

# FIMF

## Bollettino

Periodico bimestrale di informazione e tecnica a cura della  
Federazione Italiana Modellisti Ferroviari e Amici della Ferrovia



Numero 304

Anno LI - Marzo 2012 (II bimestre)

Poste Italiane S.p.A. - NO/Torino (2/2012)

Spedizione in abbonamento postale - 70%





## Cronache del 58° Congresso Morop a Barcellona

A distanza di 39 anni (cfr. bollettino n° 63 del novembre 1972) Morop torna a Barcellona: quella che all'epoca era stata la "Exposición de Material Ferroviario de Villanueva y Geltrú", allestita con una corsa contro il tempo poco prima del congresso causa perduranti silenzi da parte RENFE e chiusa subito dopo il congresso, è diventata adesso il "Museu del Ferrocarril de Catalunya - Vilanova i la Geltrú". All'epoca era ancora vivo Francisco Franco, c'era la dittatura e tutte le scritte erano soltanto in castigliano; adesso grazie al federalismo lì si parla normalmente il catalano, anche se ovviamente molte scritte sono bilingui catalano-castigliano, come p.es. nelle stazioni la scritta "sortida/salida" per indicare l'uscita.



Scritta bilingue in catalano e castigliano nella stazione di Martorell Enllaç

Il ricordo del congresso del 1972 è molto vivo negli appassionati di ferrovia catalani: durante la visita di mercoledì al museo di Vilanova sia la direttrice che la sindaco hanno messo in evidenza come solo grazie a tale congresso sia potuto nascere il museo sulla base delle locomotive trasferitevi per l'esposizione. E fresco fresco di stampa nei negozi di fermodellismo di Barcellona ho trovato il libro "MOROP 1972, Locomotoras en silencio" dedicato a quell'esposizione con l'elenco, le schede tecniche e le foto in bianco e nero di tutti i mezzi esposti allora.

Se nel 1972 al congresso erano convenuti 236 stranieri e 72 spagnoli, quest'anno la partecipazione dall'estero è stata più ridotta, ben 105 spagnoli e solo 61 stranieri: per le statistiche 14 tedeschi, 10 belgi, 9 svizzeri, 8 norvegesi, 5 italiani (come l'anno scorso a Stralsund, ma non gli stessi), 4 olandesi, 3 ungheresi, 3 francesi, 2 cechi, 2 lussemburghesi, 1 polacco, e nessuno dei presenti aveva vissuto l'esperienza del 1972. Da questo punto di vista io mi sono un po' rammaricato, perché ho mancato il congresso del 1972 per un pelo: già iscritto al Gruppo Modellisti Ferroviari Piemontesi, assidui partecipanti a Morop al seguito del delegato di allora Alessandro Veronese, il mio primo congresso fu l'anno successivo a Graz.

L'interesse per i treni e il fermodellismo è sviluppato in Spagna almeno quanto da noi; anche se forse poco conosciuti in Italia perché rivolti come produzione soprattutto al mercato spagnolo, ci sono grandi produttori nazionali: cito IberTren il cui proprietario Sig. Hernandez ha partecipato alle



I congressisti in posa a Martorell Enllaç davanti al materiale storico della FGC



**Il Talgo Elipsos in stazione a Barcellona França appena giunto in doppia composizione da Milano e Zurigo**

riunioni della Commissione Tecnica di Morop, poi Mabar ed ElectroTren del gruppo Hornby. A Barcellona ho avuto tempo per visitare tre negozi di modellismo in centro città e so dell'esistenza di altri in città: tutti erano molto ben forniti non solo di modelli ma anche di libri e riviste, non pensavo ci fossero così tanti volumi sulle ferrovie e tranvie spagnole.

La sede del Congresso era appena fuori Barcellona verso ovest, nel comune di Esplugues de Llobregat, al termine della Avinguda Diagonal, lungo viale che traversa in diagonale tutta la città fino a giungere al mare. Per arrivare in centro dall'hotel, dove si sono svolte anche le riunioni tecniche,

occorrevano dieci minuti a piedi, poi altri dieci in tram e per finire quindici/venti di metropolitana; ma per chi è appassionato di mezzi su rotaia ciò non è uno svantaggio ma un'opportunità (come si usa dire di questi tempi).

Barcellona ha un sistema integrato di trasporto gestito dalla FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya - Ferrovia della Regione di Catalogna). Una rete di ferrovie suburbane collega l'hinterland con le principali stazioni ferroviarie della città, Sants e França, e con tutta una serie di altre stazioni di interscambio con la metropolitana. Sono usati ben tre scartamenti: quello largo tradizionale spagnolo di 1668 mm usato



**I moderni tram Citadis di ALSTOM che collegano i sobborghi con la rete di metropolitana di Barcellona**

**Un vagoncino del «Ferrocarril aéreo de la cumbre del Tibidabo» scavalca la funicolare in arrivo nella stazione a monte**



anche dalla linea 1 della metropolitana, quello normale europeo di 1435 mm per la quasi totalità delle linee della metro, e quello metrico usato per parte delle linee regionali. Sullo scartamento metrico non circolano solo convogli passeggeri: lo stabilimento Seat di Martorell è collegato al porto e su scartamento ridotto si vedono le tradotte ferroviarie di automobili nuove; su queste linee una volta erano impiegate anche delle Garratt. Gestiti da ATM, ma con biglietto integrato, ci sono anche sei linee di tram, tutti articolati moderni a cinque casse, separate in due sottoreti: le linee 1, 2, 3 collegano le cittadine del sud-ovest, le linee 4, 5, 6, quelle del nord-est. Per completezza sono da citare anche le due funicolari che salgono al Tibidabo e quella per il Montjuic; e il Tram Blau che con vetture d'epoca a due assi e terrazzini collega la stazione della metro di Av. Tibidabo con quella a valle di una delle funicolari.

Nel corso del congresso gli impianti FGC sono stati oggetto di due visite. La prima mercoledì pomeriggio alla prima tratta della nuova linea 9 della metro a conduzione automatica, con stazioni a pozzo con ambientazioni da film di fantascienza e a cui si accede mediante una schiera di ascensori che fanno va e vieni



**La sala controllo del Centro di Comando Integrato presso le officine di Ruby vista al di là della vetrata che la separa dalla sala di crisi**

fra la superficie e il livello del ferro. Per ora è attiva dal capolinea di Can Zam alla stazione di Segrera, ma dovrà continuare attraversando tutta Barcellona lontano dal mare, per poi scendere fino all'aeroporto per un totale di quasi 48 km con 52 fermate. Viaggiare in testa al treno guardando in avanti come farebbe il guidatore è sempre interessante, anche se per me di Torino è ormai diventata cosa usuale: per le nuove linee questa è ormai la tendenza, come la linea 16 di Parigi, città dove si sta convertendo in automatica anche la storica linea 1 sotto Rue de Rivoli e les Champs Élysées. L'altra visita è stata venerdì mattina alle officine di Ruby e all'annesso Centro di Comando Integrato: qui viene controllato il traffico ferroviario della linee Barcellona-Vallès e Llobregat-Anoia. È un ambiente degno di un film di James Bond, la "sala di crisi" di aspetto asettico è separata dalla sala controllo da una parete di vetro opaco a semicerchio: a comando i vetri diventano trasparenti e da essa si possono così osservare tutti i monitor che con-



**Festa del Treno a Esplugues, per la gioia di grandi e piccini**

trollano la linea, pur restando alle spalle e separati dagli operatori al lavoro.

Il lunedì chi non aveva i lavori delle commissioni aveva anche la possibilità di visitare le officine dei tram a Sant Joan Despí, ma di queste io non sono in grado di riferire. Sabato e domenica, in contemporanea con l'arrivo dei congressisti e le prime riunioni tecniche, a Esplugues si svolgeva la Festa del Treno, di fronte e all'interno della palestra del locale centro sportivo. Sulla piazza antistante circolavano treni a scartamento di 5" per la gioia di grandi e piccini; nella palestra erano in funzione alcuni plastici modulari ed si potevano ammirare in esposizione le novità di Mabar e Ibertren, che di solito non si vedono in Italia.

A proposito di modellismo, durante il congresso non sono mancate le visite ai club. Nel tardo pomeriggio di mercoledì siamo stati accolti dalla storica Associació d'Amics del Ferrocarril di Barcellona, con ampia sede nei locali della Estació de França; giovedì mattina invece dalla Associació Sant Vicenç de Castellet d'Amics del Ferrocarril. La gita del martedì a La Pobla de Segur è stata un'occasione per viaggiare sull'alta velocità spagnola AVE-AVANT di



**La masseria di Casa Llobet nel bel cappio di ritorno a vista dell'impianto modulare dell'AFB (Agrupament Ferroviari de Barcelona)**

A Balaguer la Garrafeta lascia il posto al diesel per la seconda tratta del Tren dels Llacs



media distanza fra Barcellona e Lleida. L'accesso ai marciapiedi di tali treni è regolato come in aeroporto, con verifica dei documenti di viaggio e scansione dei bagagli: così al cambio treno del ritorno (arrivo sul binario 4, partenza dal 3, stesso marciapiede), pur avendo 25 minuti di tempo ma sprovvisti di biglietto personale, non abbiamo osato attraversare le barriere per andare a visitare l'atrio della stazione di Lleida Pirineus.

A Lleida abbiamo trovato ad attenderci il convoglio speciale del Tren dels Llacs con in testa la locomotiva articolata Garratt Renfe 282F-0421 soprannominata "Garrafeta", rodiggio 1-4-1+1-4-1, che ci ha trainati sul tratto pianeggiante della linea fino a Balaguer, dove è stata staccata passando le consegne alla coppia di diesel 10817 e 10820, anch'essi della ARMF (Associació per a la Reconstrucció de Material Ferroviari Històric)



Locomotive in esposizione sulla rotonda del museo di Vilanova i la Geltrú

Il gruppo italiano a Morop davanti al Talgo II del museo di Vilanova



A destra: lo stesso Talgo II sul francobollo del 1958 per il XVII Congresso Internazionale delle Ferrovie



come la Garratt. Forse che la Garratt non era in grado di portarci su in montagna costeggiando i quattro laghi che danno il nome alla linea, pur essendo nata



La direttrice del museo di Vilanova i la Geltrú Sig.ra Pilar Garcia e il presidente di Morop Michel Broigniez fra gli organizzatori del congresso Alex Mitjans Colomé a sinistra e Ildefons Argemi Torres a destra

come locomotiva merci (quelle passeggeri della stessa compagnia "Ferrocarril Central de Aragón" avevano rodiggio 2-3-1+1-3-2 e ruote motrici più alte)? Tutt'altro: il fatto è che qualche anno fa è stata rifatta la massicciata in modo più consistente, alzando di parecchi centimetri il piano del ferro: nessun problema per le automotrici del servizio regionale, ma in una galleria il fumaiolo della Garratt adesso tocca il soffitto e non ci passa più!

Ci siamo consolati godendoci il panorama sia all'andata che al ritorno per tutte le circa due ore di viaggio: il fiume Segre che costeggia la linea (o forse sarebbe il caso di dire il viceversa) passa in orridi e canali profondi, per aprirsi poi in laghi artificiali che forniscono energia elettrica a tutta la zona. Sono 89 km non elettrificati (ovvio, se no la Garratt ce la farebbe a passare dentro le gallerie) con 17 stazioni, 41 gallerie di cui la più lunga di 3,5 km e 31 ponti: non li ho contati, c'era scritto sulla documentazione del congresso.

Della visita al museo ferroviario di Vilanova i la Geltrú del mercoledì lascio parlare le immagini di questa e delle pagine precedenti.

Scartamento largo e scartamento metrico per la gita del giovedì: partenza come sempre da Barcellona Sants con la linea R4 fino a Sant Vicenç de Castellet: dove la R4 a scartamento largo si accosta alla R5 a scartamento metrico per proseguire entrambe indipendentemente fino a Manresa.

**L'allestimento interno a salottino belvedere della vettura di coda del Talgo II (foto Beverini)**



il nostro treno speciale storico al traino della locomotiva diesel MO-1003, che sui binari della R5 in direzione Barcellona ci ha portato a Monistrol de Monserrat, capolinea della dentiera per il monastero di Monserrat. Attraversato il grande viadotto sulla strada statale e sul fiume Llobregat, che compare in ogni opuscolo pubblicitario della dentiera (e anche a pag. 13 del bollettino 299), sosta alla fermata intermedia di Monistrol Vila per il museo della linea e ripartenza dopo un'ora fino al monastero: lassù ci sono anche due funicolari, su cui però non c'è stato tempo di salire, quella di Sant Joan verso l'alto e

Dopo aver fatto visita come già detto al locale gruppo fermodellistico, abbiamo cambiato stazione per trovare



**La coppia di motrici a dentiera affronta la salita verso Montserrat dopo la fermata di Monistrol Vila**

quella di Santa Cova verso il basso, per raggiungere punti panoramici della montagna. Al ritorno il nostro treno storico ci ha portati sui binari della linea R5 fino a Martorell Enllaç, dove è conservato il materiale storico a scartamento metrico della FGC; per l'ultimo tratto ci siamo serviti dei treni di linea.

Venerdì dopo la già citata visita agli impianti FGC di Ruby, ci siamo trasferiti a Palau Solità i Plegamans, dove nel Parco de l'Hostal del Fum è posato un tracciato con binario da 10"; per l'occasione oltre al materiale del gruppo locale, erano in funzione anche mezzi del "Centre del Modelisme" di Sabadell e del "Centre d'Etudis Modelisme Vapor" di Barcellona: oltre a motrici diesel, parecchi erano i mezzi a vapore in pressione, fra cui immancabile ovviamente anche una Garratt. Il pranzo a base di carne alla griglia ci è



**Rotabili storici al museo della dentiera di Montserrat a Monistrol Vila**

stato servito su tavolate all'aperto riparate dal sole da tendaggi montati sotto i nostri occhi, mentre nel vicino deposito con tanto di piattaforma girevole gli addetti provvedevano ad accudire e rifornire le locomotive per i viaggi nel parco del pomeriggio.

Dopo la cena di gala di chiusura ufficiale del congresso, una lunga giornata aspettava l'indomani chi non era ancora sazio di treni. Staccandosi verso



**Una Garratt non poteva certo mancare fra le locomotive in funzione all'Hostal del Fum**

La coppia di automotrici articolate Stadler GTW 2/6 ha appena lasciato la stazione di Nuria



nord a Granollers Centre dalla linea costiera per la Francia e seguendo quasi completamente la linea che giunge al confine francese sui Pirenei a Puigcerdà,

si incontra a Ribes Enllaç la cremagliera per Nuria. È una linea a scartamento metrico di 12,5 km, di cui i primi 5,5 sono ad aderenza naturale con pendenza massima del 5,5% e gli ultimi 7 con dentiera sistema ABT e pendenza massima del 15%, che supera un dislivello di più di 1000 metri; per notizie storiche dettagliate si veda l'articolo di Umberto Merlo sul n° 248 del nostro Bollettino. Inaugurata ufficialmente nel 1931 per collegare il santuario di Nuria, a cui ancora adesso non si può giungere via strada, ultimamente è stata rinnovata per far fronte alla richiesta turistica degli sciatori nella stagione invernale e degli escursionisti in quella estiva: impiega quattro automotrici doppie Beh 4/8 del 1985 e due automotrici articolate Stadler GTW 2/6 del 2003, tutte e sei da 200 posti.

Proprio perché a Nuria non arrivano strade, per garantire il sostentamento e il benessere di chi colà soggiorna, nel parco ferroviario sono presenti anche due carri merce a carrelli e due vagoni frigorifero a due assi: di solito sono parcheggiati una coppia a Nuria e una a Ribes Vila e presentano un aspetto inconsueto dovuto alla notevole differenza di altezza fra i due veicoli. Noi congressisti invece siamo saliti su un convoglio riservato, composto da carrozze a carrelli ex-svizzere del Brunig al



La locomotiva a vapore SLM n° 6 Julian Fuchs utilizzata per la costruzione della linea di Nuria è ora conservata nel museo a Ribes Vila



**Il treno dei congressisti di carrozze ex-svizzere fermo a Nuria, parzialmente coperto alla vista dalla coppia di carri merce usati per rifornire la località: è evidente la differente altezza fra i due carri.**

traino del locomotore diesel DM6, macchina del 1995 prodotta da Stadler, che ha fatto pausa nella stazione di Ribes Vila per consentirci di visitare il museo della linea, con i mezzi storici ormai non più in servizio, fra cui la locomotiva a vapore SLM n° 6 Julian Fuchs impiegata durante la costruzione della linea e la carrozza salone a carrelli usata in caso di viaggi di personaggi importanti.

I lavori della Commissione Tecnica hanno portato all'approvazione delle nuove norme NEM 606, NEM 662, NEM 691, NEM 692, che definiscono requisiti e caratteristiche di varie interfacce elettriche nei circuiti di comando e controllo, e alla revisione delle norme già in vigore NEM 658, NEM 660, NEM 661, NEM 311 G, allo scopo di allinearle agli ultimi sviluppi evolutivi della tecnica.

Il prossimo congresso si terrà a Mersault in Francia non lontano da Digione, nella prima settimana di settembre dal 2 al 9 come tradizione.

**Alceo Manino**

(Rappresentante FIMF a Morop)

**Non solo rotaie e cremagliera mobili all'altezza del cuore, ma anche doppia cremagliera per tutta la lunghezza degli aghi del deviatoio, a Queralbs sulla linea di Nuria**





960R

CAOUC

9/11/16