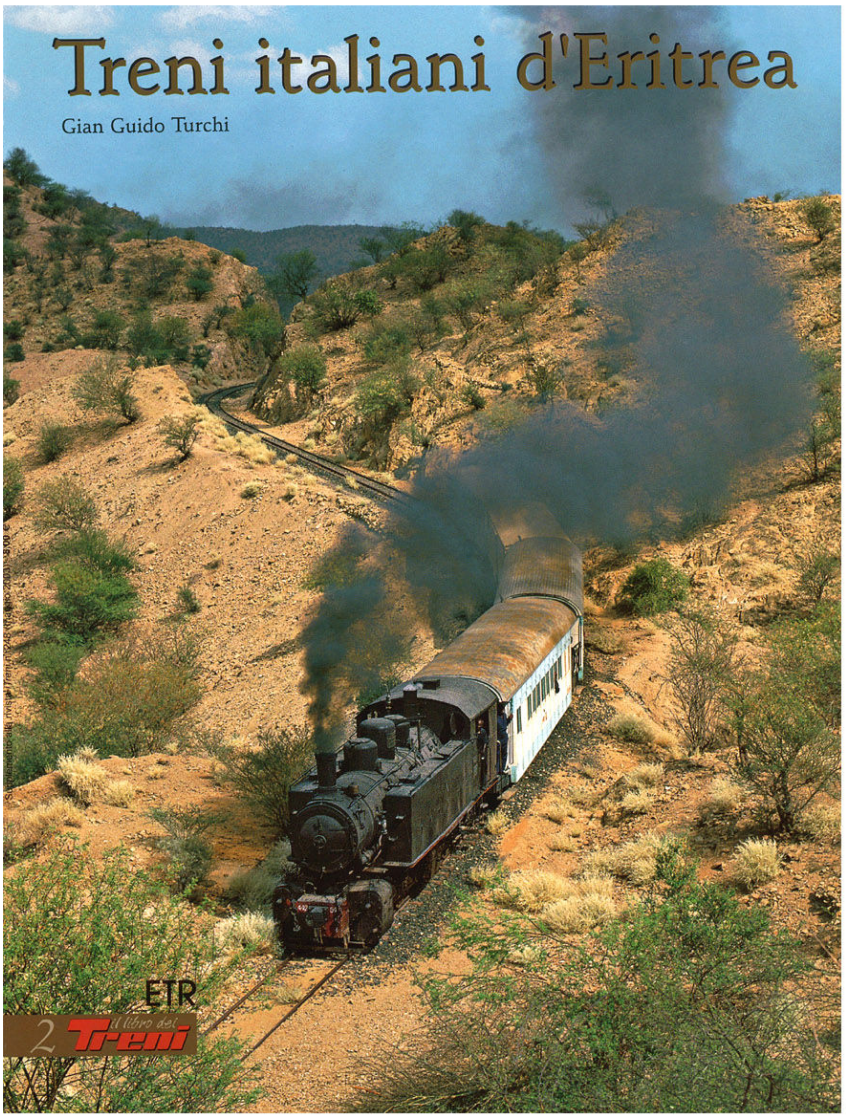



Automotrice 2 in linea presso Durfo



L'ottantaduenne macchinista Tesfai Edego ai comandi della sua "Littorina" dopo l'arrivo ad Asmara.

CARROZZE E CARRI

consegnati dopo il completamento della ferrovia Massaua–Asmara e fino al 1914

CARROZZE

serie	*numeri*	*quantità*	*costruttore*	*anno*	*note*
ST^{v}z	60	1	OM Milano	1913	salone del Governatore
ABT^{v}z	560–565	6	OM Milano	1913	miste 1ª e 2ª classe (12+16 posti)
CT^{v}z	360–365	6	OM Milano	1913	3ª classe (44 posti)
DT^{v}z	860–863	4	OM Milano	1913	bagagliai

CARRI

serie	*numeri*	*quantità*	*costruttore*	*anno*	*note*
G^{v}	2020-2027	8	Carminati & Toselli	1912	coperti a due assi
G^{v}	2028-2031	4	Reggiane	1913	coperti a due assi
G^{v}z	2600-2605	6	Carminati & Toselli	1912	coperti a carrelli
L^{v}t	4032-4039	8	Carminati & Toselli	1912	a sponde alte a due assi
L^{v}t	4040-4043	4	Reggiane	1913	a sponde alte a due assi
L^{v}z	4600-4605	6	Carminati & Toselli	1912	a sponde alte a carrelli
L^{v}z	4606-4609	4	Reggiane	1913	a sponde alte a carrelli
M^{v}	5000-5003	4	Carminati & Toselli	1912	serbatoi
P^{v}z	6600-6605	6	Carminati & Toselli	1912	pianali a carrelli
P^{v}z	6606-6609	4	Reggiane	1913	pianali a carrelli
Q^{v}	7000-7009	10	Carminati e Toselli	1912	pianali con bilico
Q^{v}	7010-7011	2	Reggiane	1913	pianali con bilico
--	8000	1	OM Milano	1912	gru

Le carrozze, tutte a carrelli, disponevano di illuminazione a olio. Tutti i veicoli erano dotati di freno a vuoto automatico sistema Hardy e di freno a mano, per i carri in apposita garitta. Il carro gru era dotato solo di freno a mano di stazionamento e della condotta per il freno continuo.

PARCO TRAZIONE ALL'1 GENNAIO 2003

tipo	*numero di servizio*	*deposito*	*condizioni*
Automotrice	2 (ex A.62)	Asmara	in servizio
Automotrice	7 (ex A.67)	Asmara	in riparazione
Locomotiva Diesel	25 D	Ghinda	in servizio
Locomotiva Diesel	27 D	Asmara	in servizio
Locomotiva a vapore	202.002	Asmara	accantonata
Locomotiva a vapore	202.004	Asmara	in servizio
Locomotiva a vapore	202.008	Ghinda	in servizio
Locomotiva a vapore	202.009	Asmara	accantonata
Locomotiva a vapore	202.010	Ghinda	in servizio
Locomotiva a vapore	202.011	Asmara	accantonata
Locomotiva a vapore	440.008	Asmara	in riparazione
Locomotiva a vapore	442.54	Ghinda	in servizio
Locomotiva a vapore	442.55	Asmara	in servizio
Locomotiva a vapore	442.56	Asmara	in riparazione
Locomotiva a vapore	442.59	Ghinda	in servizio

Gian Guido Turchi, *Treni italiani d'Eritrea*, *ETR Editrice*, 2003 (estratto)

LOCOMOTIVE A VAPORE DELLE FERROVIE ERITREE

in origine		dal 1939	costruttore	anno	numero	rodiggio	kW	km/h	note
Gr. I	1		Henschel	1887	2430	B	44	40	«Massaua»
	2		Henschel	1887	2452	B	44	40	«Dògali»
	3		Henschel	1887	2453	B	44	40	«Saàti»
	4		Henschel	1887	2486	B	44	40	«Italia»
	5		Esslingen	1887	2273	B	--	--	«Sagameiti»
	6		Henschel	1890	3126	B	44	40	«Chèren»
	7		Henschel	1890	3127	B	44	40	«De Cristoforis»
Gr. II	8	440.025	Maffei	1907	2641	B'B	184	40	
	9	440.026	Maffei	1907	2642	B'B	184	40	
	10	440.027	Maffei	1907	2643	B'B	184	40	
Gr. III	11	440.028	Ansaldo	1911	912	B'B	184	35	
	12	440.029	Ansaldo	1911	913	B'B	184	35	
	13	440.013	Ansaldo	1911	914	B'B	184	35	
	14	440.014	Ansaldo	1911	915	B'B	184	35	
	15	440.015	Ansaldo	1911	916	B'B	184	35	
	16	440.016	Ansaldo	1913	1060	B'B	184	35	
	17	440.017	Ansaldo	1913	1061	B'B	184	35	
	18	440.018	Ansaldo	1914	1107	B'B	184	35	
	19	440.019	Ansaldo	1914	1108	B'B	184	35	
	20	440.020	Ansaldo	1914	1109	B'B	184	35	
	21	440.021	Ansaldo	1914	1110	B'B	184	35	
	22	440.022	Ansaldo	1914	1111	B'B	184	35	
	23	440.023	Ansaldo	1914	1112	B'B	184	35	
	24	440.024	Off. Asmara	1931	--	B'B	184	35	
R.440.001		440.001	Ansaldo	1914	1113	B'B	184	35	ex FS
R.440.002		440.002	Ansaldo	1914	1114	B'B	184	35	ex FS
R.440.003		440.003	Ansaldo	1914	1115	B'B	184	35	ex FS
R.440.004		440.004	Ansaldo	1914	1116	B'B	184	35	ex FS
R.440.005		440.005	Ansaldo	1915	1117	B'B	184	35	ex FS
R.440.006		440.006	Ansaldo	1915	1118	B'B	184	35	ex FS
R.440.007		440.007	Ansaldo	1915	1161	B'B	184	35	ex FS
R.440.008		440.008	Ansaldo	1915	1162	B'B	184	35	ex FS
R.440.009		440.009	Ansaldo	1915	1163	B'B	184	35	ex FS
R.440.010		440.010	Ansaldo	1915	1164	B'B	184	35	ex FS
R.440.011		440.011	Ansaldo	1915	1165	B'B	184	35	ex FS
R.440.012		440.012	Ansaldo	1915	1166	B'B	184	35	ex FS
R.440.030		440.030	Off. Asmara	1939	--	B'B	184	35	
R.440.031		440.031	Off. Asmara	1939	--	B'B	184	35	
Gr. IV	41	443.001	Ansaldo	1922	1300	D	243	35	
	42	443.002	Ansaldo	1922	1301	D	243	35	
	43	443.003	Ansaldo	1922	1302	D	243	35	
	44	443.004	Ansaldo	1922	1303	D	243	35	
	45	443.005	Ansaldo	1922	1304	D	243	35	
R.301.5		R.301.001	Saronno	1912	464	1'C	235	50	ex Somalia
R.301.7		R.301.002	Saronno	1912	466	1'C	235	50	ex Somalia
R.301.15		R.301.003	Saronno	1912	474	1'C	235	50	ex FS
R.301.32		R.301.004	OM	1914	612	1'C	235	50	ex FS
R.300.001		R.300.001	Reggiane	1918	40	C	257	40	ex Somalia
R.300.002		R.300.002	Reggiane	1918	41	C	257	40	ex Somalia
R.302.034		R.302.034	Off. Napoli	1927	115	1'C	309	50	per l'Etiopia
R.202.01		202.001	Breda	1927	2168	B	147	30	
R.202.02		202.002	Breda	1927	2169	B	147	30	
R.202.03		202.003	Breda	1927	2170	B	147	30	
R.202.04		202.004	Breda	1929	2272	B	147	30	
R.202.05		202.005	Breda	1929	2273	B	147	30	
R.202.106		202.006	Breda	1937	2452	B	147	30	
R.202.107		202.007	Breda	1937	2453	B	147	30	
R.202.108		202.008	Breda	1937	2454	B	147	30	
R.202.109		202.009	Breda	1937	2455	B	147	30	
R.202.110		202.010	Breda	1937	2456	B	147	30	
R.202.111		202.011	Breda	1937	2457	B	147	30	
R.441.25		441.101	Reggiane	1933	136	B'B	405	35	in Libia 1945
R.441.26		441.102	Reggiane	1933	137	B'B	405	35	
R.441.27		441.103	Reggiane	1933	138	B'B	405	35	
R.441.28		441.201	Reggiane	1933	139	B'B	405	35	in Libia 1945
R.441.29		441.202	Reggiane	1933	140	B'B	405	35	
R.441.30		441.203	Reggiane	1933	141	B'B	405	35	
R.441.31		441.204	Reggiane	1933	142	B'B	405	35	in Libia 1945
R.441.32		441.205	Reggiane	1933	143	B'B	405	35	
R.441.33		441.001	Reggiane	1936	144	B'B	405	35	
R.441.34		441.002	Reggiane	1936	146	B'B	405	35	
R.441.35		441.003	Reggiane	1936	145	B'B	405	35	(1)
R.441.36		441.004	Reggiane	1936	147	B'B	405	35	
R.441.37		441.005	Reggiane	1936	148	B'B	405	35	
R.441.38		441.006	Reggiane	1936	149	B'B	405	35	
R.441.39		441.007	Reggiane	1936	150	B'B	405	35	(2)
R.441.40		441.008	Reggiane	1936	151	B'B	405	35	
R.442.53		R.442.53	Ansaldo	1938	1363	B'B	441	35	
R.442.54		R.442.54	Ansaldo	1938	1364	B'B	441	35	
R.442.55		R.442.55	Ansaldo	1938	1365	B'B	441	35	
R.442.56		R.442.56	Ansaldo	1938	1366	B'B	441	35	
R.442.57		R.442.57	Ansaldo	1938	1367	B'B	441	35	
R.442.58		R.442.58	Ansaldo	1938	1368	B'B	441	35	
R.442.59		R.442.59	Ansaldo	1938	1369	B'B	441	35	
R.442.60		R.442.60	Ansaldo	1938	1370	B'B	441	35	
--		R.442.61	Off. Asmara	1963	--	B'B	441	35	(3)

Note: (1) trasformata a vapore surriscaldato e rinumerata 441.106; trasferita in Libia nel 1945 dall'esercito britannico per operare, con le consorelle indicate, sulla Bengasi–Barce - (2) ricostruita a doppia espansione - (3) secondo altre fonti immatricolata 441.52.

PRESENTAZIONE

Le notizie sulla ferrovia in Eritrea sono sempre state imprecise e frammentarie, per vari motivi fra cui il lungo isolamento di quel paese poverissimo e devastato dalla pluridecennale guerra di secessione dall'Etiopia. A parte pochi studiosi e chi ha avuto qualche familiare reduce dalle colonie, oggi in Italia quasi nessuno sa che è esistita una ferrovia in Eritrea, costruita da italiani cento anni fa; eppure a suo tempo quel binario, che si arrampica sull'altopiano etiopico con dislivelli e acclività da far impallidire le più celebri ferrovie alpine, era stato un'impresa di grande rilevanza tecnica e per decenni ha costituito la spina dorsale delle comunicazioni del paese, durante e dopo il periodo coloniale.

Le prime notizie di ricostruzione della ferrovia Massaua–Asmara hanno destato speranze che quasi nessuno si sentiva di coltivare, tanto velleitario appariva il compito, affrontato con entusiasmo ma con risorse che non andavano al di là della manodopera e dei ricordi di un pugno di anziani ferrovieri che hanno trasmesso conoscenze e professionalità a giovani che potrebbero essere loro nipoti. Anche per questo la rinascita della ferrovia è stata un'impresa gloriosa altrettanto e forse ancor più della sua costruzione.

Il progredire del binario ha richiamato negli anni passati i primi gruppi di appassionati, forse stanchi delle solite vaporiere sudafricane o cinesi viste e riviste o alla ricerca di un viaggio nel passato, perchè mai come in Eritrea la macchina a vapore si trasforma in macchina del tempo, specialmente per il visitatore italiano che ovunque riconosce immagini e atmosfere del tutto familiari in un paesaggio a tratti esotico e a tratti non tanto difforme dal Mezzogiorno d'Italia.

L'ultimo di questi viaggi si è svolto nel gennaio 2003 e ha portato per la prima volta ad Asmara un nutrito gruppo di appassionati italiani, grazie alle cui immagini i treni d'Eritrea rivivono su queste pagine.

Vittorio Cervigni

Gian Guido Turchi, *Treni italiani d'Eritrea*, *ETR Editrice*, 2003 (estratto)