford FP3 a 21° DIN. Il mese dopo, il 13 marzo, nuova spedizione fotografica avente per soggetto la 940. Questa volta l'unità era la .053, una delle tre provenienti dalle Ferrovie Biellesi; la si distingueva a colpo d'occhio perché aveva la guida a destra e la targa di immatricolazione a sinistra della scaletta che portava in cabina e non a destra, come tutte le altre (a parte le .051 e .052, ovviamente). Arrivo sul posto con la F.I.A.T. 130 di famiglia anziché con la mia Lancia; scelta sbagliata perché l'ammiraglia aveva la trazione posteriore e la trasmissione automatica e con la strada viscida era guidabile quanto una saponetta bagnata sul pavimento bagnato del bagno. Ero partito da Brescia con un tiepido clima primaverile ed ero giunto a Lecco in pieno inverno; un freddo perfido, un cielo grigio che sem-

La 940.015 al tramonto. (Foto Claudio Pedrazzini)

brava di essere a Natale e dopo un po'...neve a secchiate. Fotografie splendide, che riguardo ancora oggi con tanto piacere e con tanta nostalgia, ma se ripenso al freddo patito...

Ho annotato i numeri delle 940 che ho visto – e moltissime anche fotografate – a Lecco e dintorni: .005, .006, .014, .023, .033, .035, .040, .044, 046. .050, .053.

Andando in linea a fotografare le 940 capitava di incontrare qualche altro appassionato intento alla stessa operazione; ebbi modi di imbattermi più volte in tre di essi, Alberto Perego e Roberto Cocchi, di casa in quei luoghi, che scattarono diecine di istantanee a quella locomotiva e il compianto Giovanni Cornolò che, tuttavia, era più interessato alle Aln 556 F.I.A.T. nonché alle ultime ALn 56 pure F.I.A.T. che ancora circolavano da Lecco a Monza. Ricordo un viaggio con una di quelle macchine, guidata dal povero macchinista Montanucci, tanto esperto quanto simpaticamente disponibile. A Brescia la presenza della 940 era quasi una rarità, come ho già detto; io ricordo di averne fotografate due, la .005 e la .014, tanto in stazione che in deposito. Incidentalmente, il 25 maggio 1972, la .014 trainò l'ultimo treno a vapore in servizio di linea tra Cremona e Brescia, il 4180, salvo il vero; non avevo mai visto una 940 impegnata nel traino di un treno, merci o viaggiatori, sulla linea Brescia – Cremona e per fortuna ebbi occasione di scattare una grande quantità di fotografie in parte riprodotte sul mio libro "In treno attraverso la pianura" che molti di Voi ben conoscono.

Il 23 novembre 1964, come ho già detto, ho viaggiato da Carnate-Usmate a Seregno con la 940.040 del DL di Lecco condotta dalla coppia Marocchini – Marchettini. Fu un indimenticabile viaggio tra le brume della pianura che nell'ultimo tratto avevano lasciato il posto a una nebbia abbastanza fitta. Oltre alla 940, in stazione di Seregno fotografai il T.E.E. svizzero RAe diretto verso Milano e tornai a Carnate con un'Aln 556.1300; da lì andai a Bergamo con un bloccato composto da ALe + Le + ALe 883 e da Bergamo a Brescia viaggiai con un accelerato trainato da una 625 Caprotti, che mi sembra di ricordare sia stata la .331 del DL di Cremona.

In DL di Alessandria vidi due 940, in periodi diversi, adibiti alle manovre pesanti; il 27 luglio 1965 era presente la .004, mentre il 5 ottobre di cinque anni dopo vidi la .035.

La Lucchesia, terra di 940 e di treni straordinari che segnarono un'epoca nella storia della fotografia ferroviaria italiana. Vidi più e più volte la .026 in DL di Pisa, a Lucca, a Piazza al Serchio, ad Aulla, nel maggio 1975 e 1976, la .034 una sola volta ad Aulla, rivista nell'estate 1965 sulla Linea Faentina; monti e gole della Garfagnana amplificavano il possente rumore, che era un alito vitale, delle 940 che percorrevano quella magnifica linea.

A Biella, nel 1961, avevo visto la .053 poco prima che venisse trasferita a Lecco e nel maggio 1963 la .051, altra macchina ex S.F.B. passata alle F.S., mentre trainava

a ritroso un treno passeggeri sulla linea di Santhià
Visitai il DL di Sulmona nell'estate 1967; vi vidi le unità .006, .023 e .033 in seguito trasferite a Lecco, nonché la .031. L'unità .029 – che io non ho visto – era quella che trainò il treno inaugurale della ricostruita linea Sulmona – Carpinone risorte dalle rovine della guerra. E' una delle linee in assoluto più belle e scenografiche d'Italia che risulta incantevole per gli appassionati di ferrovie ma anche per le loro famiglie...al seguito. Il paesaggio sembra una scenografia cinematografica; il treno lascia Sulmona, la terra d'Ovidio – e di confetti semplicemente squisiti, direi preziosi – e corre in questo angolo di paradiso che sembrerebbe creato da un artista, pezzo per pezzo. E' un lembo di una tra le più belle regioni d'Italia, l'Abruzzo, forte e gentile, che vi augurerà il benvenuto con la cortesia caratteristica dei suoi abitanti ma anche con la sua cucina, austera e al tempo stesso squisita – gli arrosti, le grigliate.....- che si fa ricordare per sempre. Avvertenza importante: l'Appennino ha un clima freddo, freddissimo, persino d'estate e quindi si incontra un'aria frizzante e tersa ma fredda. Chi non conosce quei luoghi rimarrà stupito; è quindi indispensabile tenere conto di questo scegliendo il vestiario. Io l'ho imparato a mio spese proprio fotografando un merci con la 940; s'era d'agosto, c'era il sole ma anche il vento e il freddo patito me lo ricordo ancora adesso. Per fortuna ho trovato rifugio in un'osteria dove in un gran camino rosolava uno spiedo il cui profumo avrebbe fatto risorgere i morti.
Nel Novantuno circolava un treno straordinario del G.R.A.F. con la 940.044 e quelle dannatissime carrozze a due assi e terrazzini che erano certamente di interesse storico ma erano quanto di peggio si potesse immaginare circa il confort. Io le odiavo anche perché la loro presenza denunciava immediatamente il treno straordinario, quindi posticcio, sulle fotografie. Sono arrivato a sospettare che quelle stramaledette carrozze le avessero costruite solo per i treni straordinari; non ne ho mai vista una in composizione a uno normale e dire che di vagoni vecchi ne ho visti, basta dirVi che ho viaggiato un paio di volte su una By a tre assi da Monza a Lecco via Molteno e Oggiono, con la 880 e su una carrozza analoga tra Padova e Rovigo con un delizioso trenino trainato da una 851.... A parte questo, fu un viaggio indimenticabile; la compagnia era affiatata e ci siamo divertiti moltissimo. La 940 ebbe un problema meccanico – mi pare un riscaldo a un asse, ma non sono sicuro di ricordare bene – ma il suo respiro possente rompeva il palpabile silenzio di quei luoghi. Io ero sulla prima vettura e ricordo quel suono così armonioso; guardando dal finestrino, incantato dalla bellezza della natura, mi chiedevo se la nostra 940, che ogni tanto emetteva fischi prolungati, non disturbasse la tranquillità delle marmotte, dei tassi, dei tanti splendidi uccelli che abitano questa incantevole parte della nostra Italia.
Rimaniamo sulle linee di montagna e andiamo idealmente al DL di Trento; lì, nel corso del tempo ho fotografato le 940.015, .019, .022, 023, .035, .036, .038, che prestavano servizio sulla linea della Valsugana per il traino dei treni merci quasi sempre limitati a Strigno e più raramente a Primolano. Ricordo un bellissimo treno di servizio, composto da alcuni carri tramoggia in livrea grigia, che viaggiava da Trento a Strigno nell'estate del 1977 una volta trainato dall'unità .019 ed altra dalla .022. Riuscii a riprendere con luce eccellente alcune immagini con lo sfondo del lago di Levico veramente memorabili. E come dimenticare il treno speciale – purtroppo composto da quelle infami carrozze che ormai conoscete - che viaggiò su quella linea il giorno 8 aprile 1973 al traino della 940.035? O il possente treno merci trainato da Trento a Roncegno dalla 940.019? Oltre a me c'erano Alberto Perego e il povero Dino Ponchielli, Presidente dell'A.F.I., e fu una giornata indimenticabile per le fotografie e soprattutto per la compagnia.... Tutti in postazione sotto il Viadotto Gocciadoro, a Trento, con il Perego che diceva perplesso "Ehi, e se il merci ci casca in testa? Dopo Claudio descrive il disastro..." e noi a toccarci e a mandarlo a quel paese....Continuavamo a ridere e qualcuno sbagliò anche qualche fotografia.....poi via, di corsa, alle porte di Villazzano...che immagini nel carniere! E nel maggio dell'Ottantanove...una splendida doppia trazione con la 625.100 e la 940.022 e un treno viaggiatori straordinario...una meraviglia.
Poi ho ricordi di 940 casualmente incontrate qua e là e da me viste nel tempo; la .022 a Bolzano, e poi nell'agosto 1964 al Brennero, in manovra, la .027 a Pontassieve nel 1976, la .010 a Ravenna nel 1974, la.038 accantonata a Castel d'Ario, patria di Tazio Nuvolari e di risotti sublimi, le unità .030 e .022 a Cuneo nei tardi Anni Settanta, la .011 a Faenza nel 1978....E quale caro ricordo di quella 940 che trainò il treno speciale del G.R.A.F. da Randazzo a Taormina..... Fermiamoci qui; fin da ragazzino avevo l'abitudine di annotare con una matita su un notes le marche delle macchine che vedevo durante i miei viaggi in giro per l'Italia e riportavo periodicamente questi dati sui quaderni. Gli amici erano perplessi per questa che sembrava una stranezza – e che era, invece, regola tra molti appassionati stranieri, dai quali l'avevo imparata - ma io continuavo su questa strada perché mi rendevo conto che, in futuro, questi dati avrebbero potuto avere qualche importanza. Intendiamoci: da storico ed Archivista so benissimo che essa è limitata, poco più che una curiosità, tuttavia bisogna ammettere che, a distanza di quasi mezzo secolo, l'appassionato ha anche piacere di sapere cosa avrebbe potuto vedere in una certa località....
Mi congedo da Voi, cari Lettori, sperando di averVi intrattenuto piacevolmente sull'indimenticabile 940.

Gruppo FS 940

Numero FS	Costruttore	Località	N/C	Anno Costr.	Assegnazioni note	Note
940 - 001	O.M.	Milano	795	1921		Conservata al Museo della Scienza e della Tecnologia di Milano
940 - 002	O.M.	Milano	796	1921		Conservata monumento a Piazza al Serchio (LU)
940 - 003	O.M.	Milano	798	1921	Rimini	Conservata funzionante per treni storici da Adriavapore, Rimini
940 - 004	O.M.	Milano	799	1921	Alessandria	
940 - 005	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	56	1922	Lecco - Brescia	
940 - 006	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	57	1922	Lecco - Sulmona	Conservata monumento a Fabbriano
940 - 007	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	58	1922		
940 - 008	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	59	1922	Catania	Per un periodo monumento ad Acireale (CT). Ora conservata a Firenze Porta Prato
940 - 009	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	60	1922	Grosseto	Conservata a Livorno
940 - 010	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	61	1922	Ravenna	
940 - 011	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	62	1922	Rimini - Faenza	
940 - 012	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	63	1922		
940 - 013	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	64	1922		Ceduta nel 1945 alle J.Z. e reimmatricolata 118-004
940 - 014	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	65	1922	Lecco - Brescia	Conservata monumento a Voghera (PV)
940 - 015	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	66	1922	Trento	Ceduta alla fine degli anni '70 alle J.Z. a titolo di scambio di materiale storico e reimmatricolata fittiziamente 118-005. Conservata monumento a Nova Gorica.
940 - 016	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	67	1922		
940 - 017	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	68	1922		
940 - 018	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	69	1922		
940 - 019	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	70	1922	Trento	Conservata a Ronco Briantino (MI) (giu06)
940 - 020	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	71	1922		
940 - 021	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	72	1922		Ceduta nel 1945 alle J.Z. e reimmatricolata 117-001 e in seguito 118-001
940 - 022	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	73	1922	Bolzano - Fortezza - Trento - Cuneo	Ceduta nel 1945 alle J.Z. che intendevano utilizzarla per i pezzi di ricambio ma invece venne poi restituita alle F.S. Conservata funzionante per treni storici da AVTS. (vedi anche treno storico in Valsugana il 20ott02)
940 - 023	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	74	1922	Lecco - Trento - Sulmona	
940 - 024	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	75	1922		
940 - 025	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	76	1922		Ceduta nel 1945 alle J.Z. Era in pessime condizioni, venne quindi reimmatricolata fittiziamente JZ 940-025 e quindi demolita per i pezzi di ricambio.
940 - 026	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	77	1922	Lucca	Conservata a Montecatini da un privato
940 - 027	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	78	1922	Pontassieve	
940 - 028	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	79	1922		
940 - 029	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	80	1922	Sulmona	
940 - 030	Off. Meccaniche e Navali	Napoli	81	1922	Cuneo	Conservata funzionante al Museo ferroviario piemontese di Savigliano (Cuneo)
940 - 031	Off. Meccaniche Reggiane	Reggio Emilia	94	1922	Sulmona	
940 - 032	Off. Meccaniche Reggiane	Reggio Emilia	95	1922		
940 - 033	Off. Meccaniche Reggiane	Reggio Emilia	96	1922	Sulmona - Lecco	Conservata al Museo Ferroviario di Pietrarsa
940 - 034	Off. Meccaniche Reggiane	Reggio Emilia	97	1922		
940 - 035	Off. Meccaniche Reggiane	Reggio Emilia	98	1922	Lecco - Trento - Alessandria	
940 - 036	Off. Meccaniche Reggiane	Reggio Emilia	99	1922	Catania - Trento	Conservata in DL di La Spezia in attesa di revisione
940 - 037	Off. Meccaniche Reggiane	Reggio Emilia	100	1922		Ceduta nel 1945 alle J.Z. e reimmatricolata 117-002 e in seguito 118-002
940 - 038	Off. Meccaniche Reggiane	Reggio Emilia	101	1922	Trento	
940 - 039	Off. Meccaniche Reggiane	Reggio Emilia	102	1922		
940 - 040	Off. Meccaniche Reggiane	Reggio Emilia	103	1922	Lecco	
940 - 041	Off. Meccaniche Reggiane	Reggio Emilia	104	1922	Trento	Conservata funzionante a Bussoleno dall'Ass. piemontese Feralp per treni storici
940 - 042	Off. Meccaniche Reggiane	Reggio Emilia	105	1922		Conservata a Pontassieve (FI)
940 - 043	Off. Meccaniche Reggiane	Reggio Emilia	106	1922		
940 - 044	Off. Meccaniche Reggiane	Reggio Emilia	107	1922	Lecco	Conservata a Roma
940 - 045	Off. Meccaniche Reggiane	Reggio Emilia	108	1922		Ceduta nel 1945 alle J.Z. e reimmatricolata 117-003 e in seguito 118-003
940 - 046	Off. Meccaniche Reggiane	Reggio Emilia	109	1922	Lecco	
940 - 047	Off. Meccaniche Reggiane	Reggio Emilia	110	1922		Conservata monumento presso la stazione di Casarsa della Delizia
940 - 048	Off. Meccaniche Reggiane	Reggio Emilia	111	1922		
940 - 049	Off. Meccaniche Reggiane	Reggio Emilia	112	1922		
940 - 050	Off. Meccaniche Reggiane	Reggio Emilia	113	1922	Ancona - Lecco	Conservata al Museo Nazionale dei Trasporti a La Spezia
940 - 051	O.M.	Milano	851	1924	Biella	Già S.F.B. (Società Strade Ferrate di Biella) 401 (dal 1924 al '28), in seguito 941 (dal 1928 al '51). Ceduta alle F.S. nel luglio 1951 e reimmatricolata 940-051
940 - 052	O.M.	Milano	852	1924	Sulmona	Già S.F.B. (Società Strade Ferrate di Biella) 402 (dal 1924 al '28), in seguito 942 (dal 1928 al '51). Ceduta alle F.S. nel luglio 1951 e reimmatricolata 940-052. Conservata presso il museo del Treno a Montesilvano, Pescara
940 - 053	O.M.	Milano	853	1924	Biella - Lecco	Già S.F.B. (Società Strade Ferrate di Biella) 403 (dal 1924 al '28), in seguito 943 (dal 1928 al '51). Ceduta alle F.S. nel luglio 1951 e reimmatricolata 940-053

Il macchinista, il guardamassi, e tante storie

Sono di due diverse generazioni ma ambedue furono gli ultimi nel loro campo. E tutti e due lavoravano sul ramo della Ferrovia della Valsugana. Uno era macchinista «a vapore» e l'altro guardamassi. Il 21 di luglio maturano i 100 anni dal completamento della Ferrovia della Valsugana, inaugurata nel 1896 ma il cui tratto «italiano», Tezze-Primolano-Bassano fu inaugurato, appunto, nel 1910. Il 24 e 25 prossimi, per questo, si terranno delle celebrazioni presso le stazioni di Primolano e Bassano, facendo correre ancora il treno a vapore. Luigi Groff è nato a Ravina, nel 1931 e vive il suo passato di ferroviere con grande orgoglio. «Nel 1953 vidi un annuncio su Vita Trentina e feci il concorso. Dopo un paio di mesi ricevetti il telegramma: "Presentarsi al deposito di Bolzano"». Frequentò otto mesi di "scuola" Luigi e dall'esame finale uscì come aiuto macchinista. Quando i treni erano un mezzo nobile di trasporto. «Nel giugno del 1954 il mio primo viaggio da aiuto macchinista, sulla tratta Bolzano-Fortezza, treno merci a corrente alternata, con le bielle». Nel 1960 il balzo professionale, l'esame di macchinista. L'ultimo viaggio, da Bolzano a Trento, Luigi lo avrebbe fatto nel febbraio del 1989. Nel frattempo, forse 700.000 chilometri tra Brennero, Bologna e Milano, passeggeri e merci, la maggior parte su locomotive elettriche. Ma...

«Io sono stato macchinista sulla tratta Trento-Venezia per tre anni, ultimo viaggio con la forza del vapore nel 1968». Trento-Venezia, una eternità: 35 fermate, il viaggio durava dalle 8 alle 12.30. «Spalavo in caldaia tre carrelli di carbone, 15 quintali. Fu il periodo più bello: eri all'aperto, parlavi coi guardamassi, guardalinee e casellanti. E gli assuntori, quasi capistazione nei piccoli borghi». Il caldo, all'estate? «Correvi e c'era sempre l'arietta». Correvi... insomma. Fu Luigi l'ultimo a far funzionare, in linea, la locomotiva 625, col numero 164 (è, invece, la 011 quella che oggi, a mo' di reperto museale si trova sui binari della stazione di Trento). Una particolarità: «Doveva rimanere sempre acceso quel fuoco, 24 ore su 24, fuoco di stazionamento si diceva quando il treno era fermo. C'era l'accenditore che lo controllava e così l'acqua in caldaia». È passato un pugno d'anni ma pare un'epoca. «I treni viaggiavano pieni di gente, molti i pendolari. C'era chi veniva a sincerarsi di chi fosse il personale di macchina. Per sapere se sarebbe arrivato puntuale a casa». Era uno il campione, tra tutti i macchinisti, tale Leonardo Bozza, detto da tutti "il Coppi". E tu

Da sinistra Luigi Groff, Paolo Potrich, Renzo Grosselli. (foto Paolo Marini). Nell'altra foto Paolo e Luigi sulla 625.011 monumento a Trento, ultima vaporiera a espletare servizio regolare passeggeri sulla Valsugana. (foto Emiliano Voltolini)

Luigi Groff con Renzo Grosselli in sala Mazzoni il 7 luglio 2010. (Foto Emiliano Voltolini)

Luigi? "Zercava de nar anca mi". Il miglior carbone era quello polacco, poi il tedesco, il peggiore quello americano, troppo minuto». Più carbone, più fuoco, più vapore e maggiore velocità.
Problemi su quella ciminiere viaggianti? Luigi riempie il petto: «Al tempo il macchinista era chiamato "maestro"». Oggi invece si risparmia, pure sulla sicurezza. «Bozza non era mai in ritardo e c'erano dei bòci che in Valsugana lo aspettavano e gridavano: "Forza Bozza" e lui sbuffava, aprendo le valvole». Ma venne il cambio, i diesel. «Era meglio col vapore, eri tutt'uno con la locomotiva. I passeggeri si interessavano al tuo lavoro e così i dirigenti del movimento che pensavano ai possibili recuperi. Era un corpo unico, era la ferrovia». C'era spirito di corpo, c'era amore per la casacca, gli stipendi erano decenti, il mondo era... quello di allora.
Paolo Potrich, di Trento, è del 1964, un'altra epoca per la ferrovia. Eppure anche lui fu l'ultimo: l'ultimo casellante del Trentino ma anche uno degli ultimi guardamassi sulla linea della Valsugana. «Che fu una delle ultime linee col guardamassi». D'accordo, perbacco, ma cos' è un guardamassi? «Operavo da Ponte Alto alla stazione di Roncogno tra la fine degli anni '90 e il 2005. A piedi facevo la tratta sei volte a turno, quattro chilometri, quindi 24 chilometri al giorno». A fare che? «Controllavo le pareti rocciose, che non ci fossero massi pericolanti, che non si presentassero problemi sui ponti. Con la pioggia i sassi potevano cadervi e una volta dovetti fermare il treno». La sicurezza, era importante a quel tempo. E anche la vita, alla fine di tutto, lo era forse più di oggi. Più del capitale. «Poi controllavo lo stato della massicciata, le chiavarde». Che? «Le viti che tengono le traversine».
Succedeva anche altro. «Una volta trovai una persona che voleva suicidarsi, mi avvicinai, lo vidi smarrito». Lo scatto drammatico: «Quel giorno c'era lo sciopero dei treni e dovetti avvisarlo. Era anziano e alla fine se ne andò mestamente». Chissà che avrà pensato il pover'uomo. Forse «capitano tutte a me». Che altro trovavi Paolo su quella linea? «Animali. Un giorno, alle prime luci dell'alba intravvidi due tassi. Mi vennero incontro, mi spaventai e gettai dei sassi, senza colpirli. Ero spaventato. Un bello spavento lo presi anche quando mi dissero che c'era un branco di cani sui binari, vicino a Roncogno. Avevo due o tre petardi, di quelli che un tempo mettevi sulle rotaie per allertare, causa pericoli, il macchinista che allora si fermava. Feci scoppiare i petardi e i cani se ne andavano». Oggi i treni, purtroppo, li fanno saltare Al Kaida o l'Eta, un tempo erano i cani a creare problemi. Che altri pericoli correva il guardamassi? «Una volta passava il merci Trento-Roncegno e l'ultimo carro, un Talbot a due assi, per mia disattenzione mi sbattè addosso, col predellino. Con la forza della sopravvivenza riuscii a divincolarmi». Ci rimise il giaccone Paolo, ma portò a casa la scorza. «Altra funzione era quella di liberare, in inverno, le gallerie dalla stalattiti di ghiaccio».
Nel 2004 i guardamassi vennero eliminati sulla Valsugana e dopo la frequenza di un corso Potrich nel 2005 divenne casellante. «Ormai era tutto elettrico. Avvertito da una campanella tiravo giù le stanghe e davo il consenso al passaggio del treno. Un solo incidente, una ragazza che volle passare sotto le stanghe e il treno che dovette frenare. Andò bene». Lui fu l'ultimo casellante, era l'ottobre del 2005. «Stavo ad Ospedaletto. L'ultimo treno, era l'autunno, transitò alle 10.20. Una volta abbassate le stanghe, rimasero lì per sempre. Era già pronto il sottopassaggio. Permettimi un ricordo: due anni prima il mio amico Oliviero Montibeller morì proprio in quel passaggio a livello, mentre andava al lavoro».
Due ferrovieri, tante storie. Oggi le storie le devi fare, invece, se col treno vuoi andare a Roma. Perché le vogliono eliminare molte corse, c'è l'aereo, la macchina. Ma il treno non riusciranno ad ammazzarlo, per tanto tempo: un mezzo sicuro, pulito e più poetico dei suoi concorrenti.

Paolo Potrich in sala Mazzoni il 7 luglio 2010. (Foto Emiliano Voltolini)

6 giugno 1975, il merci 52913 per Roncegno è in partenza da Villazzano con in testa la 940.015. (Foto Mario Forni)

Il Nostro gruppo è nato grazie ad alcuni volonterosi nel 1992. Dedicato alla figura del maestro modellista Arnaldo Pocher, nativo di Trento, l'Associazione è aperta a chiunque ne condivida i fini, ossia lo studio delle ferrovie e dei mezzi di trasporto collettivo in genere, attraverso il modellismo, le pubblicazioni di settore, le visite culturali, la sensibilizzazione delle nuove generazioni. Oltre che rivolta ai singoli, la nostra attenzione è rivolta a tutte le altre realtà similari nonché a tutti gli Enti che con noi volessero collaborare e che fin d'ora invitiamo a contattarci.

Un particolare ringraziamento va a tutti coloro che in varie forme hanno contribuito alla realizzazione di questo opuscolo.

Realizzato in collaborazione con:

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

TRENTINO TRASPORTI

In occasione del centenario della ferrovia Trento-Venezia il G.F.F. Arnaldo Pocher ha realizzato una serie di 4 cartoline dedicate all'evento in tiratura di 200 copie numerate.

Sono disponibili a richiesta presso il nostro gruppo

ASS. CULTURALE - GR. FERMODELLISTICO FERAMATORIALE
ARNALDO POCHER
TRENTO

Inoltre é ancora disponibile la serie precedente!!

GRUPPO FERMODELLISTICO FERAMATORIALE ARNALDO POCHER DI TRENTO
E-mail: marinip@alice.it - Tel.: 0461 930414 (Fabio)