



## Consigli per i passeggeri della Ferrovie del Renon

A partire dalla metà degli anni Ottanta dell'Ottocento, alcune lungimiranti personalità bolzanine cominciarono a discutere un progetto per la costruzione di una cremagliera con trazione a vapore sul Corno del Renon, su modello di quella del Monte Schafberg nel Salzkammergut. Tuttavia, dovettero passare due decenni prima che prendesse forma una prima dettagliata progettazione di una cremagliera elettrica che, partendo da Bolzano, raggiungesse Soprabolzano e quindi Collalbo. Dopo solo 14 mesi di lavori, il 13 agosto 1907, un'automotrice in stile Liberty con a bordo un gruppo di notabili percorse l'impervia tratta di 11,8 km, inaugurando un periodo di splendore per il Renon, per la popolazione bolzanina e per gli innumerevoli ospiti provenienti da ogni dove.

dovette superare la devastazione della Grande Guerra, la divisione del Tirolo, il Fascismo e il secondo conflitto mondiale. Nei suoi 59 anni di esercizio, la ferrovia, con uno scartamento di 1 metro e una tensione continua di 750 volt, era stata il cuore pulsante del Renon, facendosi carico dell'intero trasporto di merci e persone. Tuttavia, sin dalla fine degli anni Cinquanta, gli ingegneri cominciarono a studiare il progetto di un impianto a fune e, nell'agosto del 1964, venne dato il primo colpo di vanga. Il 13 luglio del 1966, la vecchia locomotiva a cremagliera trascinò per l'ultima volta persone e merci sulla montagna di casa dei bolzanini e il giorno seguente entrò in funzione la funivia con coincidenza ferroviaria a Soprabolzano.

L'opera, una combinazione di ferrovia ad adesione e ferrovia a cremagliera (sistema Strub) venne accolta con grande favore: un tratto tranviario di 0,9 km congiungeva Piazza Walther alla stazione del Renon, dove venivano aggiunti i vagoni merci. La motrice di spinta, dotata di ruota dentata, portava il treno da un'altitudine di 265 metri ai 1.176 metri di Maria Assunta: la ripida tratta, di 4,9 km, presentava una pendenza pressoché costante del 25,5%. Sganciata la locomotiva, il treno proseguiva quindi verso Soprabolzano (1.220 m) e Stella (1.251 m), sino a Collalbo (1.190 m).

Ai primi floridi sette anni, fecero seguito tempi difficili: la ferrovia



- Salite, prendete posto e toccate con mano un pezzo di storia ferroviaria dell'Alto Adige, ammirando il sontuoso panorama delle Dolomiti.
- Sapevate che il materiale rotabile Trogener include uno scompartimento multifunzione per passeggeri e sedie a rotelle?
- Per la richiesta di fermata, datene tempestiva informazione al conduttore o premete il pulsante rosso del materiale rotabile Trogener
- Per gruppi superiori a 10 persone, è previsto un biglietto comitiva a tariffa ridotta
- In caso di domande o problemi rivolgetevi al personale della ferrovia o all'Ufficio Turistico della stazione di Soprabolzano 0471 345245.
- Prima di ogni viaggio, l'AltoAdige Pass dei residenti e la RittenCard, la Mobilcard e la Musmobilcard degli ospiti devono essere sempre convalidati

### Orario:

Info Mobilità: 840 000 471  
www.suedtirolmobil.info  
www.ritten.com/mobil

*Indicazioni bibliografiche per coloro che desiderano approfondire la storia della Ferrovie del Renon sono disponibili presso l'Ufficio Turistico della stazione di Soprabolzano.*

Testo: Klaus Demar, immagini: Alex Andreis, Klaus Demar, Tiberio Sorvillo



# Ritten Renon

Das Sonnenplateau.

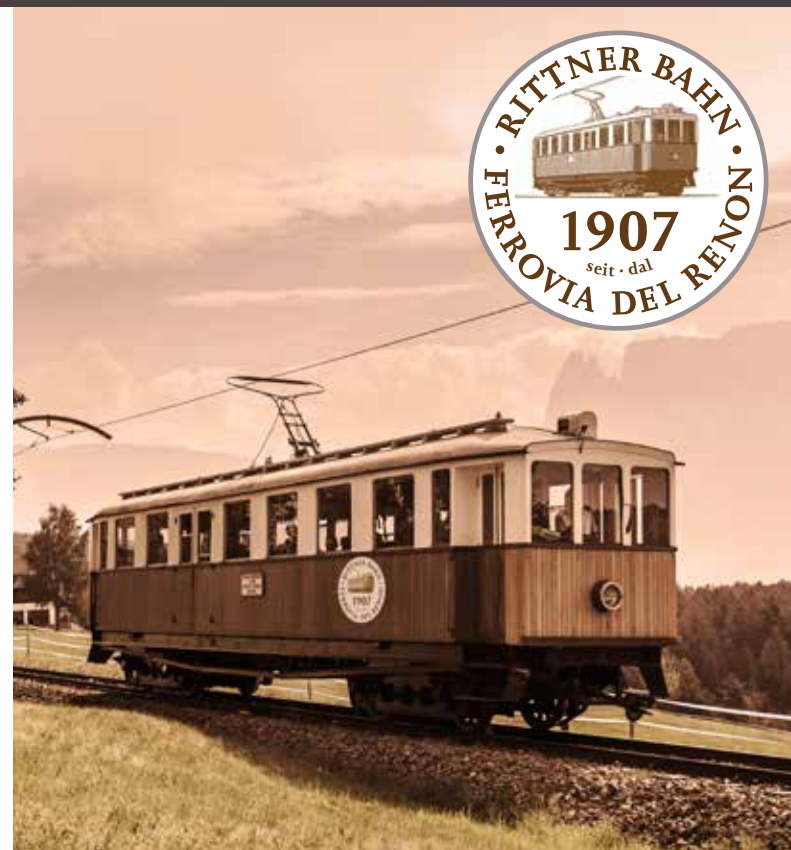
L'altipiano del sole.

© Associazione Turistica Renon  
Via Paese 5, I-39054 Collalbo, Renon (BZ)  
Tel. 0471 356 100, Tel. 0471 345 245

[www.renon.com](http://www.renon.com)



# Ferrovie del Renon Treno di montagna



## Ferrovie del Renon



**L** RENON, la montagna di casa degli altoatesini, è un altipiano plasmato dalla mano dell'uomo nel cuore della regione, immerso in una natura primitiva e a tratti aspra, caratterizzato da un paesaggio culturale idilliaco e ameno.

**Gli innumerevoli percorsi escursionistici, le prelibatezze culinarie locali e lo spirito degli abitanti sono caratteristiche distintive dell'altipiano tra la Valle Isarco e la Val Sarentino. Ma cosa sarebbe il Renon senza la sua ferrovia, un gioiello di prim'ordine...**

**Lo straordinario panorama che si schiude sulle affascinanti vette dolomitiche gioca un ruolo essenziale, al pari della particolarità geomorfologica delle numerose piramidi di terra che si ergono orgogliose verso il cielo. Quale importante e millenaria via di collegamento tra nord e sud, il Renon ha acquisito anche la fama di "culla della villeggiatura estiva", un'invenzione dei commercianti bolzanini del 1500.**

**Che siate visitatori, ospiti o gitan-ti, qui troverete una breve sintesi di utili informazioni relative alla ferrovia dei renonesi.**

# Ritten Renon

Das Sonnenplateau.

L'altipiano del sole.





## Vetture della Ferrovia del Renon



### Locomotiva a cremagliera a due assi (n. L2)

Fornita nel 1907 dalla fabbrica di locomotive svizzera Winterthur e dalla fabbrica di vagoni di Graz; potenza: 2 x 150 PS; sistema frenante: 2 freni a vite indipendenti tra loro, freno elettrico reostatico, 2 freni di emergenza; restaurata esternamente ma non idonea alla circolazione; utilizzo: pezzo da museo. Una seconda locomotiva a cremagliera (n. L4), funzionante, è conservata presso l'associazione Tiroler Museumsbahnen alla stazione Stubaitalbahnhof di Innsbruck.

### Automotrice a quattro assi (n. 2, "Vierachser")

Fornita nel 1908 dalla fabbrica di vagoni di Graz; potenza: 2 X 40 PS; sistema frenante come sopra; ristrutturazioni nel 1917 e nel 1946 / 1947; utilizzo: veicolo storico in regolare servizio.



### Automotrice a due assi (n. 11 e n. 12)

Fornita nel 1907/1908 dalla fabbrica di vagoni di Graz; potenza: 2 X 40 PS; sistema frenante: freno a vite, freno elettrico reostatico; ristrutturazione nel 1923; utilizzo: attualmente solo per viaggi interni, ne viene auspicato l'impiego sulla tratta di Maria Assunta dopo il rinnovo della stazione di Soprabolzano.

### Automotrice a quattro assi (n. 105, "Alioth")

Fornita nel 1910 dalla fabbrica di vagoni di Nesselsdorf, in Moravia, e dalla società Elektrizitätsgesellschaft Alioth di Basilea alla tranvia Dermulo - Fondo - Mendola; potenza: 4 x 75 PS; sistema frenante: freno a vite, freno a vuoto, freno elettrico reostatico; trasferita alla Ferrovia del Renon nel 1937, è stata privata di due motori; utilizzo: come veicolo storico in regolare servizio.

### Automotrice a quattro assi (n. 21, 23 e 24, "Trogener")

Fornita nel 1975 / 1977 dalla fabbrica di veicoli Altenrhein alla ferrovia locale San Gallo - Trogen; potenza: 4 x 85,8 KW; sistemi frenanti: come sopra; trasferita nel 2009 alla Ferrovia del Renon, dove è stata messa in funzione con regolare servizio giornaliero nel maggio 2010 (n. 24) e nell'aprile 2011 (n. 21). La n. 23 verrà restaurata nella primavera del 2017. La n. 22, ancora depositata come ultima riserva presso la ferrovia San Gallo - Trogen, verrà probabilmente trasferita nel 2018.

### Tracciato ferroviario dal 1907



### Vagoni merci a due assi (n. 31, 32 e 43)

Forniti nel 1907 e 1909 dalla fabbrica di vagoni di Graz e utilizzati come "carro ghiaia" (n. 31) per spargere il pietrisco e come carro merci (n. 32) per viaggi di servizio interni, nonché riposti come carro merci coperto funzionante (n. 43).



### Carro ponte o veicolo a torricello a due assi (n. 35)

Fornito nel 1910 alla Dermulo - Fondo - Mendola come carro merci aperto, è stato trasferito alla Ferrovia del Renon nel 1937 e convertito in carro ponte nel 1948 / 1949; la carrozzeria proviene dal carro ponte della rete tranviaria di Bolzano; utilizzo: controlli e riparazioni.

### Automotrice a quattro assi (n. 12 END, "Deutscher")

Fornita nel 1985 dalla fabbrica di Esslingen alla linea suburbana württembergese Esslingen - Nellingen - Denkendorf; potenza: 2 x 202 PS; sistema frenante: freno elettrico reostatico, freno pneumatico, freno magnetico; trasferita nel 1982 alla Ferrovia del Renon, presta servizio regolare dall'estate del 1992; utilizzo: come veicolo di riserva e in inverno.



I binari logori, le stazioni decadenti e le automotrici trascurate annunciavano l'imminente fine della ferrovia locale, la cui funzione sarebbe stata assolta da un servizio autobus, non appena il nuovo collegamento viario Bolzano-Soprabolzano fosse stato ultimato. Ciò sarebbe dovuto avvenire a metà degli anni Settanta, ma i ritardi nei lavori schiusero le porte a una nuova realtà e all'ultimo momento, con un risolutivo intervento, si riuscì a impedire la chiusura della ferrovia. Vennero così avviati profondi interventi di ammodernamento di tutte le infrastrutture, provvedendo all'acquisto di materiale rotabile in buono stato della tranvia Esslingen - Nellingen - Denkendorf (nei pressi di Stoccarda). A seguito di lunghi e complessi adattamenti, nel 1922, in occasione dell'anniversario degli 85 anni, venne messa in funzione una vettura (la "salvatrice della Ferrovia del Renon").

Tra il 2007 e il 2009, la vecchia funivia venne sostituita da un impianto trifune con otto (e poi dieci) cabine da 35 posti ciascuna. La messa in funzione di questa efficiente cabinovia comportò per l'altipiano l'introduzione di un cadenzamento orario di 30 minuti con veicoli

più capienti. Dalla ferrovia San Gallo-Trogen (Svizzera orientale), nell'aprile del 2009, giunsero due convogli (automotrice e carrozza semipilota permanentemente accoppiata con una capacità sino a 195 persone), che entrarono ufficialmente in funzione il 23 maggio 2010 e il 13 aprile 2011.

Oggi, la ferrovia locale rappresenta il mezzo di trasporto più importante sul Renon, offrendo un prezioso servizio annuale con corse a cadenza oraria nella fascia mattutina e serale e a intervalli di 30 minuti dalle 10 alle 19, con partenze da Collalbo e Soprabolzano ai '10 e ai '40 di ogni ora (orari su [www.ritten.com/mobil](http://www.ritten.com/mobil)).

In presenza di condizioni atmosferiche favorevoli e di un traffico passeggeri contenuto, una delle automotrici storiche effettua due corse al mattino, nel periodo da Pasqua a Ognissanti, così come durante le festività natalizie. Tuttavia, per motivi operativi, il servizio non può essere garantito!

La Ferrovia del Renon è un mezzo di trasporto pubblico della Rete di trasporto integrato dell'Alto Adige.

