



il diorama... che visse due volte Fréjus di una volta

Completato in occasione dei festeggiamenti per i 140 anni dell'apertura dell'importante traforo alpino, questo diorama ci riporta nei pressi della stazione di Bardonecchia di oltre un secolo fa...

17 settembre 1871: una data storica, l'inaugurazione del traforo del Fréjus tra Italia e Francia, più precisamente tra Piemonte e Savoia; due regioni, ormai divise da un confine di stato oltre che dalla barriera alpina, dell'antico regno sabauda che tanto impulso diede all'epoca allo sviluppo delle ferrovie nel nord-ovest d'Italia. Fu proprio l'intraprendenza del regno sabauda, in particolare di grandi strateghi quali il conte Camillo Benso di Cavour, che portò alla realizzazione del grande traforo alpino, il primo nel suo genere. Ideato dalla geniale mente di Francesco Medail (commissario doganale) già nel 1832, il traforo venne però messo in cantiere soltanto venticinque anni dopo, su progetto degli ingegneri Sommeiller, Grandis e Grattoni, e fu realizzato grazie all'applicazione – per la prima volta – delle perforatrici meccaniche ad aria compressa. Tredici km di galleria per attraversare le Alpi. Un'opera per quei tempi faraonica, titanica: un'avventurosa impresa nelle insidiose viscere delle Alpi Cozie tra numerose incognite, tra notevoli difficoltà tecniche, impresa felicemente coronata dall'immediato successo commerciale della nuova direttrice ferroviaria transalpina Torino–Chambéry–Lione di cui il traforo costituisce ancora oggi il punto culminante. Un'opera della quale sono stati recentemente festeggiati i 140 anni dalla costruzione, con manifestazioni sui due versanti collegati dalla galleria (Bardonecchia sul lato sud e Modane su quello nord).

A parte la mia "storica" passione per la linea stessa del Fréjus, e quindi per il traforo, è stata proprio questa importante ricorrenza a convincermi a costruire un diorama che riproducesse il portale sud della galleria presso Bardonecchia. In realtà, più che di realizzazione ex novo si è trattato di una ricostruzione integrale di un diorama analogo in scala H0 ambientato tuttavia in epoca IV... diorama che risaliva a più di quindici anni fa, e che ormai mostrava i segni del tempo e di tanta esperienza modellistica in meno, oltre a una disponibilità di materiali ed accessori sicuramente meno ampia di adesso.

E così, dopo aver ospitato a lungo "Tigri", carrozze Corail francesi e carri intermodali, per il diorama ho deciso che era giunta l'ora di riportare indietro il Fréjus... ai tempi del vapore! A volte in H0 il tempo può scorrere anche all'indietro anziché in avanti, ma in questo caso siamo tornati addirittura nei primi decenni di esercizio. Sulla base di documentazione d'epoca (essenzialmente rare fotografie) ho voluto creare una ricostruzione storica del portale sud della galleria e dell'area circostante, contigua alla stazione di Bardonecchia. Nei primi anni di esercizio nel traforo esisteva già il doppio binario, posato pochi mesi dopo l'apertura, ma la circolazione avveniva a destra anziché a sinistra come ai giorni nostri; questo fino al 1917, epoca dell'elettrificazione con il sistema trifase. Il monumentale portale sud, con il retrostante lungo

Incrocio di treni sotto il massiccio portale lato Bardonecchia della galleria del Fréjus. La circolazione avviene ancora sul binario di destra, come nell'epoca considerata, nei primi anni di esercizio FS.

(tutte foto Milone)

tratto di galleria paramassi e paravalanghe, era già all'epoca affiancato dalla strada per la frazione Rochemolles. Questa, ancora ovviamente sterrata, era separata dalla ferrovia da una recinzione metallica; nei pressi del portale vi era un cancelletto che, tramite una scala, permetteva l'accesso alla sede ferroviaria. Proprio ai piedi del torrione destro (guardando il portale) vi era la garitta dei finanzieri che giorno e notte sorvegliavano l'imbocco del traforo. La garitta è stata per un certo tempo doppia, oppure affiancata dai servizi igienici, le foto dell'epoca documentano questi cambiamenti avvenuti nei primi decenni di esercizio del tunnel. I finanzieri non erano soli, bensì in compagnia del miglior amico dell'uomo... nel loro importante lavoro di sorveglianza erano infatti coadiuvati da un cane, la cui cuccia era posta dall'altra parte dei binari, ai piedi dell'altro torrione! Tale situazione perdurerà ancora ai tempi della trazione trifase. Affascinato così, oltre che dall'innegabile maestosità del portale, dalle epiche vicende del primo grande traforo alpino e da questa breve ricostruzione storica, ho deciso dunque di rinnovare il diorama in chiave ottocentesca. La precedente ambientazione di Epoca IV è stata praticamente smantellata, conservando la sola struttura del diorama e mantenendo la morfologia generale. Sulla preesistente base di polistirene di 80x32 cm ho quindi posato nuovi binari (flessibili Roco nella fattispecie) con massiciata realizzata in proprio con il metodo tradizionale, utilizzando griglia NOCH fissata con la classica miscela di acqua e colla vinilica. Poi è stata la volta del monumentale portale, composto da numerosi elementi realizzati in polistirene molto denso – lavorazione lunga ed impegnativa in quanto completamente manuale – utilizzando lame ben affilate, lime da legno e da ferro nonché carta abrasiva; la pietra è stata incisa con un punteruolo. Unica concessione al materiale commerciale è stata il ricorso a fogli prestampati (Redutex) per riprodurre sia la volta della galleria (pietra e mattoni), sia il muro di pietra lato strada della galleria paravalanghe. Sono stati poi applicati colori acri-

lici in passate molto leggere e diluite, per riportare il portale alle condizioni d'origine, vale a dire con tonalità grigie ancora visibili attualmente tra il marrone oggi dominante.

Infine è stato realizzato il paesaggio circostante: le rocce (calcarei compatti, compresa la parete tagliata per far passare la ferrovia) sono dello stesso polistirene impiegato per il portale, lavorate con adeguati utensili Dremel; gli alberi – in particolare robinie – sono stati realizzati impiegando rami di *teloxis aristata* e focchi commerciali, mentre i pochi abeti sono di produzione NOCH. Per il fogliame, i cespugli e l'erba sono state impiegate tinte vivaci di verde in modo da dare al tutto un'ambientazione primaverile. La recinzione metallica è Busch, mentre la scala, la garitta dei finanzieri e la cuccia sono integralmente autocostruite in Forex.

Il diorama è poi stato impreziosito con una serie di particolari, quindi è stata riprodotta la situazione storica già descritta, con finanzieri e cane di guardia presso l'imbocco. Completano la scena alcuni personaggi Preiser, soprattutto animali... non dimentichiamo che all'epoca Bardonecchia era ancora poco più di un centro rurale: fu proprio la costruzione del traforo che contribuì notevolmente al suo sviluppo attuale in chiave turistica!

Completa la scena un treno di materiale d'epoca Rivarossi, adattato al periodo. E così la galleria del Fréjus, punto chiave dell'omonima direttrice transalpina di recente ammodernata, rivive felicemente in H0 i fasti della *Belle Époque* e della leggendaria "Valigia delle Indie", prestigioso collegamento ferroviario tra Londra e Brindisi attraverso il Fréjus, epico convoglio sul quale viaggiavano soprattutto funzionari inglesi diretti alle lontane colonie d'Oriente. □

Un treno sta per imboccare la galleria, mentre sulla strada parallela un carro scende verso Bardonecchia. Di fronte alla garitta dei finanzieri si riconosce la cuccia per il cane.



GALLERIA DEL FRÉJUS
Primo grande traforo alpino ferroviario
(1871)
Portale sud (Bardonecchia)
Ambientazione fine '900
Realizzata da Angelo Milano
Scala H0 1:87