

Racconti ferroviari

Lontani ricordi di viaggio...

Ricordi di SANDRO TADDEI

Sono sempre stato un patito dei treni e il primissimo ricordo che ho di essi risale a quando avevo tre anni o giù di lì. Mio papà aveva la bottega di "Parrucchiere per Uomo" - meno pomposamente conosciuta come "el barbée" - in Piazza Sempione, lato dispari (la distinzione è di fondamentale importanza perché noi figli dei negozianti dei numeri dispari eravamo in lotta con quelli dei numeri pari e non erano ammessi sconfinamenti; al massimo si poteva giocare insieme sotto l'Arco della Pace, non per spirito pacifista ma perché non si era mai potuto stabilire con certezza se quello appartenesse al lato pari o a quello dispari dato che sorgeva al centro della piazza). Alla domenica pomeriggio oppure al lunedì pomeriggio, finito di pulire il negozio, mi portava a fare una passeggiata al Parco e, se la settimana era stata buona, un giro sulle automobili a pedali che un ambu-

lante noleggiava poco distante da quella che oggi è la piscina di De Chirico. Erano tutte rosse e di due tipi: le più belle, che costavano anche di più, avevano un muso che ricordava vagamente quello della FIAT 1100, le altre, diciamo così "più essenziali", erano in pratica un pezzo di latta sagomato a sedile con davanti un foglio di latta ondulata a mo' di cofano fissati su un telaio di ferro. Più che alle automobili, però, a me premeva arrivare sul ponte che dalla Triennale porta in Via XX Settembre scavalcando il parco deposito della Stazione Cadorna delle Ferrovie Nord. A quei tempi il ponte era più stretto di quello attuale e le auto non vi circolavano; inoltre le spallette del ponte erano costituite da una robusta rete metallica che permetteva la visuale perfetta dei fasci di binari sottostanti. Le manovre per la composizione dei treni tra deposito e stazione erano effettuate dalle locomotive a vapore, in particolare le "Ca-

stano", e pure alcuni treni erano trainati da vaporiere; quando passavano sotto il ponte i fumi di scarico e il vapore creavano nuvole bianche e grigie che salivano sino a coprire la strada. Il mio massimo divertimento consisteva nell'osservare le locomotive avvicinarsi, indovinare il binario su cui si sarebbero immesse, correre verso il punto esatto della rete sotto cui sarebbe passato il fumaio, sentire il calore salire, restare avvolto nella nube di vapore, e correre subito dall'altra parte del ponte per riprenderla. Non so per quanto tempo rimanessi lì ogni volta a respirare fumo e vapore, ma ricordo che mio papà riusciva a staccarmi dalla rete per tornare a casa soltanto promettendomi di passare in latteria per comprare un cartoccio di panna montata (sì, proprio un cartoccio: il lattai prendeva un foglio di carta oleata, lo posava sul piatto della bilancia, vi pesava sopra la quantità di panna montata ordinata - di solito un etto -, aggiungeva una bella spolverata di cannella e ripiegava i bordi sino a fare un cartoccio a forma di mezza luna da portar via). Appena arrivati a casa per



MILANO - Ferrovie Nord.

Cartolina acquerellata (circa 1920) con la stazione delle Ferrovie Nord Milano.

Archivio Claudio Pedrazzini

In basso, un tram a cavalli della S.A.O. (descritti su MF n°324 a firma Metron) in partenza dalla stazione delle Ferrovie Nord Milano diretto verso il centro città.

Foto archivio Metron

La stazione Ferrovie Nord Milano nel 1946 dopo i gravi danni causati dai bombardamenti. Poco dopo ebbero inizio i lavori di sistemazione con la costruzione del sovrastante grattacielo in contrasto con gli altri edifici che si affacciano sulla monumentale piazza milanese.

Archivio Claudio Pedrazzini





prima cosa mia mamma mi riflava un paio di scappellotti (su quelli non lesinava mai!), poi si metteva a gridare con mio papà e infine dopo avermi spogliato mi cacciava la testa dentro al lavandino per rimuovere tutto il nero che avevo in faccia e nei capelli. Eh sì, perché se anche i fumaioli delle locomotive avevano la griglia para-scintille, di bruscolini di carbone nel fumo ne rimanevano tanti... Però, vuoi mettere il piacere di restarci avvolti dentro? Il sereno in casa tornava intorno al tavolo gustando la panna montata, e potevo apprezzare il vantaggio che il cartoccio aveva rispetto ai coni da passeggio leccandolo sino all'ultima traccia.

Serie di immagini di Gr. 200, locomotiva onnipresente sulla Rete delle Ferrovie Nord Milano, riprese in manovra nella stazione di Milano Cadorna nell'immediato dopoguerra. Nella foto a destra la 200.02 ripresa il 4 ottobre del 1952 da A.E. Durrant mentre manovra un treno viaggiatori. Archivio Claudio Pedrazzini

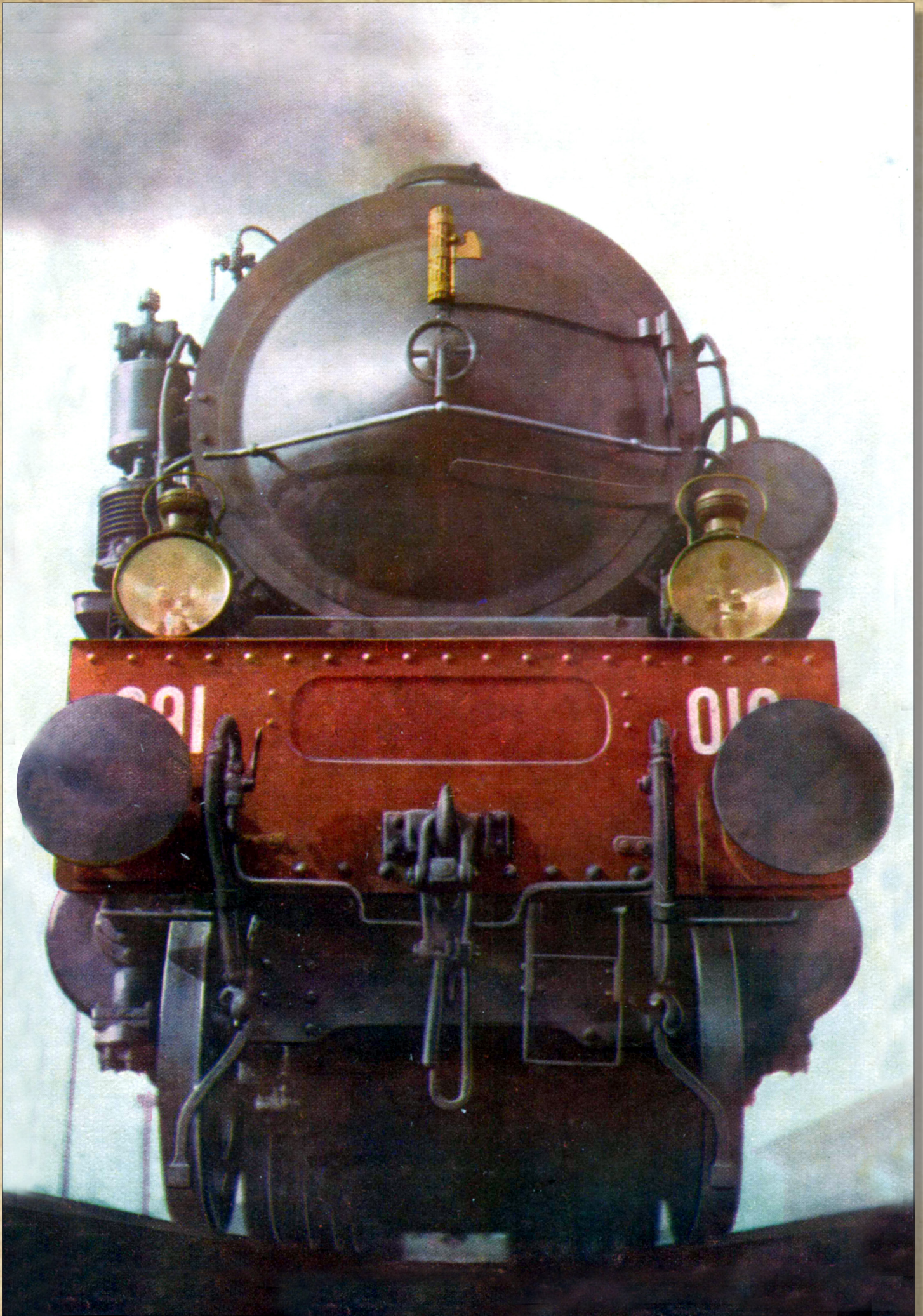


Sopra, la locomotiva 270.05 delle Ferrovie Nord Milano fotografata in stazione di Saronno il 4 ottobre 1952 da A.E. Durrant.

A lato, bella veduta aerea di Piazzale Cadorna, a Milano, con la stazione delle Ferrovie Nord Milano e relativo grattacielo costruiti nel dopoguerra. Sullo sfondo si nota distintamente il cavalcavia di cui si parla nell'articolo, oggi molto più largo di un tempo. Foto archivio EdG

Sotto, bucolica immagine a Novate Milanese nell'estate del 1937. Il locomotore E.600.6 delle FNM, al tempo ultimo grido di modernità trazionistica, incrocia un carro trainato da buoi ad una manciata di chilometri da Piazza del Duomo? Archivio Claudio Pedrazzini







Partenza per le vacanze (1951-1956)

I miei viaggi per andare a trascorrere le vacanze estive dalla nonna, in un paesino a metà strada tra Agordo e Belluno, sono tra i ricordi più vivi che ho di quando ero piccolo. Partire per le vacanze, di solito poco dopo la chiusura delle scuole, più che un avvenimento era un esodo biblico; ma sono soprattutto i suoni e gli odori di quei viaggi che mi sono rimasti impressi.

Tutto iniziava alle quattro di mattina: la mamma mi tirava giù dal letto, mi strofinava la faccia e mi pettinava facendomi una "riga" che sembrava tirata con squadra e righello. Una rapida colazione, un ultimo controllo ai bagagli per assicurarsi che non mancassero le due componenti più importanti e assolutamente indispensabili: il termos del caffè e un micro-seggolino pieghevole (che ancora utilizzo quando vernicio i balconi...) e poi via di corsa in strada per raggiungere la fermata del tram 1 davanti alla R.A.I. di Corso Sempione. Subito mi colpiva l'odore dell'aria: un odore particolare, che potrei solo definire come l'odore della città e che avrei avvertito altre volte, ma sempre e soltanto nelle prime ore del mattino. Il viaggio in tram durava più di mezz'ora, che mi godevo barcollando tra le panche della vettura semivuota mentre il mezzo sferragliava verso la Stazione Centrale passando da Piazza Sempione, Piazza Cadorna, Via Manzoni, Piazza Repubblica...; ad ogni fermata l'ansia della mamma aumentava insieme all'elenco delle cose che pensava di aver dimenticato e che mio papà doveva promettere di portarsi dietro quando ci avrebbe raggiunto un mese dopo. Della Stazione Centrale ricordo due cose: la calca che ci stringeva da tutte le parti - penso di essere sopravvissuto solo perché mio papà mi teneva in braccio - e l'odore acre di lubrificante misto a

fumo che si sentiva al piano partenze, lo stesso che avverto ancora oggi, ma molto più attenuato, ogni volta che metto piede nel padiglione ferroviario del Museo della Scienza e della Tecnica di Milano. Raggiungere il binario di partenza era un'impresa, quasi che tutta Milano dovesse prendere il direttissimo per Venezia delle 7. Ma più arduo ancora era salire sul vagone: mamma si issava sulla carrozza con la determinazione di un panzer - seguita a ruota dai miei fratelli - per conquistare almeno il posto in piedi nel corridoio, mentre papà mi catapultava in orizzontale attraverso i finestrini. Prima ancora di posare i piedi sul

Sopra, la 685.091 in testa ad un treno viaggiatori in partenza per Venezia da Milano Centrale in una mattina del 1953, mentre i raggi del sole sembrano giocare a rimpiattino contro le arcigne volte metalliche che ancora mancano di molti vetri distrutti durante la guerra.

Foto Francesco Biaggi, arch. C. Pedrazzini
Pagina di sinistra, l'imponenza della 691 che per decenni era il simbolo dei treni veloci sulle direttrici Milano-Bologna e Milano-Venezia.

Da cartolina pubblicitaria Ministero dei Trasporti, arch. C. Pedrazzini

Sotto, tre morbidissimi ma pestiferi cuccioli coscientemente impegnati a mettere in soqquadro uno scompartimento ferroviario...

Foto Ministero dei Trasporti, arch. C. Pedrazzini

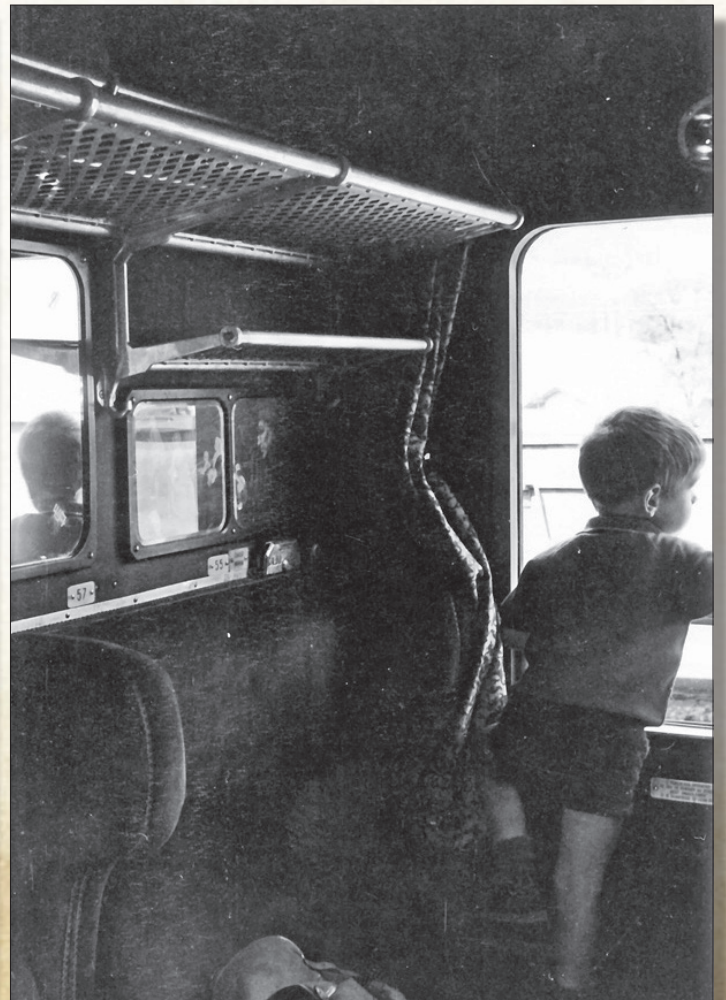
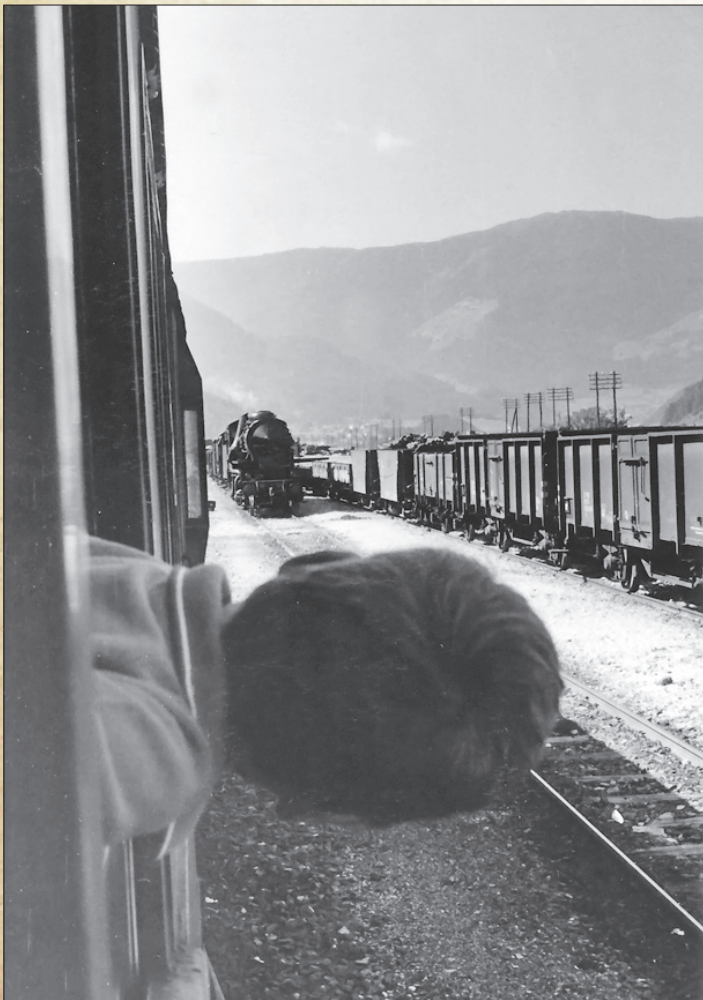




pavimento mi colpiva l'odore pungente dei compartimenti, che emanava dal velluto consunto e di colore incerto dei sedili. Una volta saturata la carrozza, mamma estraeva dalla borsa il famoso seggiolino, ne apri-

va gambe e schienalino e s'installava tra le valige allineate sotto i finestrini del corridoio, tenendomi sotto controllo con scappelotti a raffica (come tradizione vuole, io mi beccavo anche quelli dei miei fratelli per-

Foto in basso: ... ma che bella locomotiva! Per vederla mi sporcherò la testolina, ma non importa. Affacciato al finestrino mi godo poi il panorama, stando in piedi su una comoda poltrona...
Foto archivio Claudio Pedrazzini



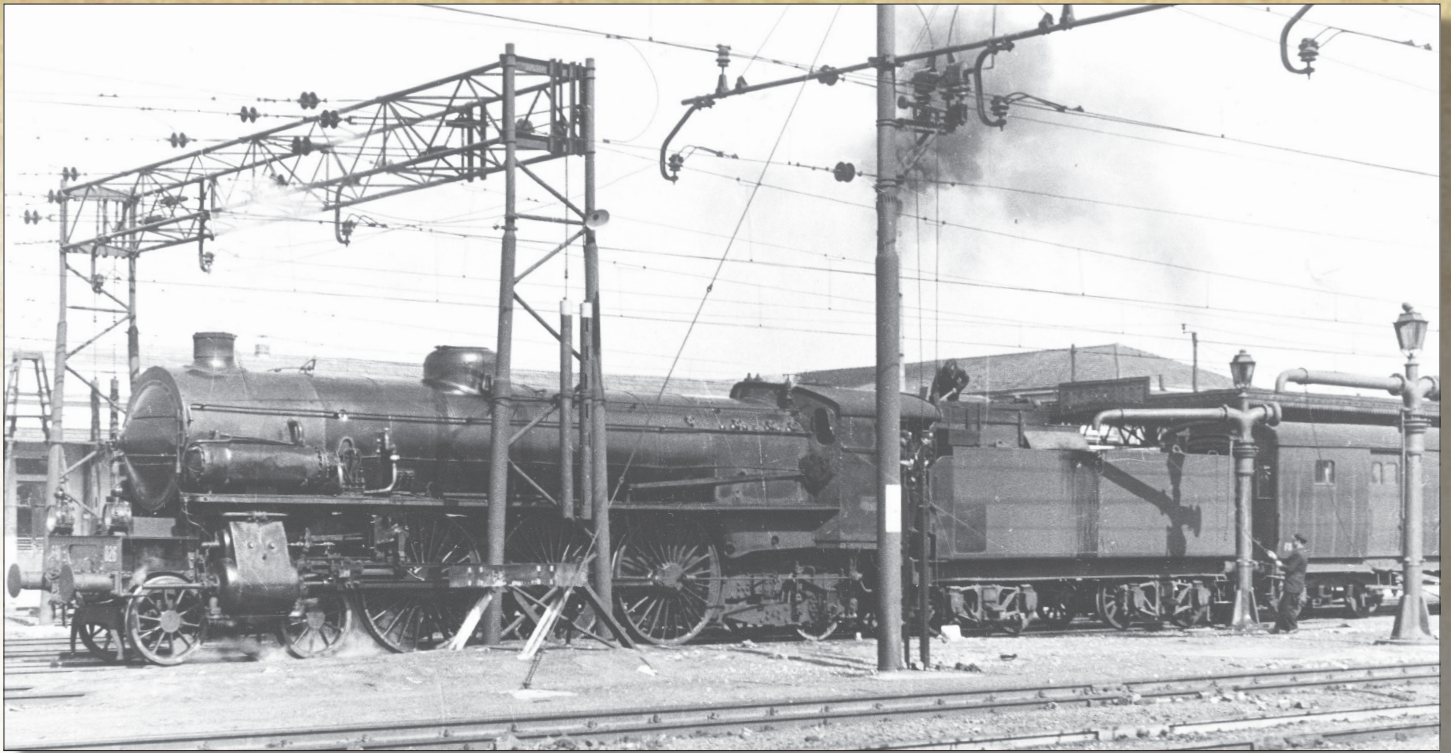


Foto a sinistra e in alto: la sosta a Verona Porta Nuova di un treno direttissimo trainato dalla indimenticabile 691, "interpretata" fotograficamente da due illustri maestri della fotografia ferroviaria, purtroppo non più tra noi. La prima immagine, relativa al rifornimento acqua sulla 691.024, datata 1954, è opera dell'ing. Wolfgang Messerschmidt, l'altra, datata 1955, rappresenta la 691.026 - che nel 1939 era stata dotata di carenatura aerodinamica - vista dall'indimenticabile Cinzio Gasparini. **Foto archivio Claudio Pedrazzini**

ché loro erano più grandi...). Al fischio del capostazione il treno finalmente si muoveva, tra scricchiolii e scossoni che contribuivano all'assestamento della gente accalciata in corridoio; ricordo gli sguardi di compatimento e di sufficienza con cui i possessori dei posti a sedere ci squadravano, e l'invidia che provavo nei loro confronti, soprattutto per quelli seduti vicino ai finestrini. Sì, finestrini al plurale, perché gli scompartimenti ne avevano due, con sotto due tavolini estraibili che presto venivano rico-

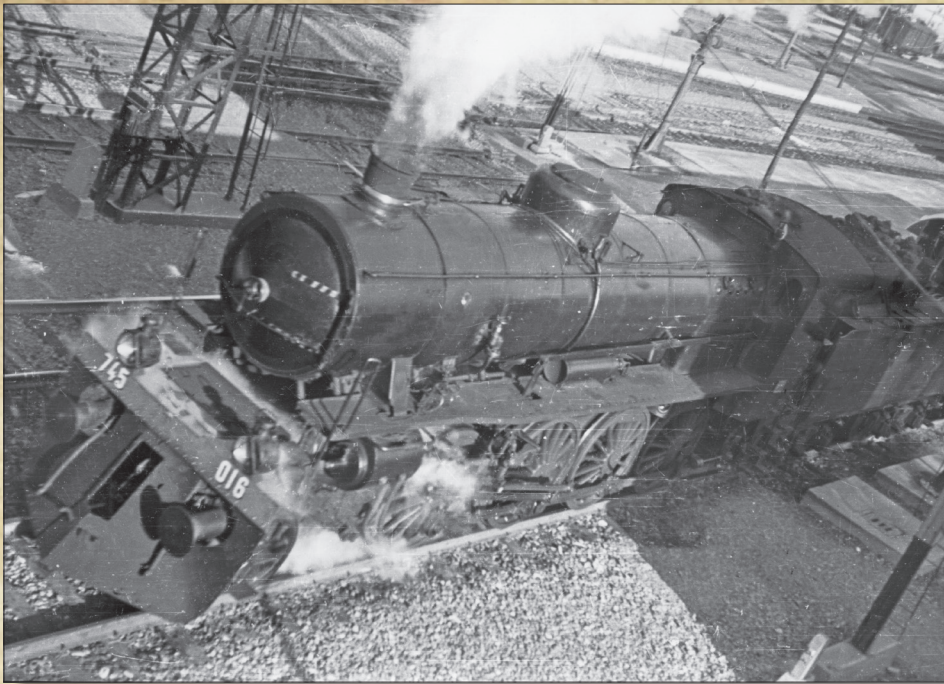
perti dai cartocci della colazione, e le tendine in tela ruvida "Jacquard" con il marchio FS che presto sarebbero state motivo di lite tra chi le voleva aperte per fare entrare aria o per appoggiar la testa, e chi chiuse per non far entrare i bruscolini di carbone. C'era, è vero, la possibilità di prenotare il posto: ti mettevano una strisciolina di cartoncino - verde per la I classe e bianca per la II - appesa con una linguetta di metallo alla reticella del portapacchi sopra al posto a sedere, ma eran più le volte che veniva-

no strappate o comunque ignorate dagli abusivi e i controllori rinunciavano a farle rispettare, che alla fine le ferrovie decisero di sospendere quel servizio nei periodi di esodo estivo. Pur se invidiati, anche i "se-

La 691.005 al traino del direttissimo "Simplon Orient Express", proveniente da Paris Gare de Lyon, via Dijon-Vallorbe-Lausanne-Simplon-Domodossola-Milano e atteso a Istanbul via Venezia-Trieste-Belgrado-Atene, lascia la stazione di Padova. L'immagine, opera dell'ing. Mario Boccalari, è databile circa 1950.

Foto archivio Claudio Pedrazzini





duti" non avevano comunque vita facile: gli scompartimenti erano a otto posti, progettati probabilmente quando l'altezza media degli italiani era di 150 centimetri; si riusciva a star seduti solo incastrando le ginocchia tra quelle del dirimpettaio oppure tenendole unite a spina di pesce. A ripensarci era anche un incentivo alla socializzazione, ma il più delle volte finiva con mugugni e occhiate assassine. Per non parlare poi della necessità di andare alla "ritirata": era un'impresa sovrumana. Prima dovevi scavalcare le gambe degli altri occupanti dello scompartimento - se eri seduto al finestrino dovevi farne spostare sette - poi fare il percorso di guerra con contorcimenti a non finire lungo il corridoio tra le proteste degli "impiedati" che non ti perdonavano il privilegio di essere un "seduto", e scoprire, una volta arrivato al vestibolo, che l'accesso alla "ritirata" era ostruito da una pila di bagagli oppure che anche lo stanzino era occupato in pianta stabile da qualche passeggero che non aveva trovato posto nel corridoio. In genere però, tra gli occupanti

degli scompartimenti si creava un clima di solidarietà, che dalla spiegazione dei motivi del viaggio passava presto alle confidenze sui propri problemi familiari e alla condivisione delle provviste. Ricordo perfino di aver assistito una volta - attraverso il vetro della porta scorrevole - ad una mensa comune, con le cibarie posate su una tovaglia lunga quanto lo scompartimento a coprire tutte le ginocchia, mentre le bevande erano allineate sui due famosi tavolineti. A volte capitava anche che qualche "seduto-lato-corridoio" proponesse ad un "impiedato" di occupare a turno il proprio posto, proposta che di solito veniva accolta con espressioni di somma gratitudine. Quando oggi salgo sulla metropolitana e vedo tutti, ma proprio tutti i passeggeri sia seduti che in piedi fissare o smacchinare parossisticamente per tutta la durata del viaggio sul proprio iPad-ipod-tablet non posso fare a meno di pensare che forse un po' di umanità sia andata perduta. Dopo Lambrate si incominciava a sentire caldo, a Brescia eravamo in un forno, a Verona dove il treno si fermava per

fare acqua i miei fratelli avevano la possibilità di scendere per correre alla fontanella e riempire una bottiglia di acqua fresca; se la nostra carrozza era in testa o in coda al treno riuscivano anche a cacciare la testa sotto il getto dell'acqua, perché le fontanelle erano piazzate alle estremità dei marciapiedi e quindi avevano meno strada da percorrere. Poiché mamma doveva sporgersi dal finestrino per controllarli a vista e scorgere gli eventuali passeggeri che avessero osato avvicinarsi alla nostra "postazione", ne approfittavo per sedermi sul seggiolino. Verso le 11, storditi dal monotono ta-tan, ta-tan delle ruote, si arrivava a Padova, se ben ricordo al binario 1 o 2; dopo aver scavalcato persone e bagagli ammucchiati nel corridoio mettevamo piede sulla terraferma e ci infilavamo nel sottopasso per raggiungere il binario cinque (o forse era il sette?) dove avremmo atteso la coincidenza per Calalzo delle tredici. Due ore d'attesa passate sbocconcellando un panino appoggiati alle pareti di una specie di gabbiotto al cui interno c'erano dei panconi di legno sotto ai finestrini, strapieno di passeggeri e bagagli e con una temperatura impossibile. Ogni tanto venivo sfiato dagli sbuffi di vapore delle locomotive in manovra, ma ero troppo intontito per notarle. Poi, d'incanto spuntava l'accelerato per Castelfranco - Montebelluna - Belluno - Calalzo - Pieve di Cadore al traino di una locomotiva sbuffante; solita corsa per accaparrarsi un posto, di solito coronata da successo perché non c'era la calca di Milano, e dopo una litigata con i miei fratelli e qualche scappellotto riuscivo a conquistare il posto al finestrino, dal quale mi sarei sporto per tutto il viaggio salvo rapide corse sul terrazzino; la carrozza infatti era a scomparto unico con i terrazzini alle estremità e le panche di legno. Già pochi minuti dopo la partenza avevo la faccia sporca di carbone e gli occhi che bruciavano per i bruscolini portati dal vento; per fortuna la mamma si assopiva, altrimenti non si sarebbero contati gli scappellotti perché anche la maglietta era tutta striata (ma li avrei comunque rimediati una volta a casa!). Il treno si fermava a tutte, ma proprio tutte le stazioni che trovava lungo la linea, anche quelle che di stazione avevano solo il nome; quando però incominciavano ad apparire i nomi strani quali Alano, Fener, Quero, Vas, Busche, Lentiai, Mel, si capiva che presto saremmo arrivati. Poco dopo, infatti, il controllore passava gridando per



Foto in alto: insolita immagine della 745.016 ripresa in testa ad un treno della linea Padova-Bassano-Belluno da un fotografo ignoto, in stazione di Padova verso il 1950.

A lato: l'imponente ponte sul fiume Cordevole a Bribano impegnato da un treno viaggiatori. Da cartolina databile circa 1910. Entrambe archivio Claudio Pedrazzini

In questa due storiche cartoline sono riprese le due stazioni capolinea della scomparsa ferrovia che congiungeva Agordo a Bribano, nella valle del fiume Cordevole.

La linea, lunga 28,9 chilometri, venne aperta al traffico l'11 gennaio del 1925 e chiusa il 16 novembre del 1955 a causa del drastico calo della domanda di servizio sia merci che viaggiatori, soprattutto in conseguenza della concorrenza dei mezzi stradali.

Entrambe, arch. Claudio Pedrazzini



sovrastare il rimbombo del vagone "Bribanooooo, per Agordo si scendeeeee"; in pochi istanti eravamo fuori sul terrazzino con armi e bagagli a fare l'appello. La stazione non era grande, ma bisognava camminare un poco per raggiungere il binario dove era in attesa il trenino per Agordo: un piccolo locomotore e un paio di vagoncini ovviamente anch'essi con le panche di legno, ma almeno su quelli il posto si trovava sempre. Io, però, non mi sedevo mai; c'erano i terrazzini, il trenino procedeva lentamente, in aria non c'erano bruscolini di carbone e la mamma era troppo stravolta per sgridarmi: potevo quindi correre avanti e indietro da un terrazzino all'altro e sporgermi dalle ringhierine per osservare la sago-

ma del Monte Pala che si avvicinava sempre più. Superata la strozzatura di Mas il trenino proseguiva su un rettilineo dominato dalla massa sempre più imponente del Monte Pala e verso le 16 finalmente si arrestava alla fermata di Peron, dopo che per l'ennesima volta la mamma aveva ricordato al conduttore che dovevamo scendere. Infatti la fermata era solo facoltativa, e bisognava anche sbrigarsi a scendere perché il conduttore era impaziente di soffiare nella sua cornetta. La stazione era in realtà un piccolo casello a due piani con 3 finestre, situata lungo la massiciata - che in anni più recenti la piena del fiume si sarebbe portata via - poco distante dall'ansa che il Cordevole fa all'uscita dalla valle e a

poche decine di metri dal masso che sostiene tuttora la passerella sospesa, costruita in legno e funi dagli Americani alla fine della guerra per passare sull'altra sponda e raggiungere la Certosa di Vedano. La cosa che colpiva subito appena scesi era il frastuono dell'acqua del fiume, talmente forte da coprire perfino lo sferragliare del treno che ripartiva: un rombo somnesso, ma incessante, che insieme allo stridio delle poiane in volo tra il Monte Pala e i Monti di Sole avrebbe accompagnato il passar dei giorni per i successivi due mesi. Per smaltire l'odore di treno che impregnava i vestiti, la sensazione di "andare in barchetta", e il tatan, ta-tan delle ruote nelle orecchie sarebbero invece bastati un paio di giorni. □

