

Beat Winterberger, presidente dell'associazione degli impianti di sicurezza di Kerzers (Verein Stellwerk Kerzers)

## Ha messo in salvo la tecnologia del 1901

Se Beat Winterberger non avesse lavorato alla stazione di Kerzers negli anni '90, quell'impianto di sicurezza meccanico non sarebbe stato salvato.

«Sono un inguaribile nostalgico e mi sono letteralmente innamorato di questo impianto di sicurezza» afferma in occasione di una visita improvvisata a quello che si può considerare il suo regno: la cabina a due piani di Kerzers, con i suoi mattoni rossi e le finestre panoramiche, dalle quali i guardiani apparecchi centrali fino all'ottobre 2004 potevano sorvegliare i binari FFS 1-3 lato edificio principale e i binari 4-6 della BLS lato Neuchâtel. Ben visibile da lassù è pure l'incrocio, unico in Svizzera, fra le linee Lyss-Payerne e Berna-Neuchâtel.

Quando nel 1901 fu costruita l'ultima linea, fu necessario un nuovo apparecchio di sicurezza, per garantire l'incrocio e fu «adottata una soluzione che si è dimostrata molto valida», spiega Beat Winterberger, che è stato sostituito del capostazione

di Kerzers dal 1996 fino alla messa fuori servizio dello impianto meccanico.

Questo prodotto della fabbrica di apparecchi di sicurezza Bruchsal, situata vicino a Karlsruhe, era allora assolutamente all'avanguardia della tecnica ed ha garantito fino al 2004 un esercizio sicuro al cento per cento, sebbene la densità della circolazione, inizialmente di 16 treni al giorno, fosse passata a 150, per giungere persino a 238 treni giornalieri, durante l'Expo 2002.

Con Winterberger erano attivi allora altri 5 dirigenti del movimento e 7 guardiani apparecchi centrali, che dovevano servire scambi, segnali e sette barriere. «Alla partenza dei treni si verificavano spesso situazioni pericolose, quando qualche viaggiatore attraversava di corsa i binari, poiché non c'era ancora il sottopassaggio» ricorda il ferroviere.

### Tecnica rivolta al futuro

L'impianto centrale era tuttavia concepito per offrire la massima sicurezza. Anzitutto, da parte del comando situato nell'edificio principale dove



Beat Winterberger davanti alla cabina risanata.

va venir impartito l'ordine di disporre gli scambi per un determinato percorso. Fatta questa operazione, veniva azionata la leva che bloccava

il percorso, condizione indispensabile per poter aprire il segnale corrispondente. Se il procedimento non veniva eseguito correttamente, l'impianto non permetteva il passo successivo, evitando in questo modo ogni possibilità di errore. Ad esempio, l'apparecchio non permetteva che venisse data via libera su due percorsi che si sarebbero intersecati nell'incrocio.

### Ingegneri affascinati

«Gli odierni impianti elettronici funzionano secondo lo stesso principio. Qui si può vedere meccanicamente come funziona. Gli ingegneri che vengono in visita sono ansiosi di provare tutto il meccanismo e non trascurano nessun dettaglio» dice Beat ridendo, ma anche con orgoglio. Il lato negativo dell'impianto meccanico era la sua lentezza: l'approntamento dei percorsi in una grande stazione, passando da una cabina all'altra, poteva durare anche qualche minuto.

Beat Winterberger e il centinaio di membri dell'associazione hanno dovuto investire molto del loro tempo libero per salvare

### PORTE APERTE



Ogni anno, l'associazione invita tutti gli interessati a scoprire le meraviglie della tecnica ferroviaria che hanno saputo salvare dallo smantellamento. L'edizione di quest'anno si è svolta il 17 settembre.

Ulteriori informazioni su internet, al sito [www.stellwerk-kerzers.ch](http://www.stellwerk-kerzers.ch).



Almeno una volta al mese, bisogna azionare tutte le leve, per garantirne il funzionamento.

### BIO

Beat Winterberger (56) ha svolto la formazione quale funzionario di stazione alle FFS ed ha poi lavorato in diverse stazioni, con un soggiorno di due anni in Romania. È diventato capostazione a Grellingen. Dopo essere stato a Morat e a Bienne, nel 1996 è diventato sostituto del capostazione a Kerzers. Dopo la sostituzione dell'impianto meccanico nel 2004, è stato nominato capoprogetto per la sicurezza del lavoro a Berna e corresponsabile della campagna Stop-Risk delle FFS, come pure delle puntate 3 e 4 del film sulla sicurezza «L'esperto». Dall'inizio del 2011 è capoteam alla stazione di Morat. Suo hobby è l'associazione dell'impianto di sicurezza di Kerzers. Inoltre colleziona biglietti, viaggia, fa fotografie e organizza visite della città di Morat, dove abita da molto tempo.

l'impianto dalla demolizione.

Non si sono lasciati scoraggiare da un primo rifiuto della direzione delle FFS ed hanno raggiunto il loro obiettivo grazie all'aiuto dello Ufficio cantonale dei monumenti storici, del comune di Kerzers, al quale l'apparecchio appartiene dal 2007, a molti aiuti di privati e di generosi artigiani e aiutanti.

Messa un po' sotto pressione, anche la Divisione infrastruttura delle FFS ha versato 60 mila franchi, il canton Friburgo 30000, bastanti appena per il nuovo impianto di riscaldamento. La cabina è stata isolata, sono state sostituite finestre e porte ed anche il terreno adiacente è stato sistemato.

Adesso, accanto a quattro vecchie campane per l'annuncio dei treni, un segnale di manovra meccanico e uno scambio dimostrativo, vivono centinaia di lucertole. L'intero complesso della stazione ha potuto essere salvato, insieme con la rampa merci e gli alberi di castagno.

Beat Winterberger ha pure salvato due volte la passerella pedonale del 1909 e non la perde d'occhio. FI