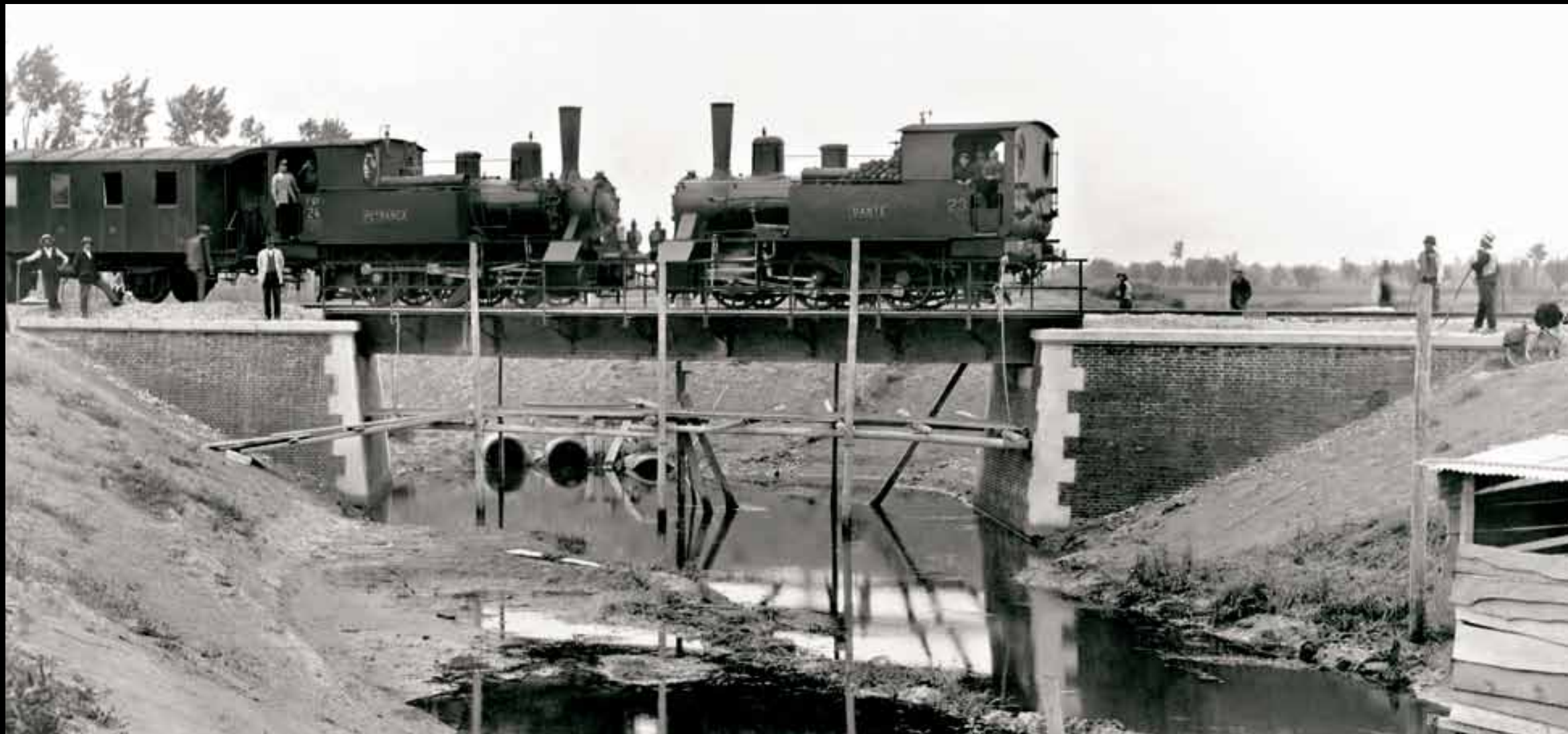


La SUZZARA-FERRARA 125 anni dopo



Fabio MALAVASI, Roberto SANTINI, Guido SOSTARO e Flavio TIENGO

Associazione Amici della Ferrovia Suzzara-Ferrara
per la
Fondazione Ricerca Molinette ONLUS

La SUZZARA-FERRARA 125 anni dopo

Fabio MALAVASI, Roberto SANTINI, Guido SOSTARO e Flavio TIENGO

Con la collaborazione di:

M. Cuoghi, A. Muratori, C. Pedrazzini, D. Bardini, M. Grillo, M. Sartori, V. Barbieri (per C. Gasparini),
R. Cocchi, C. Demaria, M. Sacchi, E. Perino, V. Lupo, M. Cornacchia, G. Fulgenzi, A. Terzi, S. Bertarella,
S. Guidorzi, S. Bonioli, D. Martinelli, Romana Grazi, L. Galli, F. Xella, R. Scaravelli, L. Franzini, Nives Panza,
Annalisa Grandi, A. Pinca, S. Scardua, C. Ferrari, A. Pecorari, Lorenza Vicenzi, R. Cappi, R. e G. Menani, M. Xella,
R. Sarzi e le famiglie di: C. Pettenati, A. Fabbri, M. Vicenzi, A. Grandi.

Prefazione

Solo pochi mesi fa non avrei neppure immaginato l’esistenza del microcosmo di cui questo libro è racconto, e più ancora “rappresentazione”: nel senso più pieno di questo termine: che mette in scena, perché siano visibili e parlanti, le vicende di una storia alla quale tutte/i scoprono di appartenere per tante ragioni:

- la precisione-priorità dei particolari è evidente ed assoluta, ma nello stesso tempo sono chiare la necessità e la possibilità di vederli-comprenderli solo come parte di una coralità viva;
- al sapore fedele ed irrepetibile di memorie antiche, documentate con la precisione dell’archeologo e lo sguardo partecipe di chi è soggetto della storia che si narra, corrisponde la coscienza lucida che la verità-vita delle memorie non sta nel raccontarle nel/per il passato, ma per il presente-futuro;
- la proposta non è quella di uno sguardo-lettura: è invito ad essere attori delle rappresentazioni per scoprire che dal microcosmo dei caselli 15...18...20, si entra in una storia di cui si diventa soggetti.

Per le accelerazioni imprevedibili create dall’amicizia, mi sono trovato, stupito e contento, a prendere sul serio non solo l’invito ad entrare, ma anche quello di “dire qualcosa”: accettando il rischio di stonare, per il mio non-essere-nativo di questo microcosmo, ma anche con l’allegria di ringraziare per essere accolto, e magari, pian piano, divenirne uno degli abitanti.

In questa prospettiva non ho molte cose da dire. Riprendo le note che mi sono preso viaggiando attraverso il libro ed i suoi microcosmi di ferrovie e locomotive, caselli e casellanti, guerre e ricostruzioni, donne e uomini nelle cui storie ed nei cui volti, tanto diverse/i, ci si riconosce al punto da trovarseli, lungo le pagine e le immagini, compagne/i di strada.

La prima sorpresa è quella di una storia nella quale si abita

e si cammina: protagonista assoluta è infatti – con e al di là della ferrovia – la trama della vita di persone-collettività reali. Gli intrecci sono quelli “normali”, quotidiani e storici, fatti di progetti e di attese, di sogni e di disincanti, di infinite allegrie e di silenzi imposti dalla tragicità. Mai “troppo” stanche/i di ri-inventare strade, connessioni, risorse, con quella “paziente impazienza” che è regola implicita ed inviolabile di tutte le lotte-ricerche per una migliore dignità del vivere: adottate come identità di cui si è fatti, prima e al di là di essere obiettivi proposti da etiche-politiche cui obbedire.

La presenza, ovviamente protagonista e dominante, della “ferrovia” è in questo senso e nello stesso tempo espressione e creatrice di queste trame-di-vita, individuali e collettive. Locomotive che vengono da lontananze mitiche; caselli che ritmano allo stesso tempo la vita dei treni, delle micro-società che stanno intorno, delle persone, delle tecnologie che si evolvono; ponti e cisterne, in pace e in guerra, segni di distruzione e di libertà nell’interpretare le priorità della vita rispetto alle assenze dei diritti; storie silenziose o chiosose di pendolari o di scolaresche che “rappresentano” il rito obbligato del lavoro, e quello del sogno di un tempo liberato per la condivisione di rapporti che vogliono sperimentare la vita e non essere solo costretti alla sopravvivenza...

Le infinite, bellissime, semplici e solenni fotografie rendono ancor più parlante – con il misto, dolcissimo ed inevitabile, di durezza e tenerezza dei volti-corpi d’acciaio delle macchine – sono come l’alfabeto parlante del microcosmo della ferrovia Suzzara-Ferrara.

Non c’è modo culturalmente e metodologicamente più alto e storicamente affidabile per raccontare e rendere visibile e perciò meglio fruibile la necessità imprescindibile di essere “abitanti” – senza fratture – delle diverse storie – con la maiuscola o con la minuscola – di cui siamo fatti.

E’ troppo – o è normale, dovuto – rimandare alla continuità-

complementarietà di due “opere maggiori” come “Danubio” e “Microcosmi” di Claudio Magris?

Se vogliono essere fedeli – eco, specchio, rimando, riconoscimento, orizzonte – alla vita, le “trame” che la narrano devono essere attentissime ai nomi, e perciò alla singolarità assoluta – volti, parole, gesti, non importa se quotidiani, od eccezionali – di ognuna/o degli abitanti-protagonisti di un microcosmo.

Nomi e volti di locomotive, di luoghi e di persone sono filo conduttore ed un motivo di fondo di tutto il testo: è bello – e via via si sente quanto ciò è importante – lasciarsi prendere-affascinare. Non è – solo – la passione per la precisione della storia, o il gusto di “animare” la “rappresentazione” (come negli splendidi testi che fanno sentire-vedere-sperare-temere le velocità dell’uno o dell’altro treno, nel giorno o nella notte, per affrontare un carico o una distanza, come una sfida o come un rischio).

I nomi chiamano in causa quei “noi” che li ascoltano, e li “vedono”. Ma anche quei “noi” di altri tempi – passato o futuro – non importa - , e/o di altri luoghi. Come capita da piccoli, per le fiabe: che non possono mai, come non lo può la vita, essere senza nomi. O come capita quando siamo grandi: quando le tragedie (o le speranze: più raramente!) globali vengono raccontate-spiegate al cinema o al teatro o nei mimi, e dicono più di qualsiasi analisi, perché ci si ritrova, per lasciarsi poi accompagnare, nei volti, nelle voci, nei nomi, nei ruoli delle/dei protagonisti.

Marco Paolini racconta così il Vajont: e ne cambia per sempre, e a fondo, la memoria, il senso, l’immaginario, il ruolo di alfabetizzazione rispetto ad una “cittadinanza” permanentemente a rischio, e di un bisogno di verità che non può restare inevaso.

E nello stesso senso rei-inventa, e “rappresenta”, come parabola totale contro la guerra, il diario-microcosmo del “ser-

gente nella neve” Mario Rigoni Stern: avendo come unica musica di accompagnamento (come i “rumori”, lontani e vicini, veri e sognati, delle locomotive-littorine di questo libro...) una vecchia macchina da scrivere, i cui tasti battuti nei modi più diversi fanno da mitragliatrice, o ritmo di marcia, stanchezza infinita, sorpresa di case sconosciute-silenziose-nemiche-fredde che diventano “accoglienza”, che ridà vita. Sulla trama di fondo, è normale che si intreccino strade e racconti che esplorano e rappresentano più da vicino tanti aspetti della storia-microcosmo della Ferrovia: il mondo della scuola; quello dei bambini che vanno in colonia; quello, centrale, delle figure di donna; quello delle reti per canali, costruiti con badili e carriole; quello della ricostruzione; quello dello schema ultimo del libro, tanto tecnico e sobrio nel suo legare macchine e persone, tecnologie e percorsi: nell’apparente anonimato dei numeri di Km e dei segni che indicano direzioni, il grafico è invece “rappresentazione” perfetta del ponte possibile ed imprescindibile tra memoria e presente: anche se, ricorda uno dei protagonisti di quell’avventura, “non ce la faremo mai”.

Trovo anche qui nelle mie note un duplice rimando.

“Io sono Li”; e più sotto: “Si può fare”. Titoli di racconti divenuti film: trame di storie “altre”, ma estremamente simili: apparentemente fuori tema rispetto alla “nostra” storia, ma di fatto chiavi di volta per una sua lettura, che confronta con snodi permanenti della civiltà, della cultura, dell’identità di una società.

Il primo film narra del dis-incontro tra la migrazione cinese (ma è di tutto il mondo) ed una società incerta tra l’essere “in pensione”, e “optare per l’arroganza” come è quella di un Nord-Est rappresentato da una Chioggia vera ed incantata.

Il secondo rimanda al “sogno possibile” di una liberazione della malattia mentale dalla sua maledizione di essere sino-

nimo-simbolo-scusa per l’esclusione, per essere indicatore-creatrice-opportunità per “provocare” alla apertura di spazi, mentali e concreti, di nuova dignità.

Le domande sono le stesse – nella loro infinita diversità – del libro: hanno a che fare in fondo, soprattutto oggi, con la possibilità di essere “appassionati e volontari” della gratuità del vivere, in tempi-luoghi dove sembra possa esistere solo ciò che è traducibile in oggetto di compra-vendita.

Come ultimo arrivato-invitato nel microcosmo ferroviario – a partire dal Casello 15 – ho già prevaricato nel prendermi spazio e parole.

Mi prendo ancora poche righe. Solo per un collegamento ancor più esplicito ai microcosmi – tanti e diversi – che nel mondo “globale” e delle TAV sono minacciati di essere non solo clandestini-marginali, ma illegali: perché la storia legale-autorizzata-autentica- da insegnare-ripetere, non ama nomi e volti che raccontano la precarietà e la bellezza della vita, nella sua infinita diversità.

Il rimando è questa volta a nomi-volti, che in altri micro-microcosmi, “lontani”, hanno provato a ridare visibilità-dignità a trame di vita destinate ad essere “desaparecidas”. Vengono dall’America Latina per brevità, non per esclusione di altre lontananze.

Il primo rimando si collega strettamente al “tempo della ricostruzione” (pp.107-109 di questo libro). L’autore è uno dei grandissimi della lingua spagnola, anche se poco conosciuti in Italia, Mario Benedetti, dall’Uruguay.

Tra i tanti testi (e poesie!) il racconto raccomandato è “Andamios” (Impalcature) scritto al ritorno dal lungo esilio imposto dalla dittatura: una memoria in cerca di futuro. Ritorno per le strade, case, persone: tempi di “restauri”, scavi, riconoscimenti, assenze: impazienza che esita: non sa: tutto è “impalcatura”, e rischia di rimanere tale in una società a cui è stata rubata parola e identità.

Il secondo rimando è ad un viaggio strano e dolcissimo, inventato e raccontato dal più grande esploratore di microcosmi, che sono la “Raynela”, il gioco antico e segreto per resistere alla violenza anonima dei macrocosmi: Julio Cortazar e la sua compagna Carol affittano un vecchio pulmino Volkswagen, tanto simile ai treni di questo libro, e si fanno per 30 giorni “Cosmonauti dell’autostrada”: da Parigi a Marsiglia: tappa dopo tappa: senza mai uscire; per ri-scoprire le novità ed il ritmo della vita, vissuta e da vivere, proprio là dove più simbolicamente la velocità e le “scadenze” chiedono di dimenticarle.

Tempo di dire grazie a tutte/i coloro che ci hanno regalato questo libro, facendoci tutte/i viaggiatrici/tori di una piccola-grande ferrovia che ha compiuto 125 anni, e ci hanno così ridato la memoria e la nostalgia di essere “migranti”, nel tempo e nello spazio. E’ bene farsi prestare la voce e l’immaginario di Eduardo Galeano, che con la sua “Memoria del fuoco” ha ridato alla nostalgia (antica malattia di coloro che la storia sradica dalla casa) il suo significato di essere capacità di far vivere nel “Secolo del vento”, come “Parole che non si stancano di camminare”, attraverso “Giorni e notti di amore e di guerra”, diventando sempre di nuovo “Figli dei giorni”, curiosi-appassionati di avere orizzonti. Sono tanti, concretissimi, affascinanti gli orizzonti cui affaccia, nei suoi tragitti nel tempo e nello spazio, geograficamente così limitato, la “nostra” Ferrovia. Non cessano di avere il ruolo di ogni orizzonte: qualcosa che è molto reale, ma non si lascia definire in tempi-spesi: si sposta di un passo in là ad ogni passo che si fa per raggiungerlo: cambia ogni volta, tanto da far sospettare che non ci sia: serve a far camminare, meglio se insieme, chiamandoci-riconoscendoci come nomi e volti.

Gianni Tognoni

Istituto Mario Negri Sud

PREMESSA

Perché nasce questo libro



Un libro che voglia ricordare i 125 anni di vita della Ferrovia Suzzara-Ferrara (FSF) rischia forte: di solito, simili libri vengono percepiti come uno strumento per ripercorrere parte della nostra storia e per glorificare un mezzo di trasporto importante quale è il treno. Ma questo non è il caso.

Il libro potrebbe nascere in risposta ad una precisa richiesta che viene dalla base, come se tutte le genti dei Paesi attraversati dalla Ferrovia non aspettassero altro che ricordare questa opera. Risposta prevedibile: anzi è piuttosto evidente una significativa disaffezione da parte della locale popolazione per questo mezzo di trasporto. Tutto sembra suggerire che non esista alcuna ragione valida per investire lavoro, carta e inchiostro per completare questo libro. Coloro che hanno deciso di farlo nonostante tutto potrebbero essere guidati da quella piccola (ma umanamente comprensibile) vanità di vedere i propri nomi stampati. Il lettore si può tranquillizzare, in quanto per età i curatori non hanno più motivo o necessità di dimostrare granché.

Premesse stimolanti per una ulteriore indagine volta a scoprire le ragioni vere che stanno dietro a questa forma di accanimento pubblicitario. Come detto, l'età media del gruppo che ha portato avanti l'iniziativa è un po' alta. Allora scatta il sospetto che questi individui siano guidati dal principio noto come "retrospezione rosea", un meccanismo adattativo che sembra essere innato nella psicologia umana e che opera con un meccanismo simile a quello delle endorfine in biologia, in qualche maniera facendo sempre apparire il passato migliore del presente o del futuro.

La realtà non è così. I tempi andati sono stati durissimi ed anche impietosi con tutti quelli che non avevano doti naturali per competere e sopravvivere all'ambien-

te. Si tende a rimuovere che le zone attraversate dalla Ferrovia sono uscite da situazioni di paludi e malaria, ridotta alimentazione e diffusa povertà. Per queste sostanziose ragioni, ogni forma di "pessimismo nostalgico" è da escludere con sicurezza.

La risposta è in realtà piuttosto banale: a parte Flavio Tiengo che ha magistralmente ricostruito molte immagini e assemblato il libro, il gruppo curatore dell'iniziativa è formato da persone nate nella FSF o in qualche modo legato alla Ferrovia; esse intendono semplicemente pareggiare un conto con la storia. Nulla a che vedere con la Storia vera, ma semplice strumento per analizzare e dare spazio a tutte quelle microstorie che hanno preceduto le nostre generazioni e le cui attività hanno fondato gli attuali livelli di comfort e vivacità della zona. Purtroppo i protagonisti delle microstorie non raggiungono i livelli per attrarre l'attenzione degli storici veri, degli economisti o degli esperti del lavoro, che seguono solo eventi importanti, ruoli eroici, aspetti politici o altro. La ambizione dei curatori di questo libro è quella di generare uno spazio su carta stampata a queste microstorie, sperando così di attrarre forme di attenzioni più alte.

125 anni sono un risultato puramente numerico e convenzionale, ma rappresentano una occasione per ricordare queste persone che con il loro silenzioso lavoro e contributo hanno cambiato la terra attraversata dalle FSF. Questa pubblicazione nasce poi con limiti dichiarati e non intende certo aggiornare il contributo di Alessandro Muratori, che nel 1988 ha scritto un libro che è il referente nella storia della Ferrovia. Vuole invece rappresentare alcuni momenti particolari della vita della Ferrovia, sia a terra che a bordo del treno, attraverso aspetti aneddotici che sono nella memoria

delle nostre famiglie oppure di cui siamo stati testimoni diretti. o che ci sono stati tramandati da amici e simpatizzanti.

Per gli ultimi momenti della FSF, l'idea di conservare le locomotive, i carri, le littorine e la grande eredità di Officine e strumenti è stata considerata un costoso passatempo. Proteggere il capitale umano è stato poi visto come velleitaria quanto inutile utopia.

La fine ufficiale della Ferrovia Suzzara-Ferrara ha sorprendentemente coinciso con un riemergere di persone e idee che sembravano disperdersi nelle nebbie padane. Queste persone hanno gettato le basi di un timido piano di raccolta di testimonianze della Ferrovia. Affermare che fin dall'inizio il gruppo aveva fatto una scelta culturale rispetto ad una semplice raccolta di cose e documenti è forse pretendere troppo: tuttavia, un gruppo di persone che lavoravano dentro e fuori la neonata Ferrovia Emilia Romagna (FER) decise di mettere insieme le proprie energie per fondare l'Associazione "Amici della Ferrovia Suzzara-Ferrara". L'Associazione non voleva certo crogiolarsi nel rivangare episodi di un passato gratificante. La scelta fu invece quella di indirizzare l'Associazione verso lo sviluppo degli obiettivi di questa, usando il sociale e la medicina come tramite con la gente.

Questo disegno era nato dalla esperienza di tutti gli importanti gruppi di feramatori italiani, dai quali era emerso che la semplice raccolta di cose e documenti, anche se necessario inizio, non era sufficiente. Anche il semplice restauro necessitava di un background storico ed economico e lo stesso valeva per l'inquadramento dei documenti. Allo scopo fu sfruttata l'esperienza del Museo Ferroviario Piemontese, un gruppo trentennale che era già passato attraverso questa dialettica

interna. La prima tappa fu la raccolta di tutto ciò che ancora esisteva del materiale della ex-Ferrovia Suzzara-Ferrara, cercando di superare la dissennata politica di demolizione e di abbandono. Fu dapprima trovata la storica "Mincio 14", una locomotiva a vapore della Maffei (Monaco, 1887, anche lei di 125 anni di vita), seguita dal Ganz M.52, automotore costruito in economia dalle Officine Sociali di Sermide. Un illuminato gruppo interno alla FER aveva provveduto a suo tempo a recuperare e a proteggere due automotrici FIAT ALn 556 dell'ultima dotazione. Il Gruppo Amici Treno Torino (GATT) donò la FSF ALn 56.136 al costo di Euro 1,00 + IVA. La Mincio e la littorina sono stati protetti all'interno delle Officine di Ponte Mosca a Torino.

In simultanea iniziava il loro inserimento nel processo culturale in una con il Politecnico e la Facoltà di Storia dell'Università di Torino. Questo ha portato ad una prima tesi universitaria sul design esterno ed interno delle automotrici FIAT degli anni '30. Quest'anno sarà la volta dello studio di vetture passeggeri a cassa in legno da parte di studenti del Politecnico.

La seconda scelta strategica adottata prevedeva una collaborazione con Associazioni non lucrative che operavano in un ambito sociale e di assistenza. Qui nacque il primo treno a vapore fatto in collaborazione con l'UNICEF, seguito anche da treni fotografici. L'esperienza dei Volontari del Museo Ferroviario Piemontese ha consentito un salto di qualità, mettendo insieme i gruppi che operavano nella ricerca contro i tumori con altri, invece, che "curano" altrettanto amorevolmente i vecchi treni. E' nato così la seconda edizione di "Un Treno a Vapore contro i Tumori", che ha visto correre insieme a Mantova e poi a Ferrara il treno del SAFRE di Reggio Emilia con il treno giunto da Torino. La T3 di Torino ha

percorso oltre mille chilometri, mentre la collega ACTF 7 ne ha accumulati trecento.

La parte culturale si è manifestata anche nella preparazione di mostre storiche (a San Benedetto Po, Felonica e Pegognaga, nel Mantovano e a Ferrara): qui si è assistito ad una buona partecipazione di persone, e ciascuna ha apportato un pezzo figurato (e molto spesso reale) di storia del nostro passato. Questa mostra è stata seguita da un'altra dedicata a Corti, Bonifiche e Ferrovia, gli elementi fondanti dell'attuale situazione di benessere e cultura sociale della zona. Ciascuna di queste iniziative ha dato origine a pubblicazioni di diverso spessore e differenti contenuti.

Come si vede, al pari del libro si è trattato di una sfida che è stata portata avanti su base volontaristica. Quello che ci insegnano eventi come questo è che il volontariato è una macchina vincente per definizione, nulla lo ferma se l'idea di partenza è buona e se si vedono i risultati, soprattutto in prospettiva di recupero e sviluppo delle basi delle nostre radici e della nostra cultura.

Fabio Malavasi Casello 15	Roberto Santini Casello 18	Guido Sostaro Casello 20
------------------------------	-------------------------------	-----------------------------

Post Scriptum

Una nota di affettuoso ricordo e riconoscenza a coloro che sono mancati prima che il libro fosse completato.

Daniele Santini

Franco Xella

Cinzio Gasparini

Nives Panza

Roberto Preti

LE CASE DELLA FERROVIA

Le Stazioni



I Guardia Eccentriche

Tutti i lavoratori della ferrovia sono stati protagonisti di un cambiamento epocale, consapevoli forse, di essere appartenuti a una categoria diversa dalle altre, in quanto chiamata a svolgere un lavoro nuovo.

Figure professionali che, seppur viste come l'aristocrazia della classe operaia, erano sempre pronte ad eseguire con sacrificio il proprio dovere: grande era il senso d'appartenenza alla famiglia dei Ferrovieri. Ogni attività veniva svolta con intransigente cura, precisione e passione quasi si trattasse di una missione tesa a fare della ferrovia un ambiente governato dalle regole e dall'ordine; altri tempi, altra mentalità!

Ora caselli e stazioni sono diventati luoghi spettrali, i treni fermano ancora, ma quasi più nessuno li usa. Un quadro che rende difficile immaginare com'erano anni fa, con un aspetto pulito e straordinariamente popolate. Le stazioni erano la sede di lavoro del Capostazione, oltre che degli addetti alla manutenzione, del personale viaggiante e d'officina e degli incaricati delle locomotive. Le stazioni erano una unità produttiva e il brulicare di persone e attività costituiva un richiamo anche per civili e ferrovieri in pensione. Le fermate avevano un caffè e qui tra un "piculin" (bicchiere di vino) e l'altro tali persone rivangavano il passato e scambiavano chiacchiere con gli ex-colleghi. Le stazioni variavano di importanza e quindi di personale, ma anche nelle più piccole vi era una figura tanto particolare, quanto fondamentale per la circolazione dei treni: "la guardia eccentriche".

Questa era la definizione originaria attribuita a quegli agenti che si occupavano della manovra manuale degli scambi (o eccentriche) ed in seguito chiamati più semplicemente manovratori, figura sopravvissuta sino all'avvento della movimentazione centralizzata della circolazione dei treni. Il loro nome era rigorosamente storpiato in guardia centrica.

Il manovratore era l'autentico braccio destro del Capostazione. In anni in cui le rigide regole sindacali non consideravano dequalificanti attività alternative a quella principale, la guardia eccentriche nelle piccole e medie stazioni aveva un sacco di funzioni, tanto da risultarne il vero motore. Tutte le stazioni dovevano occuparsi della chiusura a distanza dei passaggi a livello meno importanti e quindi senza casa cantoniera. Ecco girare la manovella ad arganello che tramite filo d'acciaio comandava la chiusura delle sbarre a levatoio. Altro impegno era il comando mediante filo del disco di protezione della stazione posta a oltre 500 metri dalla stazione. Inoltre quelli erano tempi in cui giornali e posta avevano nel treno l'ideale mezzo di trasporto, ecco quindi il guardia eccentriche aiutare il messaggero per ritirare dal bagagliaio il pacco dei giornali o il pesante sacco di juta della posta. Altro compito prioritario della guardia eccentriche era poi diventata la gestione delle biciclette dei passeggeri, soprattutto degli studenti, notoriamente smaniosi di andare a scuola. Per questo il treno veniva preso all'ultimo istante, lasciando la bicicletta dove capitava. Altro compito era la cura del decoro della stazione, sotto la attenta supervisione della moglie

del Capostazione. Però il ruolo del guardia eccentriche aveva la sua consacrazione in occasione dell'incrocio. L'uomo si portava in bicicletta presso lo scambio di ingresso del binario deviato: questo veniva sbloccato con l'apposita chiave. Qui il "macaco" (leva con contrappeso con adeguato leverage che comandava lo spostamento degli aghi dello scambio a rotazione del discetto) veniva posto ove atteso. Dopo l'ingresso del treno sul binario deviato, veniva riposizionato lo scambio sul tracciato corretto, altro raid ciclistico in direzione dello scambio situato all'estremità opposta alla stazione, dove giungeva il treno incrociante e sarebbe uscito quello messo in deviato. La bicicletta era lo stesso mezzo usato dai guardia eccentriche per l'inoltro delle "correntali", moduli che contenevano indicazioni di soppressione o effettuazione di treni straordinari o di significativi ritardi da recapitare alle casellanti, all'epoca completamente isolate.

Difficile oggi, dove il lavoro viene scelto pensando alla minor fatica e massimo guadagno, immaginare una simile attività. Ma parliamo di un'altra epoca, quando il prestigio erano la forza fisica, l'onore, la dignità, la generosità, il denaro forse, una conseguenza.

G.S.

Bibliografia:

Guido Sostaro
Con la schiena dritta
2009, stampato in proprio, Quistello (MN)













Didascalie:

- 1: Capostazione Archimede Carretta (24/12/1929)
- 2: Omnibus a San Benedetto Po (~1920)
- 3: Ditta di vini A. Reggiani in Stazione a San Benedetto Po (~1919)
- 4: Ditta di vini A. Reggiani in Stazione a San Benedetto Po (~1919)
- 5: Locomotiva Piave 16 in Stazione a Ferrara (~1935)
- 6: Stazione di Bondeno (~1930)
- 7: Stazione di Sermide e Capostazione Alfonso Monteforte (25/12/1925)
- 8: Mincio 14 in Stazione di Bondeno (~1930)
- 9: Bondeno, locomotiva in manovra al Casello 56 (~1960)
- 10: Stazione ed impianti di Sermide (~1900)
- 11: Stazione di San Benedetto Po (~1900, Archivio Scaini)
- 12: Affollato incrocio tra due treni a vapore (~1940, Archivio Mori)
- 13: ALn 668 in Stazione a Quistello (~1960)
- 14: Carrettiere Alceo Andreani (~1956, Archivio M. Andreani)

LE CASE DELLA FERROVIA

I Caselli



Casello Ferroviario 15, Estate 1956-57

L'estate era il periodo più bello dell'anno, la scuola finiva, giornate lunghe che davano spazio a lunghi giochi. Più interessante del gioco stesso era la partecipazione ai grandi eventi della campagna, il raccolto, la mietitura, la preparazione delle scorte per l'inverno.

La ferrovia non era da meno: l'estate era il tempo in cui gli zuccherifici di Sermide e Bondeno lavoravano a pieno ritmo, con carichi di zucchero in uscita e cisterne di carburante in entrata. Le due macchine a vapore, la Virgilio 21 e la Dante 23, locomotive costruite nel 1903 e nel 1910 a Monaco dalla Maffei, assicuravano la trazione del merci del mattino da Sermide a Suzzara, con il ritorno nel primo pomeriggio.

Il merci del mattino era un evento da seguire per la pesantezza del carico, costituito da 20-30 carri, il limite delle prestazioni delle 3 assi con 400 HP di potenza. S. Benedetto Po è posta tra il Po e il Secchia, fiume stizzoso di piene improvvise. Gli argini erano alti e nel 1954 era stato ricostruito un ponte di ferro al posto di quello che i genieri della Wehrmacht avevano innalzato di notte usando lunghe stilate di rovere.

La rampa del Secchia, corretta ed addolcita quando fu fatto il nuovo ponte, rappresentava pur sempre un problema per le piccole macchine a vapore. Generalmente il merci arrivava a Quistello, dove faceva acqua e soprattutto pressione. Il macchinista Preti ordinava al fuochista un nuovo carico di carbone nella cal-

daia, che avrebbe portato ad un momentaneo abbassamento di pressione ma che avrebbe poi generato l'extra vapore necessario per lo sforzo. Il capotreno Boschetti, sul bagagliaio verde costruito in Svizzera dalla SIG a fine '800, controllava che la littorina che li precedeva avesse in coda, sotto il respingente sinistro, la bandiera verde che avvertiva del soprarrivante merci. Dopo un ultimo sguardo agli organi di trazione e al segnale di coda, veniva dato il via, con lentissimo spostamento della massa dei vagoni. I colpi di scappamento erano distanziati, fortissimi, tutti nelle campagne partecipavano allo sforzo del macchinista e della locomotiva a superare l'ostacolo. Il passaggio sugli scambi era già in discreta velocità, ma lo stesso Preti teneva aperta quasi tutta la leva, per guadagnare in piano quella velocità che consentiva l'arrivo al ponte con energia cinetica sufficiente a superarlo di slancio. Ormai i colpi di scappamento erano più ravvicinati e la lunga ciminiera della Virgilio emetteva una colonna di fumo dritto e scuro.

A distanza di 7 - 8 chilometri, la casellante Giuseppa stava sul chi vive al Casello 15: il merci viaggiava senza orario, non c'era il telefono, quindi tutto era affidato al suo intuito per avere il tempo di chiudere i cancelli sulla Provinciale. Aveva già provveduto ad innaffiare il tratto davanti al Casello, come prescritto dai Regolamenti per evitare che la polvere andasse a danneggiare la littorina e le più robuste locomotive. Posato l'annaffiatoio e riempito di nuovo il secchio con l'acqua del pozzo die-

tro la casa, un istante di cura era dedicato agli oleandri che crescevano nei vasi modellati dal Sorvegliante Negri ed alle campanule regolamentari che ombreggiavano la porta.

La campagna d'estate era ritmata dai Landini, il cui grande singolo cilindro riempiva di scoppi per Km attorno, dalle motofalciatrici, dagli Slanzi per irrigare i campi e così via. Tutti rumori tranquillizzanti in quanto noti, che però facevano da schermo fonico a quello cui la vecchia casellante puntava.

La figura era vestita di nero anche d'estate, arricchita dal classico cappello di paglia con le tese larghe, la pianella estiva fatta in casa da Afra con colla di farina, rapide sbirciate allo Zenith a cipolla e catena d'argento, una delle insegne del suo potere di casellante. La seconda di queste era la bandiera, un semplice manico di scopa su cui erano inchiodati (con un sottile strato di cuoio protettivo) un telo verde e quello rosso di emergenza per fermare il treno. La bandiera era tenuta sotto il braccio, ormai diventata parte della persona, usata per salutare, indicare, conversare e che le sarebbe stata posta tra le braccia conserte nell'ultimo viaggio terreno. Passò Severo, il pollivendolo, un rapido saluto dal suo sidecar carico di gabbie di galline. Squassoni, il venditore di verdure, fu invece perentoriamente fermato per l'acquisto di una anguria da mettere nel pozzo a rinfrescare.

In mezzo a tutte queste operazioni, gli occhi e gli orecchi erano tesi alla rampa del Secchia, dove Preti e il fuochista stavano arrivando a

passo d'uomo sul culmine della salita. Il fischio della SF 21 suonò a lungo prima del ponte sul Secchia, ove c'erano due passaggi a livello incustoditi e i residui di un casello sventrato dalle bombe. I caccia americani avevano tentato molte volte di colpire il ponte, ma senza successo. Il casellante era stato ucciso dallo spostamento d'aria il giorno prima che finalmente giungesse un singolo bombardiere brasiliano, che con una unica bomba tranciò in due l'originario ponte in ferro.

Il fischio, i rumori dello scappamento, il rimombo dei carri sul ponte di metallo erano il segnale atteso. La vecchia casellante cominciò a sganciare i cancelli dai pali cui erano ancorati, e lentamente a interrompere il traffico. Il fischio e il rumore ritmico della locomotiva ora erano chiaramente udibili, complice la acquisita velocità per la discesa che facilitava il compito del macchinista e soprattutto del fuochista, che cominciava a tirare fiato. I bambini venivano a vedere lo spettacolo del grande merci, ogni novità presa come grandiosa in un ambiente privo di stimoli che non fossero quelli che venivano dalla ordinata sequenza delle stagioni e dei raccolti. "Senti come pipa, deve avere un mucchio di vagoni". La conversazione tra i bambini, Bruno, Luciano ed Angelo ormai verteva sul probabile numero di carri e il tipo, forse c'erano i bilici, i mitici vagoni a carrelli dello "Stato", che si vedevano solo andando a Poggio Rusco o Ferrara. Il treno ancora non si vedeva, c'erano le pioppe tra le terre dei Calciolari e dei Benatti che impedivano la vista. Tuttavia

il convoglio era chiaramente percepito, anche se invisibile nel verde, sul suo passaggio alla Martinella, poi sui ponti di Bonifica Nuova e Bonifica Vecchia. Il ponte in metallo della ex-stazione di Fossa Madama dava l'ultimo avviso. La Virgilio ormai era lanciata al suo massimo di velocità a pieno carico, non superiore a 20-30 Km/h, ma sufficiente ad impressionare il giovane gruppo seduto sulle traverse che facevano da corona ai cancelli.

Il camino dritto e alto, come usava ai tempi in cui era stata costruita, era un tutt'uno con la colonna di fumo di carbone tedesco, mentre le valvole dei cilindri liberavano baffi laterali di vapore bianco. La vecchia casellante si poneva al centro della strada, un rapido controllo ai cancelli e ai bambini, in piedi sulle traverse a distanza di sicurezza e tutti con il cappello di paglia in testa contro la meningite. La bandiera era distesa dal lato verde, per precauzione controllava anche il disco in ghisa a protezione della stazione, aperto come sempre: ormai la Virgilio aveva imboccato la linea retta che portava a S. Benedetto Po, ma il suo lungo convoglio di carri F chiusi e con le garitte dei frenatori impegnava la curva, mentre la coda era ancora alle Bonifiche.

La gente in attesa ai cancelli ne approfittava per fare un po' di vita sociale. C'erano le donne che tornavano con il sacco del pane appena sfornato, dal profumo sconvolgente i vivaci stomaci dei bambini. A questi veniva spontaneamente offerto un pezzo di copia casalinga, ancora fumante di forno. Pane robusto nella forma,

buonissimo appena cotto, era destinato invece a durare una settimana nelle corti, e dopo il 2-3 giorno diventare così duro da potere essere mangiato solo a colazione nel latte e nella zuppa dei vecchi sdentati. Allora tutti invidiavano le schiacciatine e il pane sempre fresco che Giuseppa forniva al "15".

C'erano poi i mediatori di bestiame, gli amici con la macchina che serviva loro per girare le varie piazze, sempre con il cappello rovesciato all'indietro e l'immane stecchino tra i denti (messaggio in chiaro: ho appena mangiato, ho soldi, non ho problemi finanziari, posso pagare tutto il bestiame che voglio). C'erano poi il camion Lancia del Molino Landucci e il SuperOrione OM, insuperabile per imponenza e cavalli. Seguivano le camionette residuati bellici adattati alle esigenze agricole, come la Carioca, un trattore per cannoni usato poi per arare. Spesso c'erano i "camion della terra", dei GMC americani o dei Ford inglesi riconvertiti a metano, così chiamati perché trasportavano argilla dalle bonifiche al Fornacione, la fabbrica di coppi e mattoni di Bugno Martino.

La conversazione ormai veniva sommersa dal rumore della macchina a vapore, che veniva avanti caracollando sui binari, con un andamento zigzagante dovuto al tipo di moto trasmesso dagli stantuffi ed anche dalle precarie condizioni dell'armamento, basate su rotaie tedesche da 27 Kg/m del 1888

La casellante era ora al centro della strada, il fischio ornava il tetto della cabina di un pennacchio bianco, il macchinista portò la mano alla

visiera, un rapido saluto di rispetto alla vecchia casellante che della Ferrovia aveva visto tutto, un saluto ricambiato con la bandiera. La banda dei bambini invece era già addetta alla conta dei carri, la loro stima sul tipo di carico e curiosità tecniche, il tutto avvolti nel fumo della macchina, un odore unico misto anche alla grafite delle boccole, l'olio speciale delle bielle.

La nonna di Luciano Caffini era già di ritorno da Mantova, a piedi s'intende, 20 Km fatti con un passo che avrebbe ucciso un bersagliere giovane, andando a visitare la figlia perla dei suoi occhi. Era caldo, ma anche lei aveva il fazzoletto nero in testa: ne approfittava del passaggio del merci per tirare fiato e spendere i pochi minuti per parlare con Alceo, il padre di Mario Andreani, uno degli ultimi carrettieri che trasportava materiali anche a certe distanze. Il cavallo era strigliato alla perfezione, i finimenti lustrati nonostante la magrezza del mercato, il carro con le gomme: la parte più importante era la bascula (nome tecnico: gimbarda) posta nell'interasse al di sotto del pianale, dove c'era sempre una coperta, un ombrello verde molto largo e il lume a petrolio per i trasporti notturni. Anche nel caso in cui il carrettiere si mettesse un attimo nella gimbarda per un passacuore, a tutto poneva rimedio il buon senso del cavallo, che riportava carico e padrone a casa.

La Virgilio fischiò per avvertire dell'arrivo imminente nella stazione di San Benedetto Po, dove il Capostazione Barotti aveva già allertato il guardia eccentriche per fare entrare il merci in deviat. per aggiungere un vagone di farina

del Molino Landucci.

Il merci stava finendo, la Virgilio procedeva di sola inerzia: l'ultimo vagone era una cisterna grigia con banda nera e garitta da frenatore, senza segnali particolari se non la regolamentare "coda". Questo voleva dire che la perizia di Preti e del fuochista erano stati sufficienti a portare il merci sulla rampa senza dover spezzare il treno in due parti. In tal caso, veniva messa una bandiera verde laterale in testa, indicante un treno "bis", cioè la Virgilio parcheggiava il troncone del treno in stazione a San Benedetto Po, ritornava isolata in marcia a ritroso sul Secchia, ove riagganciava il residuo dei vagoni. Questo per i ragazzi era un avvenimento da raccontare, anche se spesso poneva grossi problemi alla circolazione, in quanto a mezzogiorno c'era la littorina che faceva il Diretto da Mantova. Quindi la linea doveva essere assolutamente libera ed era anche punto di orgoglio per i macchinisti non chiedere riserva, né dover spezzare il merci. Era gente che parlando della Suzzara-Ferrara usava il termine la "nostra Ferrovia".

Ormai tutti i vagoni erano passati e già si cominciava a sentire lo stridio dei ceppi sulle ruote, in quanto il macchinista non voleva certo farsi beccare con un treno molto pesante e non frenato nel punto giusto, con arrivi imbarazzanti oltre alla stazione o frenate con sabbia. La Virgilio deviò con leggerezza allo scambio di entrata, dopo aver passato la strada agricola che portava alla Madonnina di Valverde. Una nuova tacca alla leva del freno, a zero il rego-

latore del vapore, un colpo di fischio e un occhio alla coda, che si snodava lenta e tranquilla. Ancora pochi chilometri e sarebbero giunti a Suzzara.

La vecchia casellante aprì i cancelli e tutta la popolazione varia riprese la sua strada, i camion saltellando sui binari, le donne passando sulle rotaie con i vasti sederi in alto, il massimo dell'eros per il gruppo dei giovani (e non giovani) ivi presenti. "Guarda come la mena al sdas" (guarda, come fa ruotare il setaccio o crivello) era il fine commento che sottocaldaia (addetti ai caseifici) e trattoristi si lanciavano. Il Landini di Bernini guidato da Gamberini (detto Gamberon, per motivi di stazza e per distinguerlo dal fratello, piccolo e un po' storto) trainava la "tacada" (pressa per la paglia e la macchina per battere il grano, assieme all'immancabile carrettino con i ricambi). Da Bruno domani si sarebbe battuto il grano, l'evento dell'anno per grandi e bambini.

La vecchia casellante fissò i cancelli in posizione di aperto, raccolse la bandiera, ritornò al casello, staccò un grappolo di moscato dalla vite che cresceva nel cortile e lo mangiò lentamente e con gli occhi bassi, come si fa in campagna: erano le 11.30 e già erano passate un bel numero di ore dalle 4.30, quando si era alzata al mattino per il primo treno. Guardò lo Zenith: aveva ancora qualche minuto prima della littorina da Mantova. Posò la bandiera.

F.M.









Didascalie:

- 1: Signora Ada Leoni in Sostaro al Casello 20 (Quistello, ~1955)
- 2: Passaggio del merci al Casello 15 (1956, foto D. Bardini)
- 3: Fermata facoltativa a Senetica di Bondeno (~1950)
- 4: Signora Giuliana Accorsi in Casari a Senetica di Bondeno (~1960)
- 5: Incidente al Casello 39 (Sermide, 1960)
- 6: Incidente al Casello 39 (Sermide, 1960)
- 7: Effetti dell'incidente sulla Littorinia (1960)
- 8: Passaggio di una Littorina al Casello 1 (~1960)
- 9: Signora Mariotti e vicine di casa al Casello 11 (San Benedetto Po, ~1960)
- 10: Casello 33 (Magnacavallo, ~1960)
- 11: Ritorno del merci, Casello 15 (1956, foto D. Bardini)
- 12: Passaggio del merci, Casello 15 (1956, foto Bardini)
- 13: Funerale della Casellante Giuseppa Tirelli (San Benedetto Po, 1958)
- 14: Daniele e papà Umberto Santini al Casello 11 (San Benedetto Po, 1953)

LA SQUADRA



La Squadra

Una categoria di ferrovieri oggi poco nota è la “squadra”, un gruppo di persone che avevano il compito della costruzione, manutenzione e rifacimento dei binari e deviatori di un cantone (o tronco) della ferrovia.

Sino agli anni 70-80 la Suzzara-Ferrara aveva dodici squadre, composte da cinque-sei cantonieri e dirette da un caposquadra. In caso di lavori importanti, le squadre si riunivano, formando anche gruppi da 15 a 20 persone. Il loro lavoro si svolgeva esclusivamente all’aperto, l’orario era regolato dall’alzar e calar del sole e quindi di tipo stagionale. In casi di incidenti o urgenze, i cantonieri erano obbligati a prestare la loro opera in qualsiasi ora del giorno e della notte, lo stesso durante particolari avversità climatiche. Dopo temporali violenti era necessario visitare la linea, all’epoca costeggiata da alte siepi, per assicurarsi che non ci fossero impedimenti alla regolare circolazione dei treni. La maggiore attività possibile della squadra era in tempo di neve, vegliando anche di notte per impedire ritardi o interruzioni della circolazione. Le controguide dei passaggi a livello, gli scambi e gli organi di manovra dovevano essere tenuti sgombri e funzionanti. Se la neve superava un certo livello, veniva richiesto l’invio dello spartineve, mitico avvenimento che creava interesse nei grandi ed entusiasmo nei piccoli che assorbivano ogni parola dei genitori, diventando ben presto padroni della terminologia e delle regole ferroviarie. Di fronte all’evento dello spartineve, i ferrovieri in erba erano presi da tale frenesia che non c’era scuola che

tenesse, ogni scusa era buona pur di non perdersi quello spettacolo. Spinto da una o più macchine a vapore, lo spartineve sollevava un’enorme nuvola bianca, che diventava ancora più imponente quando si imbatteva in alti cumuli di neve, le cosiddette “cavalline”, che si formavano dai binari a causa del mulinare del vento.

Tempi lontani di cui si è persa traccia, forse solo i meno giovani che hanno abitato nei pressi della ferrovia hanno il ricordo della squadra. Questa passava con il carrello sui binari, con i cantonieri in piedi a spingerlo con dignità a colpi di bastone sulla massicciata. Il carrello era strumento essenziale nel lavoro della squadra, dall’incredibile potenziale di carico su un piano di soli 1,47 x 1,24 metri. Altri ricordi della squadra li hanno quei vecchi agricoltori che li vedevano svolgere lavori nel tratto di linea vicino alla loro campagna, occasione per riempire loro la “fiaschina” di vino, altro strumento inseparabile per la squadra. La fiaschina costituiva una consuetudine alla quale nessun agricoltore si sottraeva. Il vino era considerato una sorgente alimentare, a un buon bicchiere non si rinunciava mai, oltre a propiziare l’occasione per fermarsi a scambiare una “bagula” quando il socializzare era considerato più importante della fretta imposta dallo scorrere delle “lancette”. L’esordio era sempre lo stesso: “Alora cum andemia, Capural?” (allora come andiamo, caposquadra?). Alcuni gradi militari erano stati assunti dalla Ferrovia, non a caso i ferrovieri sono stati tra i primi lavoratori a vestire la divisa e berretto con fregio, la prima azienda civile a darsi regole rigide ed una disciplina mutuata da modelli militari. Il

posto fisso creava un certo privilegio rispetto ai comuni mortali che campavano alla giornata, gli stipendi erano sicuri, ma basati su comportamenti intransigenti, bastava sgarrare di poco per vedersi fioccare una multa. Solo leggendo i regolamenti di allora ci si può rendere conto come fossero le regole comportamentali. Un articolo recitava che “anche in orario di riposo i cantonieri all’avvicinarsi di un treno debbono disporsi in attitudine di rispetto e di attenzione, non lasciandosi mai sorprendere al passaggio del treno, seduti, sdraiati o in atto comunque scomposto”.

Il lavoro della squadra era svolto con badili, picconi, mazza e palanchini, in condizioni climatiche a volte al limite della sopportazione. Eppure chi è stato testimone di quei tempi, ricorda come questo duro lavoro venisse affrontato serenamente, con solidarietà per i più deboli. La conclusione della giornata era spesso costituita da una fermata nel casello più vicino, per bere un bicchiere in compagnia, un mondo severo ma nello stesso tempo pieno di sentimenti.

Non era solo la durezza del lavoro che caratterizzava la squadra. L’attività in linea richiedeva al Caporale una somma di esperienza oltre a competenza e conoscenza di molte e complicate regole tecniche. Riguardando i testi di preparazione per i cantonieri candidati a caposquadra, ci si può rendere conto che le nozioni trattate potrebbero oggi tranquillamente essere materia di scuole superiori. La cosa non sorprende se si considera la severità delle norme relative all’esecuzione dei lavori in ferrovia.

Treni di macchine operatrici provvedono oggi ad

effettuare tutte le operazioni in maniera veloce ed automatica. In un passato non lontano, il lavoro era manuale e comprendeva la picchettazione dei rettifili e delle curve per fissare l’asse e il livello delle rotaie, la formazione della massicciata e la posa delle traverse e delle rotaie, il tutto con strumenti elementari. Le rotaie sono il risultato di un lungo processo evolutivo: le iniziali rotaie, di vario materiale e fragili, vennero sostituite da quelle prodotte in ferro. Il binario originale della FSF era costituito dal modello FSO 1° TIPO, di 27,600 kg/m, per una lunghezza di 9 metri. Queste rotaie hanno retto il peso delle prime locomotive a vapore e poi delle littorine. Sono state oggetto di rimaneggiamenti (saldatura, aumento del numero di traverse), quando il “Milano” (automotrici ALn 990 e 773 a materiale ordinario con locomotori D343 o 345) aumentarono significativamente il numero di rotture. Le rotaie originali andarono esauste quindi in pensione dopo quasi 90 anni di onorato servizio, in pace e in guerra.

I lavori sulla strada ferrata non concedevano nulla all’improvvisazione. Le rotaie venivano appoggiate sul piano delle traverse con un’inclinazione di un ventesimo verso l’interno, per la forma speciale delle ruote dei treni. Tale artificio ovvia al pericolo di sviamenti creato dalla differenza di sviluppo delle due file di binari in curva. Per evitare scorimenti nelle stesse, furono costruiti cerchioni con una superficie tronco-conica: in tal modo le ruote sul medesimo asse possono girare con sviluppo diverso, percorrendo le due file di rotaie in curva con i medesimi giri in spazi disuguali, un’anticipazione del differenziale. Con l’interposizione di una pia-

stra, il binario veniva fissato alle traverse mediante arpioni (chiodi) forzati con mazze in fori di trivella. I chiodi vennero poi sostituiti con caviglie, viti che garantivano un fissaggio più sicuro e duraturo. Le giunzioni delle rotaie erano regolate in modo da avere adeguati spazi di dilatazione, calcolati in funzione della temperatura al momento della posa. La tenuta era ottenuta mediante due ganasce che ne abbracciavano il gambo e strette con chiavarde (bulloni con testa d’anatra). L’avvitamento del dado era effettuato con una chiave avente la lunghezza del braccio di leva calcolata in modo che lo sforzo di un operaio potesse effettuare un serraggio sicuro, ma senza danneggiarne il filetto, con la giusta coppia, si direbbe oggi. Base d’appoggio per le traverse e rotaie è tuttora la massicciata, inizialmente formata da ciottoli, negli anni successivi sostituiti dal più idoneo pietrisco di roccia. Scopo della massicciata è quello di ripartire uniformemente i carichi al passaggio dei treni, garantire una base non cedevole al binario e consentire il drenaggio dell’acqua piovana. Perciò anche quella che apparentemente può sembrare una semplice base in ghiaia è soggetta a regole di costruzione e manutenzione ben definite.

Affinché i treni potessero correre in sicurezza, la ferrovia necessitava di complesse operazioni di affinamento, quali calibratura della distanza tra le rotaie (1435 mm), correzione del fuori squadra, regolazione del gioco tra le rotaie, livellamento del binario e correzione dell’allineamento. Tutto questo era affidato all’occhio del caposquadra: distanziandosi opportunamente dal punto da correggere, il Caporale si inginocchiava sulla massicciata ap-

poggiando la guancia sulla rotaia. Così facendo, traguardava il filo della linea, lanciando istruzioni ai suoi uomini armati di piccone e palanchini che facevano leva sotto le traverse. A questo punto il livello del binario era perfetto, anche se il palanchino avrebbe continuato la sua opera fintanto che accurati colpi della penna dei picconi avessero ben compresso e stabilizzato la ghiaia sotto le traverse. La rincalzatura, manuale o meccanica è un’operazione fondamentale per mantenere stabile la base del binario al passaggio dei treni. Sempre l’occhio e il palanchino erano i mezzi fondamentali per fare “linea”, in questo caso però il palanchino era usato dalla parte opposta dell’unghia, con la punta cioè conficcata in verticale sulla massicciata, in fianco della rotaia: robuste spallate in sincronia facevano sì che il binario diventasse un perfetto rettifilo. Il passaggio dei treni dei giorni successivi avrebbe assestata e stabilizzata la linea, rendendo necessaria la conclusiva operazione di rettifica.

Altre complesse opere erano la costruzione degli scambi a della linea in curva, la cui parabola o perfetto arco di circonferenza richiedevano padronanza di termini quali livello, sopraelevazione, alzagrado, freccia, tangente, ascisse ed ordinate. Uomini sul cui lavoro tanto duro, quanto delicato si potrebbero scrivere volumi. Queste poche righe vogliono essere un piccolo tributo a chi tanto ha dato alla ferrovia, piegando la schiena per guadagnarsi una dignitosa povertà. Buon senso suggerisce oggi di ripensare a quel mondo, del cui lavoro e frutti noi stiamo godendo e forse abusando.

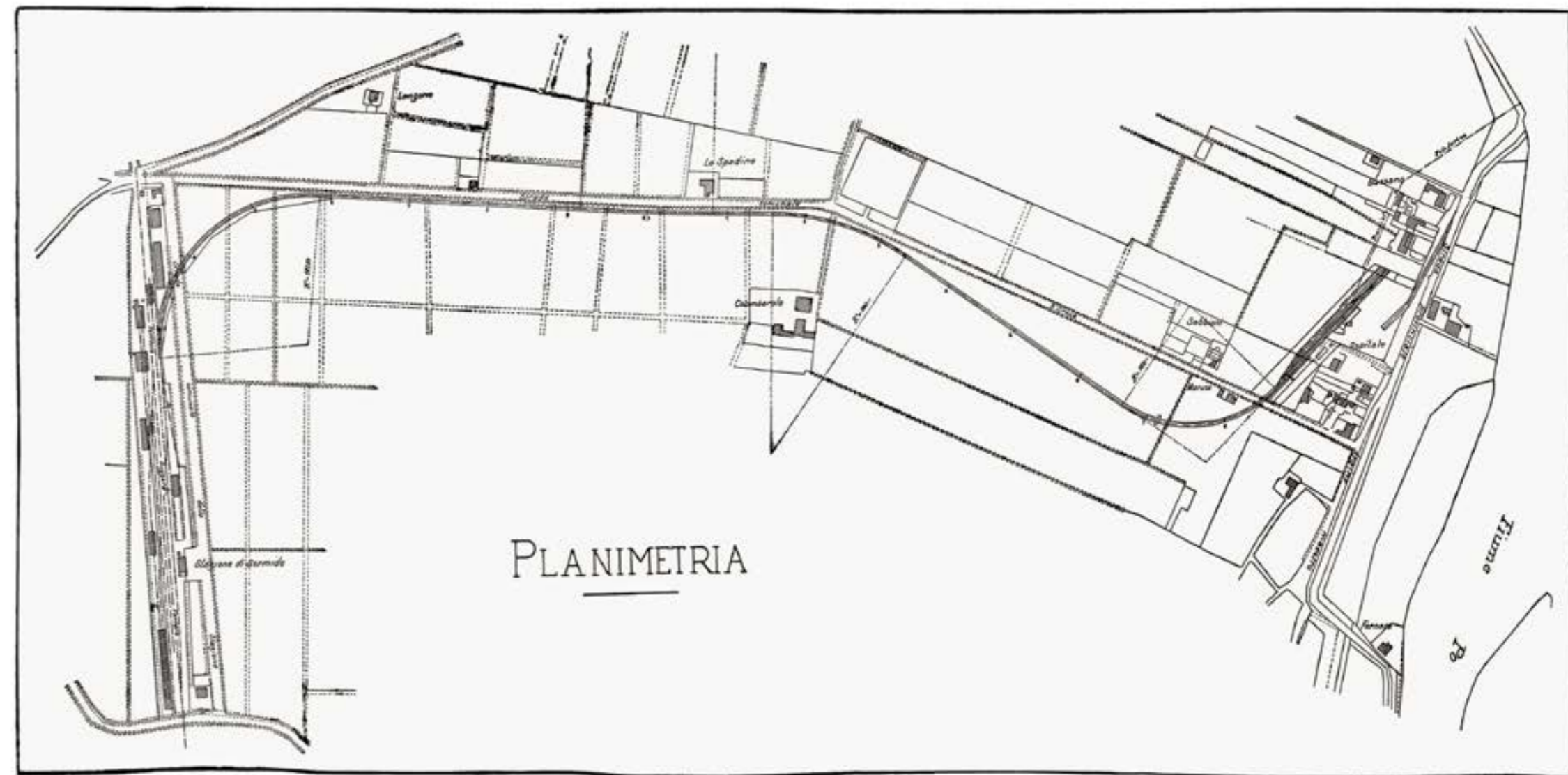
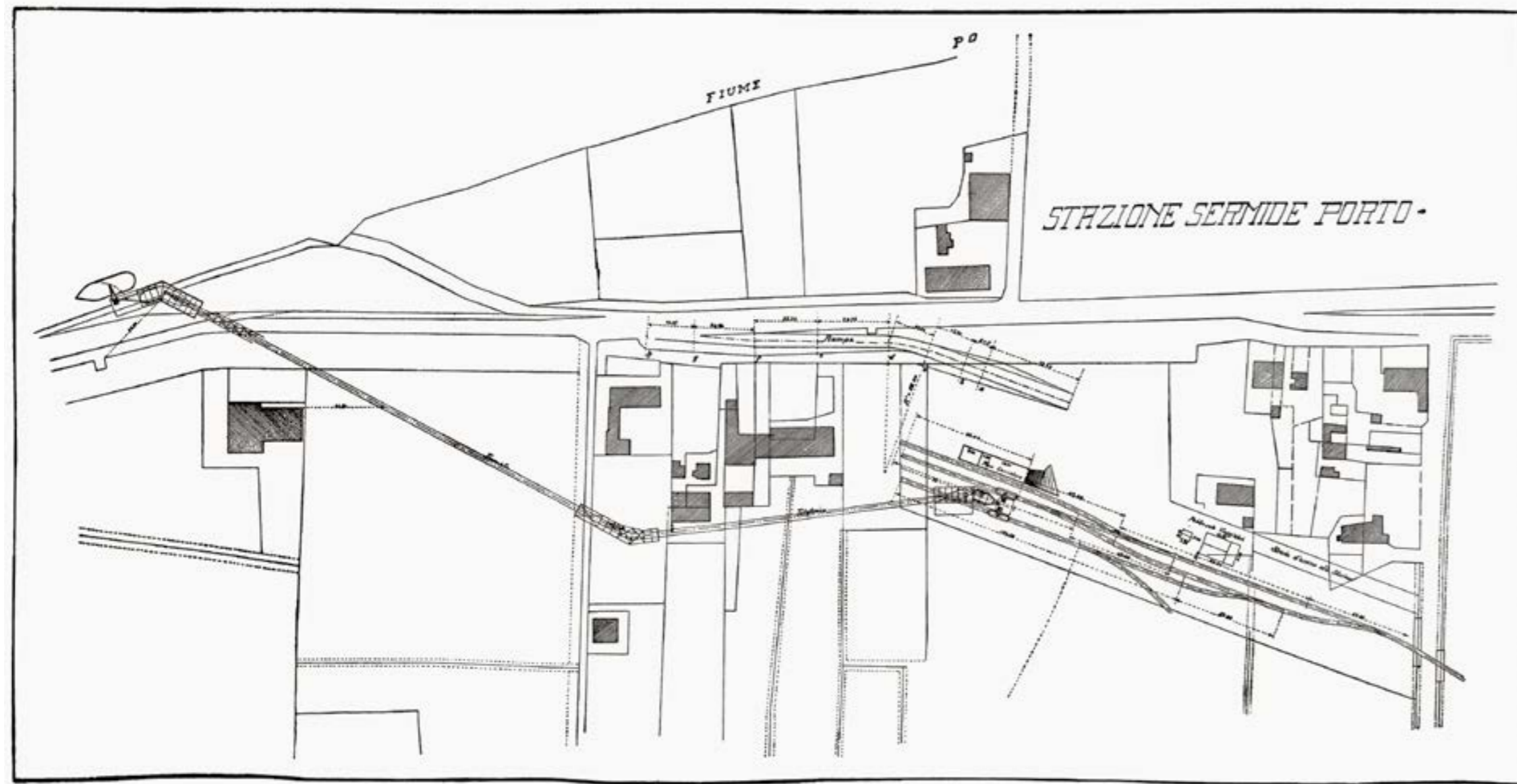
G.S.

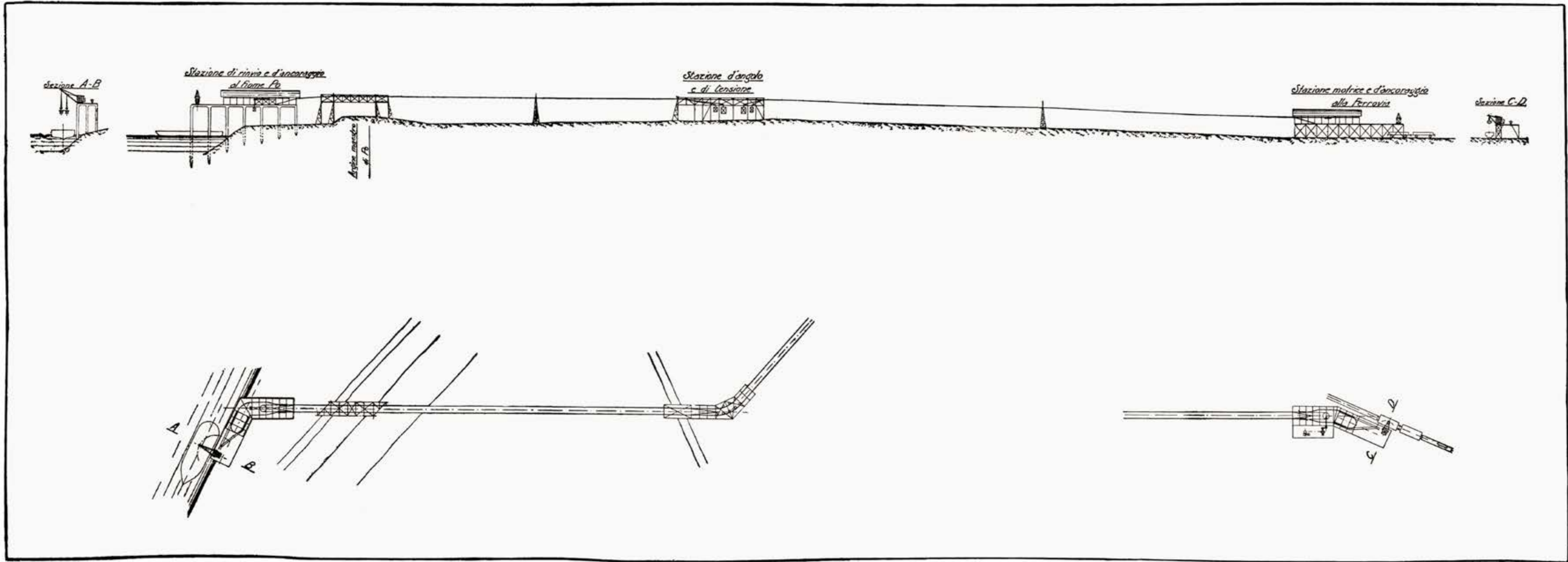


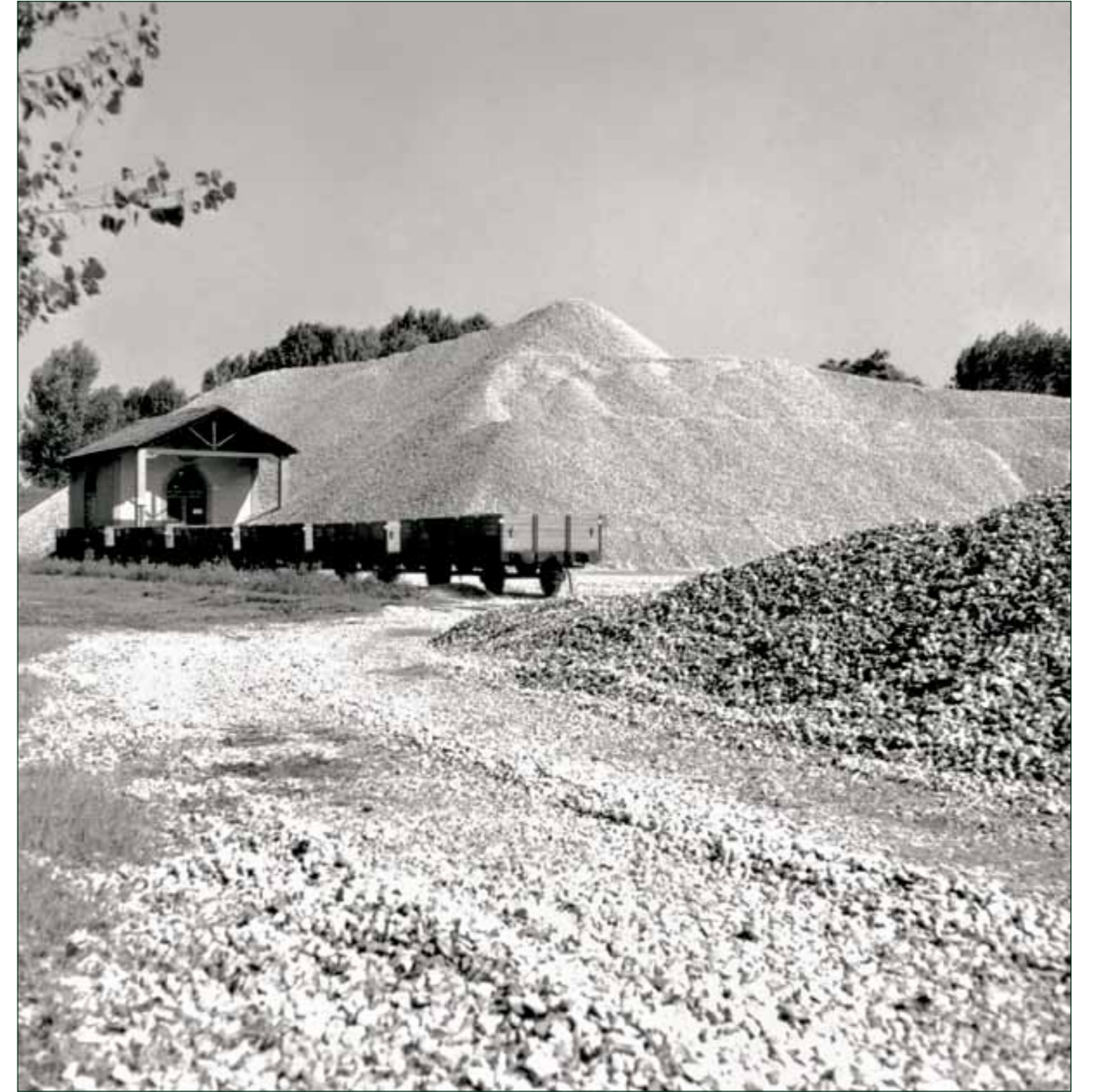
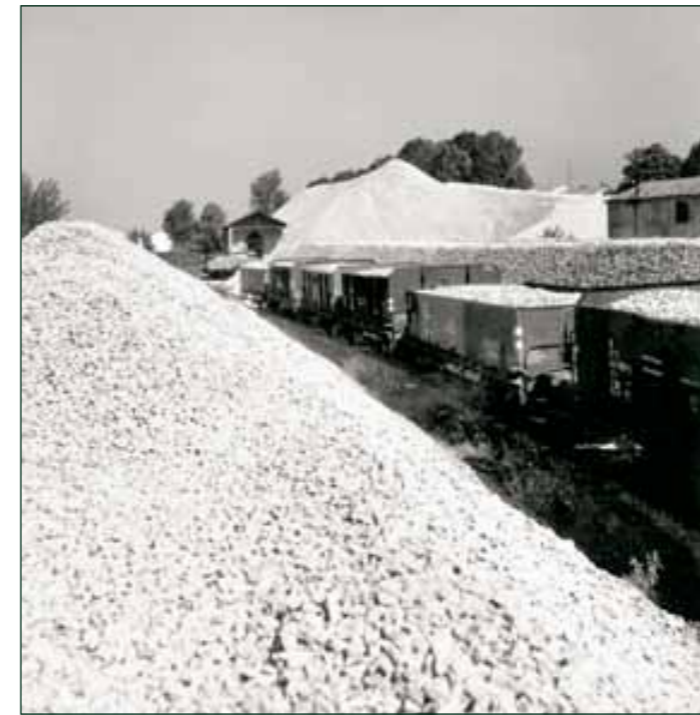
Didascalie:

- 1: Danni di guerra al ponte Secchia (San Benedetto Po, 1944)
- 2: Ricostruzione del ponte di ferro sul Secchia (San Benedetto Po, 1954)
- 3: Carrello con squadra e Caposquadra Giulio Sostaro (Quistello, 1948)

I RACCORDI









Didascalie:

- 1: Planimetria del raccordo Sermide Porto
- 2: Planimetria del raccordo Sermide Porto
- 3: Sezione e planimetria del raccordo Sermide Porto
- 4: Ammodernamento della linea (Sermide Porto, 1972)
- 5: Ammodernamento della linea (Sermide Porto, 1972)
- 6: Ammodernamento della linea (Sermide Porto, 1972)
- 7: Ganz M.52 a Sermide Porto (23/9/1979, foto A. Muratori)
- 8: Ganz M.52 a Sermide Porto 23/9/1979, foto R. Cocchi)
- 9: Lavori di ammodernamento, Stazione di Magnacavallo (1973)

I ROTABILI

Vapore













Didascalie:
 1: Panaro 12 e Virgilio 21 in Deposito a Sermide (~1925)
 2: Locomotiva Po 15 in deposito a Sermide (~1910)
 3: Locomotiva Piave 16 in deposito a Sermide (~1930)
 4: Locomotiva Virgilio21 in deposito a Sermide (~1910)
 5: Locomotiva Petrarca 24 con treno studenti (Bondeno, 1950, foto A. Felicioli)
 6: Dante 23 sulla Mantova-Peschiera a Monzanbano (1931, Archivio A. Muratori)
 7: Mincio 14 a Sermide (1958, foto M. Grillo)
 8: Reno 13 a Sermide (1958, foto M. Sartori)
 9: Reno 13 a Sermide (1958, foto M. Grillo)
 10: Reno 13 a Sermide (1958, foto M. Grillo)
 11: Virgilio 21 a Sermide (1958, foto M. Grillo)
 12: Virgilio 21 a Sermide (1958, foto M. Grillo)

I ROTABILI

Vetture e Vagoni







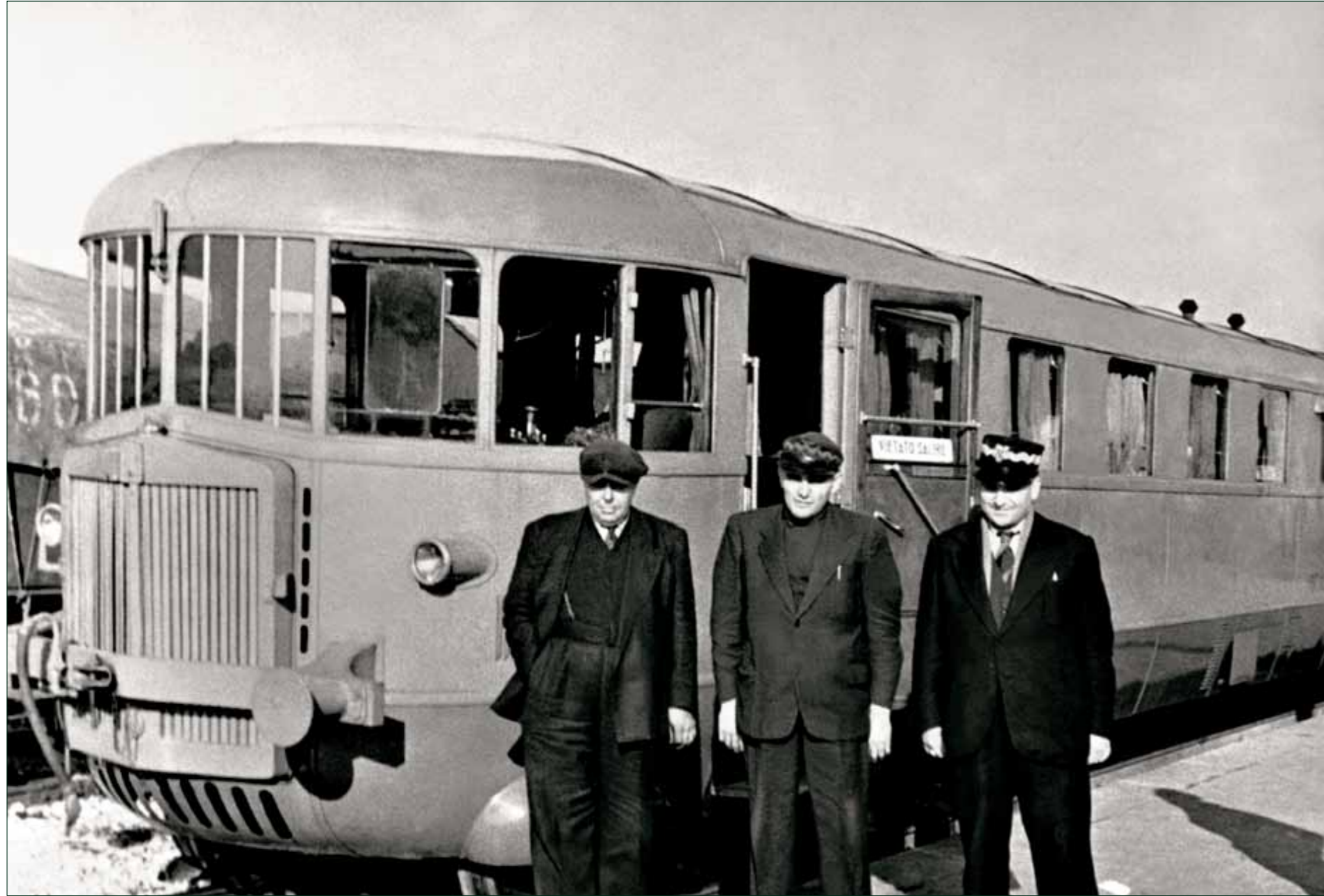
Didascalie:

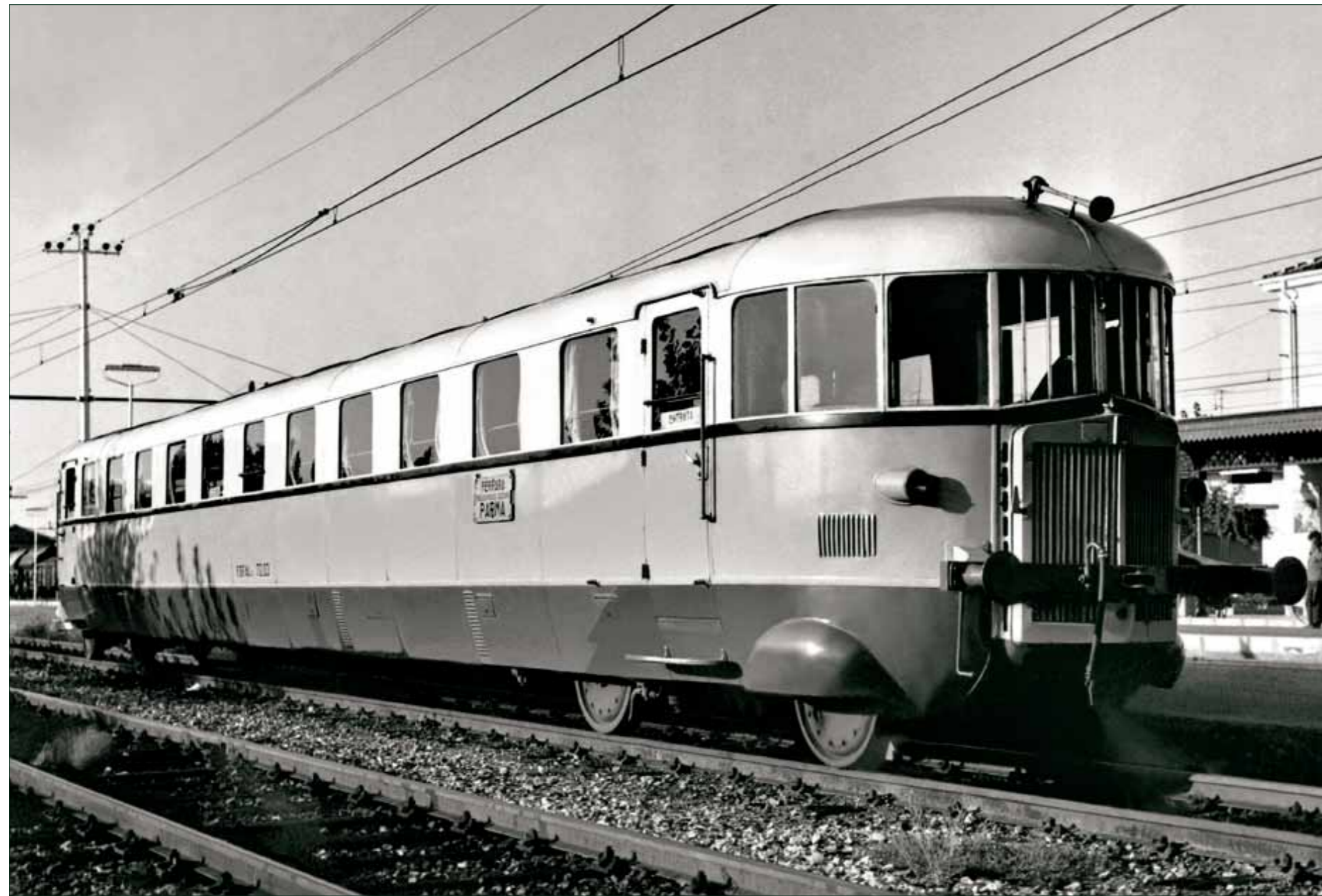
- 1: Corsa dimostrativa con automotrice FIAT BCz 64.36.01 con Capostazione Carlo Monteforte (Sermide, 24/7/1934)
- 2: Mincio 14, Bagagliaio SIG, serbatoio dell'acqua e vettura SIG demolenda (Sermide, 1958, foto M. Grillo)
- 3: Bagagliaio, vettura e altro bagagliaio di costruzione SIG (Sermide, 1958, foto M. Grillo)
- 4: Vettura SIG demolenda (Sermide, 1958, foto M. Grillo)
- 5: Carro M trasformato in carro attrezzi (Sermide, 1980, foto R. Cocchi)
- 6: Carri a sponde basse (Sermide, 1980, foto R. Cocchi)

I ROTABILI

Automotrici









Didascalie:

- 1: Corsa dimostrativa con automotrice FIAT BCz 64.36.01 (Suzzara, 24/7/1934)
- 2: Da sinistra: Macchinisti Otello Grazi e Annibale Fabbri con il Capotreno Lino Galli (~1950)
- 3: ALn 72 presso il ponte sul Panaro (Bondeno, ~1940)
- 4: ALn 72.03 in Stazione di Poggio Rusco (1965, foto C. Gasparini)
- 5: Ln 60.01 in Stazione di Sermide (~1965, foto C. Gasparini)
- 6: ALn 72 in Officina a Sermide (~1965, foto C. Gasparini)
- 7: Parma-Ferrara con automotrice MAN presso Sermide (~1960)
- 8: ALn 556.1292 nei pressi della fermata di Suzzara Via Nuove (24/7/1976, foto A. Muratori)
- 9: Una composizione di ALn 668 per i servizi estivi (~1965, foto M. Signoretto)

I ROTABILI

Locomotori



Il Fischio del GANZ M.52 “Kadar”

Nel 1957 i caselli della Ferrovia Suzzara-Ferrara non avevano ancora il telefono, mentre la luce elettrica era arrivata al “15” solo l'anno prima. Un evento che aveva reso possibile l'illuminazione notturna del passaggio a livello e dei cancelli con due lampade da 100 W appese ad alti pali. Altro guizzo tecnologico l'illuminazione elettrica del segnale a disco di protezione della stazione, risalente agli albori della Ferrovia e comandato a filo dal Capostazione di San Benedetto Po. La gestione del fanale che illuminava il segnale era invece di pertinenza della Casellante. Anche il fanale personale della guardabarriera era diventato elettrico, con prolunga che permetteva agilità nei movimenti e di raggiungere ogni spazio nell'area. Lussi quasi sfrenati che lenivano il carico di lavoro che andava dalle 5 alle 21.30, sette giorni alla settimana, 365 giorni l'anno. La Casellante poteva farsi sostituire dai famigliari, ma non poteva lasciare la casa senza permesso.

Timidi passi in avanti, in accordo con le poche disponibilità economiche del tempo e con la Ferrovia minacciata di chiusura nell'ambito dei “rami secchi”. Punti ancora dolenti nella gestione del passaggio a livello erano proprio i cancelli e il treno merci viaggiante senza orario: ancora peggio quando questo avveniva in condizioni climatiche avverse. Il calo dei trasporti a carro e la costosa gestione della trazione a vapore erano stati affrontati dall'Ufficio Tecnico della FSF con il tipico approccio virtuoso del dopoguerra, cioè facendo uso di tutto quel che si trovava in casa e a patto che costasse poco. Era stata trovata una automotrice diesel di costruzione Ganz, una ditta ungherese molto attiva anche in Italia per il suo contributo alla costruzione di locomotori trifase. Tale automotrice risalente agli anni '30 era stata messa in vendita con relativo rimorchio dopo la

chiusura della Bologna-Fontanelmolo. Il rimorchio andò all'ACTF di Reggio Emilia, che successivamente lo cedette in comodato al Museo Ogliari. La FSF acquistò invece l'automotrice, che non passava certo inosservata per il suo aspetto inconsueto conferito dai radiatori posti sull'imperiale.

L'Ufficio Tecnico prese i disegni originali e cominciò il piano di ristrutturazione. L'Officina di Sermide fu mobilitata e Capodeposito e operai risposero con dedizione, anche perché non potevano fare altrimenti. I radiatori furono spostati in basso e fissati sopra i respingenti. I fanali vennero posti sopra i radiatori e costituiti da elementi (usati) di provenienza automobilistica della Fiat Balilla, robusti e rimasti tra le scorte dopo gli interventi fatti sulle locomotive “Virgilio” e “Mincio”.

I sedili interni vennero rimossi, le finestre laterali oscurate con lamiere con griglie. Per il comfort del personale di macchina venne aggiunta una stufa a legna, gradita anche in previsione dei lunghi turni che erano in voga prima della diffusione sindacale del concetto di stress da lavoro. Problemi importanti furono motore e cambio. Si attinse alla esperienza delle ALn 72 e relative scorte. Il Capodeposito trovò un motore FIAT 356 efficiente con relativo cambio, fornito dalla Ditta torinese nel 1945-50 durante la lunga ricostruzione del materiale leggero. Un asse venne quindi collegato al cambio e dotato anche di sabbiera (necessaria per la leggerezza del mezzo anche dopo aggiunta di zavorra) e dalla modestia del motore, nato per fare muovere camion, adattato per far correre littorine ma non certo per trainare treni merci. Il cambio venne opportunamente demoltiplicato, mosse da aste e fili guidati da una leva anch'essa di tipo camionistico. Gli organi di sicurezza erano quelli originali, mentre le condotte e i freni erano invece nuovi ed adeguati ai nuovi superiori impegni. Il fischio

adottato era quello delle normali littorine.

Dopo queste modifiche e tinteggiatura finale in castano/isabella con il radiatore in rosso segnali, la macchina Ganz superò le prove del Geom. Di Concetto della Motorizzazione di Bologna e fu autorizzata alla circolazione sui binari sociali con treni merci leggeri e fino a 40 Km/h.

L'automotore faceva impressione per l'aspetto sgraziato, e il merci non aveva certo l'imponenza e la interna signorilità di quando era trainato da una delle macchine a vapore. Era però molto parca nei consumi e tutti si adattarono ai tempi nuovi. La macchina fu ufficialmente marcata come FSF M.52 ma i vecchi ferrovieri non dimenticarono la tradizione per cui ogni macchina aveva un nome. Le locomotive a vapore avevano tanto di targa, indicanti fiumi o poeti: l'M.52 per tutti divenne invece Kadar, dal nome del capo del governo fantoccio lasciato nel 1956 dall'Unione Sovietica nella sua patria di origine. Solo nella generazione successiva il nome fu mutato in Pierino. Il Capodeposito Ghiretti e il suo gruppo ebbero un premio in lire in apprezzamento del lavoro svolto con rapidità, cura e soprattutto a costi molto bassi.

La guida del mezzo ad un asse solo, con potenza non alta e modesta forza frenante, apparve problematica fin dall'inizio e riservata solo a macchinisti esperti e pazienti oppure comandati per punizione, pratica montessoriana frequente in anni di ebollizioni rivendicative.

La gestione del treno merci era identica nei tratti Sermide-Suzzara e nella direzione Ferrara. Innanzi tutto erano ad orario libero (eufemismo per indicare senza orario) ed erano segnalati da una bandiera verde posta sopra il respingente posteriore del treno che precedeva. Il segnale indicava che il merci era programmato in arrivo, ma non si sapeva quando tra le 9.26 (treno segnalante) e le 12.30 (treno precedente in direzione opposta).

Questo lasso di tempo rappresentava un grave problema per la casellante, che non poteva certo tenere bloccata una strada provinciale con traffico in strepitoso aumento. Altro limite strutturale del Casello 15 era rappresentato dai cancelli risalenti alla costruzione della Ferrovia. Per cancello si intendeva un complesso di 4 portoni in ferro ruotanti su perni in ghisa, di riottosa resistenza alla chiusura per peso e per distanza quando posti in condizioni di apertura ed ancorati a pali a terra.

La scelta dei cancelli testimoniava il ruolo superiore relativo al tipo di strada incrociata, per cui le normali sbarre non erano ritenute soddisfacenti. Questo era anche motivo di orgoglio delle casellanti, che si dividevano in quelle delle sbarre e quelle dei cancelli, l'aristocrazia nel microcosmo del tempo.

La vita della Ferrovia e del suo personale è scandita dal Regolamento, e questo esigeva che i cancelli fossero chiusi prima dell'arrivo del treno. Questo era oggettivamente impossibile in caso di orario libero: il compromesso adottato era che la Casellante chiedeva aiuto ad una assistente e i cancelli venivano chiusi solo a metà nei due sensi di marcia. Così si otteneva un rallentamento ma non blocco del traffico e possibilità di chiudere rapidamente i restanti cancelli.

Il “15” aveva una curva chiusa lato Ferrara, per di più resa impenetrabile da filari di pioppi fino alle Bonifiche. Il fischio a vapore delle macchine era udibile già dalla rampa del Secchia o perlomeno dal “16” dei Garuti. Esisteva poi un accordo non scritto tra macchinisti e casellanti che imponeva un fischio deciso e prolungato impegnando la curva della corte Casino: da lì rimanevano gli ultimi 300 metri prima del casello.

L'inverno 1957-58 fu alquanto ricco di nebbia, un contorno obbligato per la Bassa Padana, ma non certo facilitante la

gestione del merci. Si aggiunga inoltre che il fischio del Kadar era quello delle automotrici, buono per le littorine che viaggiavano in orario ma decisamente sottodimensionato come segnale di avvertimento a grande distanza.

La Casellante Giuseppa, in pensione ma reale titolare della gestione del “15” fino dagli anni '20, si era fatta aiutare dalla nuora assistente perché il merci era atteso in un mattino di nebbia decisamente fitta. Era Lunedì, il giorno di mercato a Mantova, e quindi c'era da attendersi grande traffico sull'asfalto e poche possibilità di tenere i cancelli quasi chiusi.

Il Kadar era partito da Sermide quasi in orario con un carico di due carri chiusi sociali da portare a Suzzara. Il ritardo era cresciuto per il peso dei carri ed anche per esperienze precedenti che avevano suggerito di non agganciare più di tre carri nei tratti con rampe importanti. Infatti, il Kadar usato allegramente agli inizi della sua carriera (16/12/1957) con un carico di 7 carri (4 di ghiaia, 1 misto, 1 di sale e 1 di mele) aveva avuto gravi difficoltà a superare la rampa del Panaro: l'unica soluzione era stata quella di spezzare il treno, manovra nota e consentita dai Regolamenti. Mentre si accingevano a tagliare il carico eccessivo, il Conduttore Santini scopriva che la limitata capacità frenante e il basso peso del Kadar avevano permesso una retrocessione non programmata e a treno frenato fino al Casello 60 della stazione di Bondeno.

L'uso del fischio a ripetizione viaggiando senza orario e in condizioni climatiche sfavorevoli era indicato da regolamento e uso, ma quella mattina furono indicazioni poco seguite.

La Casellante Giuseppa e la sua assistente erano con le orecchie tese a captare qualunque segnale (fischio, rimbombo sulle travi metalliche di Fossa Madama o altro) sufficienti per dare il via alle operazioni di chiusura. La nebbia

tendeva a crescere invece di diradarsi, per cui la Casellante preparò anche il fanale a complemento della bandiera, rigorosamente tenuta sotto il braccio.

Le lampade da 100 W proiettavano penosi coni di luce sui cancelli semi-chiusi, che inoltre non avevano altri sistemi luminosi o acustici di preavviso per gli automobilisti o camionisti.

Dopo le 11, il team era di crescente nervosismo per il fatto di non sentire alcun segnale dal merci, mentre il traffico cresceva. Dalla stazione nessuna correntale (comunicazione scritta veicolata da manovale o Casellante in bicicletta) che avvertisse che il treno era cancellato: unica opzione rimasta era un vigile attesa.

L'orario era scandito dallo Zenith di servizio della Casellante, unico oggetto prezioso posseduto a retaggio del tempo in cui al controllo dei marcatempi (pendola in casa e “cipolla” personale) la Ferrovia dedicava tempo ed investimenti specifici. L'orologio era uno status symbol per la Casellante, che la rendeva diversa da tutte le altre donne del luogo ed oggetto invidiato anche dagli uomini.

Nello stesso tempo sulla strada, padre e figlio procedevano da Ostiglia per Moglia a bordo di una Topolino A. Gente di campagna, divenuti proprietari di terra e desiderosi di entrare nella lucrosa arte della mediazione della vendita di animali. L'équipe era rodata e basata sulla esperienza del padre, mentre il figlio si limitava a fornire il contributo tecnologico dei rapidi trasferimenti. Il tutto era stato poi glorificato dall'acquisto della Topolino, l'unico tipo di auto concessa a chi non era grande proprietario.

Il giovane arrivò dalla Strada Alta e girò a sinistra per la Strada Romana. Superato il vivaio dei Montanari, incontrò qualcosa di inconsueto, gente con lanterne che si agitava nel mare lattiginoso della nebbia, mentre la strada appariva ridotta nella viabilità. La targa stradale indicante il pas-

saggio a livello era assorbita dalla nebbia ed i fanali della Topolino erano a malapena visti e non certo illuminavano alcunché. Va inoltre ricordato che il concetto base della comunità sociale del tempo era l'economia, modo di vita che imponeva di risparmiare su tutto, luci, fanali e corrente, auto compresa. Il giovane chauffeur non comprese bene la situazione, ma la velocità era talmente bassa che lasciava spazio ad ogni tipo di prudente correttivo. La Topolino vide all'ultimo il cancello chiuso a metà, due persone al centro della strada che segnalavano con lampade, per cui adottò la più ovvia misura di reazione, fermandosi vicino allo stano complesso. Fermò il motore (risparmio energetico), lasciò il padre a bordo e la marcia innestata per misura di sicurezza comune imparato sui trattori (risparmio dei freni). Scese a chiedere che cosa stava accadendo.

Quello che gli sfuggì fu di essere capitato in un passaggio a livello e che la Topolino era finita sui binari, anch'essi assorbiti dal manto lattiginoso. Tutto avvenne in sequenze rapide, con eventi non colti dal guidatore e dal genitore, pacificamente seduto a bordo dell'auto in attesa di una soluzione.

A bordo dell'M.52 la guida avveniva in piedi come le macchine a vapore e i telai in legno dei vetri della cabina non erano avari di passaggio di correnti d'aria. Il freddo era dominante e la stufa a legna era stata pensata più per riscaldare i cibi che l'ambiente. Al passaggio incustodito del Casino, il macchinista diede un colpo di fischio. Al "15" le casellanti capirono che il merci era molto vicino anche senza vederlo e la Topolino sui binari in pericolo drammatico. Nessuno aiuto era da attendersi dal driver, di non eccelsi riflessi in condizioni basali ma decisamente paralizzato in emergenza. La assistente invece comprese il pericolo della situazione, mentre la titolare aveva già provveduto a chiudere i cancelli lato Moglia. Entrambe le

donne si lanciarono contro il radiatore e i parafanghi della Topolino, per tentare di spingerla al di fuori della sagoma del treno. La marcia inserita però si oppose alla spinta, mentre driver e occupante rimanevano come paralizzati all'interno e all'esterno dell'abitacolo.

Il Kadar procedeva lentamente per il carico e non vedeva ancora il passaggio a livello. Poi cominciarono ad apparire forme indistinte nel mare di nebbia: quello che colpì il macchinista era il disordine dell'insieme. Invece del quadro atteso di cancelli chiusi, si vedevano due paratie chiuse su quattro. Invece della Casellante al centro della strada con bandiera o fanale, apparivano due forme chine intente a spingere qualcosa e un uomo in piedi. Tra di loro una forma indefinita e scura che apparve poi come qualcosa occupante lo spazio destinato al treno.

Il "15" aveva già avuto anni prima un incidente con un camion di ghiaia trovatosi improvvisamente senza freni. La Casellante Giuseppa aveva chiuso i quattro cancelli per il primo treno del mattino, operazione fatta in automatico e senza fretta per l'assenza di traffico. Invece arrivò un camion e relativo rimorchio pesantemente caricato di ghiaia della cave del Po. Alla curva dei Magotti, il conducente si accorse di non poter frenare: arrivò attaccato al clacson fino ai cancelli, aperti come fucilli e lanciati qua e là. Giuseppa si era prudentemente fatta da parte al suono del clacson (oggetto di attenzioni e cura: chi lo usava aveva reali necessità di segnalare una situazione critica). Subito chiamò la sua assistente, non certo per accertarsi che il camionista si fosse fatto male, ma solo per liberare il passaggio a livello dai cancelli abbattuti e toglierli dall'area ferroviaria. La littorina passò senza problemi, mentre le due casellanti fermavano il traffico con segnali e mano. Dopo avere osservato le prioritarie regole della Ferrovia, l'attenzione fu anche rivolta al conducente del camion, fermatosi

indenne quasi alla corte degli Zapparoli.

Il macchinista dei Kadar azionò il fischio e contemporaneamente la frenata di emergenza, agendo anche sulla sabbiera. I due carri al seguito erano del parco sociale e quindi con condotta passante ma senza freno. Questa sfortunata combinazione influì sulla prestazione della frenata, decisamente di modesta portata e senza chance di successo in quel caso.

Le casellanti abbandonarono la presa sull'auto e spinsero lateralmente il malcapitato autista rimasto in piedi ed immobile accanto alla Topolino. Le colonne di sostegno dei cancelli erano affiancate da uno stretto passaggio per pedoni (nell'inscindibile complesso con bicicletta) e seguite da barriera anti-intrusione, costituita da traverse di recupero conficcate perpendicolarmente nel terreno. A delimitare ulteriormente lo spazio c'era anche un palo del telegrafo con base in cemento. La Topolino fu arpionata dal predellino anteriore destro e trascinata nello spazio tra rotaie e le traverse di delimitazione del passaggio, la cui ampiezza era ben inferiore alla lunghezza dell'auto. La Topolino cominciò ad aprirsi in settori, perdendo subito la parte posteriore, lasciata in situ. Il corpo proseguì per 20-30 metri la sua corsa, finendo nel piccolo appezzamento coltivato di pertinenza del casello e confinante con la terra dei Magotti. Il muso e il sedile del passeggero proseguirono la corsa per altri 300 metri, saldamente agganciati al respingente, fino a termine della lunga frenata.

Seguì un silenzio generale e carico di ansia da parte delle casellanti, mentre l'autista continuava il suo stato catatonico. La Casellante anziana chiuse il cancello rimasto aperto e cominciò ad esplorare i danni, non sospettando che vi fosse qualcuno a bordo dell'automobile. Raggiunte di gran corsa il Ganz fermo sulla ferrovia, dal quale scendevano macchinista e conduttore in stato di grande agitazio-

ne. Ritornò ad ispezionare il corpo dell'auto, da cui uscì con impaccio ma tutto intero un anziano signore, sorpreso di quanto accaduto ma in buona forma generale. La Casellante Giuseppa era stata toccata dalla morte avendo perduto tre fratelli sul Carso, per cui non aveva mai smesso il lutto per tutta la vita. Il suo aspetto marcato dagli abiti neri apparve ancora più antico, ma riprese subito il suo ruolo di comando sul posto. Alzò imperiosa la bandiera di segnalazione che teneva arrotolata sotto il braccio, ordinò ad una delle macchine in attesa di caricare la persona incidentata e l'inutile figlio e andare di gran fretta a Quistello, sede allora di un piccolo ma attrezzato ospedale. Lasciò alla assistente il passaggio chiuso in attesa di chiarire la situazione, coadiuvata dal vicino Anselmo Calciolari, proprietario terriero sempre presente nei momenti critici. La Casellante Giuseppa ripercorse la strada fatta verso il merci fermo e stavolta la bandiera era impugnata. Raggiunti il macchinista e il conduttore, si lanciò minacciosa verso il primo sibilando in dialetto minacce e pesanti rimproveri per non avere segnalato l'arrivo del treno. In quel momento si superò la gerarchica distanza tra macchinista e Casellante, il più basso livello in servizio, e il furore omicida fu chiaramente avvertito dal macchinista che si rifugiò prudentemente in cabina. Con insospettata agilità, la furibonda Casellante martellò con la bandiera la porta della cabina dell'M.52 per stanare l'ignavo macchinista, fino a che l'ira non sbollì del tutto e ritornò placata al suo casello. La storia finì apparentemente bene. L'investito non ebbe alcun problema fisico e del guidatore non si seppe il destino: si auspicò tuttavia un suo ritorno ai campi. Le casellanti invece stettero a lungo in pensieri lugubri, in quanto l'incidente era addirittura superiore per importanza negativa al passaggio impresenziato del treno. Per questo il termine tecnico nello slang del tempo era "perdere il

treno", che diveniva oggetto di verbale da parte del Capotreno e sanzionato da multa pecuniaria da parte della Direzione. Le multe inoltre bloccavano l'accesso all'ambito premio annuo per la gestione del casello. Per un incidente invece "si veniva parlati" anche dagli altri ferrovieri in ambienti e tempi duri. L'aspetto ancora più grave è che l'incidente innescava una inchiesta interna ed una della magistratura, da sempre percepita come costituzionalmente ostile e lontana dalla gente ordinaria.

La Direzione montò subito su Kadar e sulle automotrici una tromba potente, percepibile a km di distanza. La Casellante modificò alcune abitudini, quali il saluto con la bandiera ai macchinisti, con i quali aveva condiviso una quarantennale storia di vita e di lavoro. Nessuno però comprese come mai la targa costruttore del Ganz sia stata ritrovata a 300 metri dal luogo dell'incidente, caduta sotto la raffica di colpi di manico di una bandiera di segnalazione costruita in robusta sanguinella.

F.M.



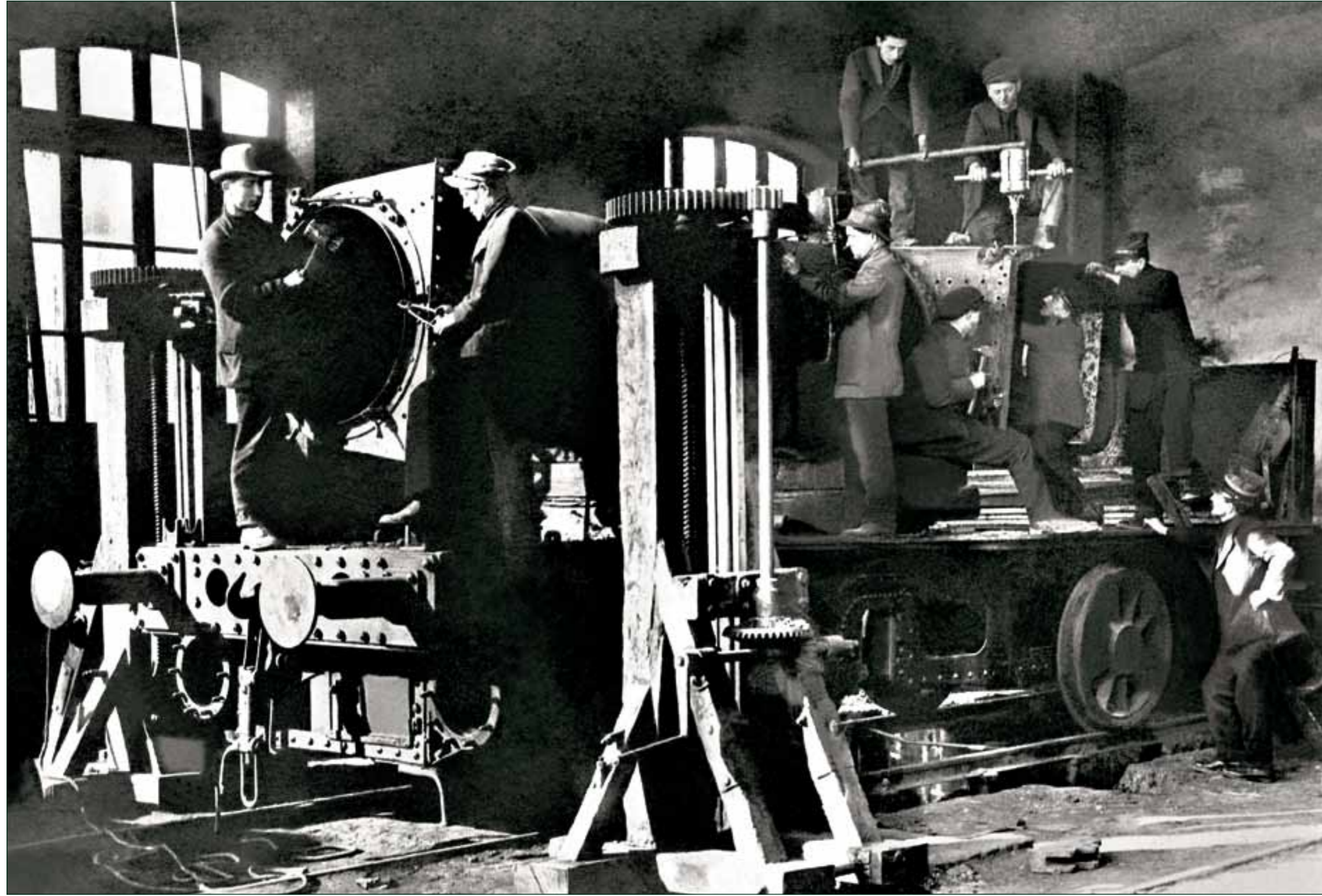


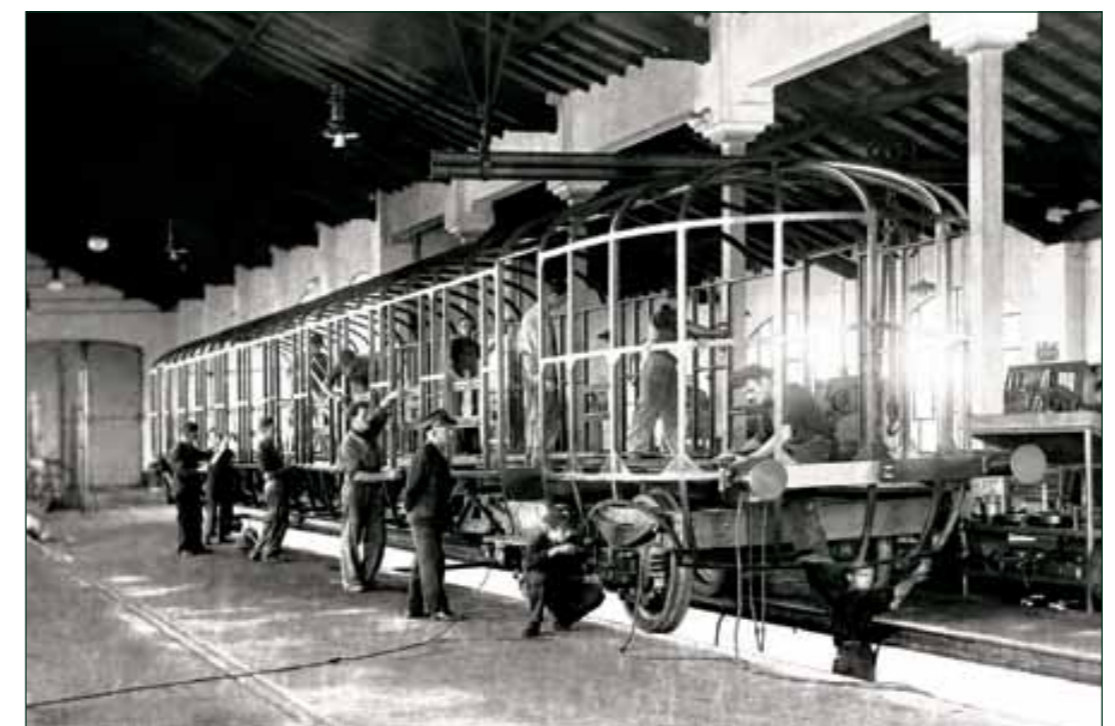
Didascalie:

- 1: Deutz L.D. 62 in manovra a Poggio Rusco (~1965, foto C. Gasparini)
- 2: La targa del Ganz M.52 (~1965, foto C. Gasparini)
- 3: Deutz L.D. 62 in manovra a Poggio Rusco (~1965, foto C. Gasparini)
- 4: Deutz L.D. 62 in manovra a Poggio Rusco (~1965, foto C. Gasparini)
- 5: Locomotore 121.01 in deposito a Sermide (~1965, foto C. Gasparini)
- 6: Ganz M.52 a Pegognaga (1970, foto R. Cocchi)

L'OFFICINA DI SERMIDE







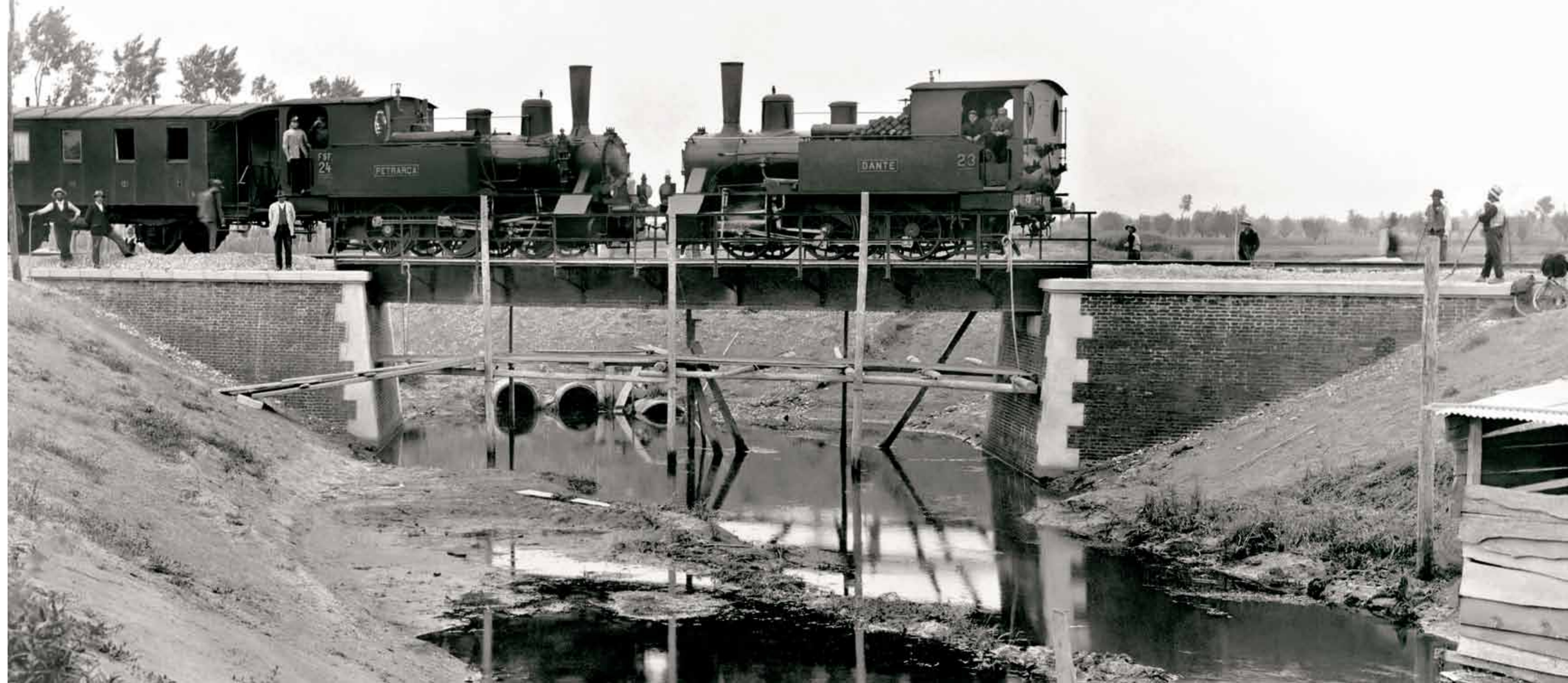




Didascalie:

- 1: Presentazione della ALn 72 nell'Officina di Sermide (Estate 1936)
- 2: Grande riparazione di una locomotiva della Serie Fiumi (Sermide, ~1920)
- 3: Reno 13 in Officina a Sermide (~1925, foto M. Xella)
- 4: Piave 16 in Officina a Sermide (~1925, foto M. Xella)
- 5: ALn 72 in manutenzione a Sermide (~1940)
- 6: ALn 72 in manutenzione a Sermide (~1940)
- 7: Costruzione della rimorchiata Ln 60.01 in Officina a Sermide (~1940)
- 8: Costruzione della rimorchiata Ln 60.01 in Officina a Sermide (~1940)
- 9: Corso d'istruzione per le automotrici FIAT. Al centro, il tecnico della FIAT Ing. Comino (Sermide, ~1937)
- 10: Famiglia del Capodesposito Alfredo Ghiretti con Virgilio 21 (Sermide, Giugno 1935)
- 11: Capodesposito Sergio Bonioli e figli Raffaella e Giorgio con Virgilio 21 (Sermide, 1963)
- 12: Officina Falegnami a Sermide (~1920)
- 13: Targhe di percorrenza a Sermide (~1965, foto C. Gasparini)

LE BONIFICHE



Le Bonifiche

La preparazione di una nota sul Consorzio di Bonifica dell'Agro Mantovano-Reggiano (Terre dei Gonzaga in destra Po) consente una rassegna della storia dell'agricoltura italiana in generale e mantovana in particolare. L'attività di bonifica per il basso mantovano è una testimonianza della lotta millenaria dell'uomo per domare e regimentare le acque per rendere possibile un costante e sicuro uso del suolo. Le pratiche agricole sono sempre legate all'acqua, al suo allontanamento in periodi di eccedenza (bonifica di scolo) e al suo approvvigionamento in periodi di carenza (bonifica di irrigazione). Come forma di assetto del territorio, la bonifica è un vanto del mondo agricolo e un servizio reso alla società civile. Infatti la bonifica è alla base dello sviluppo economico delle nostre zone, ed anche condizione essenziale per la loro vivibilità e fruibilità. Questo intervento ha permesso al nostro territorio di passare da un'agricoltura basata sulla zootecnia familiare (la zona è di Parmigiano-Reggiano) a colture specialistiche e alternative.

L'area considerata è caratterizzata da una presenza massiccia di canali ed opere idrauliche di varie epoche e di varia importanza. La loro valorizzazione assieme ad un uso alternativo del territorio agricolo costituiscono ulteriori opportunità per sostenere terra ed acqua, gli elementi di produzione del mondo agricolo.

Al tempo di Matilde di Canossa (1046-1115), la nostra pianura era un'immensa palude. A partire dal XII secolo, il monastero benedettino di Polirone aveva avviato il disboscamento delle foreste e il drenaggio degli acquitrini creando una ragnatela di canali (Fossa Madama, Canale dell'Abate, ecc.), dugali, chiaviche, ponti e strade, a tutela delle molteplici colture delle corti monastiche. Successivamente, i Gonzaga intervennero migliorando ulteriormente la sistemazione idrau-

lica del territorio. Nei primi anni del XVI secolo, il Po iniziò a corrodere gli argini, per cui vennero costruiti sostegni a protezione delle chiaviche. La potenza del fiume impose poi di costruire un nuovo canale colatore, che portava le acque provenienti dal Reggiano nel fiume Secchia attraverso Fossa Madama e scaricandole presso le chiaviche Borsona. L'antica rete di canali fu l'imbastitura su cui si fondarono i successivi progetti di bonifica. Alla fine del XIX secolo i principali comuni del basso mantovano e del reggiano istituirono dei consorzi per dare un assetto alla stabilità del territorio. Ruolo determinante in questa progettazione ebbe il sanbenedettino Ing. Achille Zavarella, che si interessò particolarmente per i lavori di difesa del Po e per la progettazione e realizzazione di ferrovie. Sue furono le linee Mantova-Legnago e Suzzara-Ferrara, di cui fu l'artefice principale. Nel 1880 iniziò il progetto della bonifica dell'Agro Mantovano-Reggiano, di cui fu Presidente assieme al Consorzio di manutenzione.

Per la costruzione dei manufatti in pietra delle opere di bonifica vennero utilizzati laterizi prodotti proprio nella fornace di Zavarella in località Bugno Martino (San Benedetto Po). Il trasporto di questi avveniva tramite una ferrovia costruita per unire i cantieri interessati. Il cantiere dei lavori di bonifica si trovava in località Grisona (Bugno Martino), dove venne costruita una stazione con magazzini per il deposito di attrezzature e materiali necessari per la costruzione delle opere.

Per costruire gli impianti idrovori di San Siro e Mondine, la stessa fornace produsse 1.600.000 mattoni e 80.000 coppi. Nel frattempo, erano stati posati 18 km di ferrovia di servizio raccordata con la Suzzara-Ferrara, allestendo poi il cantiere principale per tutti i lavori di bonifica. Il progetto ferroviario prevedeva il collegamento da San Siro (San Benedetto Po) a San Prospero (Moglia) impiegando uno scartamento di 0,95 m per motivi di economia. Fu deciso l'acquisto di un

locomotore elettrico di adatto scartamento dalla Ditta Ing. Glauco Greco & C., al costo di Lire 65.000.

I primi decenni del XX secolo videro imponenti lavori di bonifica con migliaia di scariolanti e terrazzieri, che permisero lo straordinario sviluppo del settore agricolo padano. Proprio questi braccianti, lavorando dall'alba al tramonto e armati soltanto di badile e carriola, furono i veri artefici dello sviluppo delle nostre campagne. Grazie al loro duro lavoro oggi beneficiamo di canali, strade e ferrovie, ancora efficienti e funzionanti a più di un secolo di distanza.

La pianura in destra Po, compresa tra il Crostolo e il Secchia, è oggi percorsa da una fitta rete di canali, costruiti e gestiti dai Consorzi Agro Mantovano-Reggiano e Parmigiana Moglia-Secchia, entrambe con funzione di scolo e di irrigazione. Il drenaggio avviene da ovest verso est, seguendo la pendenza naturale del terreno. Le acque meteoriche vengono scolate da 4 collettori, l'Emissario dell'Agro Mantovano-Reggiano che sfocia nel Po a Moglia di Sermide, l'Emissario dell'acque basse Reggiano-Modenesi che getta nel Secchia a San Siro, il canale Parmigiana Moglia che scarica a Bondanello e il Cavo Lama a Mondine. Questo sistema idraulico viene usato anche per l'irrigazione nei periodi di siccità: l'acqua viene prelevata dal Po a Boretto e distribuita attraverso i canali derivatori in tutta la campagna.

Le bonifiche e le infrastrutture consentirono il rapido decollo economico della zona in questione. Gli impianti idraulici erano all'epoca fra i più grandi in Europa: accanto alla genialità delle soluzioni tecniche, i progettisti avevano aggiunto un gusto raffinato nella scelta dei materiali di costruzione e delle soluzioni architettoniche. Tutto ciò ha reso la nostra pianura rigogliosa e verdeggiante, ricca di alberi e arbusti, un habitat adatto a numerose specie di mammiferi e uccelli.

Anselmo Terzi









Didascalie:

- 1: Ponte sul canale Fossalta Inferiore (Sermide). Treno di collaudo composto dalle locomotive Petrarca 24 e Dante 23 (15/5/1923)
- 2: Collaudo del ponte sulla Bonifica Nuova a San Benedetto Po (Maggio 1925, Archivio M. Sacchi)
- 3: Deviazione provvisoria per la costruzione del ponte sulla Bonifica Nuova (1924, Archivio, M. Sacchi)
- 4: Visitatori sulla linea a scartamento ridotto San Siro-Mondine (San Benedetto Po, 1922, Archivio M. Sacchi)
- 5: Visitatori sulla linea a scartamento ridotto San Siro-Mondine (San Benedetto Po, 1922, Archivio M. Sacchi)
- 6: Visitatori sulla linea a scartamento ridotto San Siro-Mondine (San Benedetto Po, 1922, Archivio M. Sacchi)
- 7: Corte Grisona, cantiere materiali della linea a scartamento ridotto (San Benedetto Po, 1925, Archivio M. Sacchi)
- 8: Fermata di Fossa Madama (San Benedetto Po) a doppio scartamento (1925, Archivio M. Sacchi)
- 9: Ariosto 22 sovrappassa il locomotore elettrico Ing. Greco della linea San Siro-Mondine (San Benedetto Po, ~1925, Archivio M. Sacchi)
- 10: Treno di collaudo del ponte sul canale delle Pilastresi a Stellata di Bondeno (~1932, foto M. Xella)
- 11: Locomotore elettrico della linea San Siro-Mondine a Fossa Madama (1925, Archivio M. Sacchi)

LA GUERRA



Diario di guerra sulla Ferrovia Suzzara-Ferrara (testo da originale FSF)

14 Maggio 1944: In seguito al bombardamento aereo dello stabi-mento Montecatini di Vicenza, rimaneva gravemente colpita la Cisterna F.S.F. S-41.

5 Giugno 1944: Col bombardamento aereo su Ferrara rimaneva colpita e distrutta la nostra rimessa per automotrici situata nel piazzale dello scalo Ferroviario.

27 Giugno 1944: Alla progressiva 6+432 tratto Suzzara-Pegognaga, 6 aerei alleati hanno sganciato bombe e mitragliato il treno - 1 - composto di Automotrice e rimorchio. Il rimorchio è stato colpito in pieno e sbalzato in campagna, completamente sfasciato. L'automotrice ha avuto la parte posteriore deformata. In prossimità del binario si è formata una buca di 4 metri ed il binario contorto per 50 centimetri, si sono avuti 4 morti fra i viaggiatori.

1 Luglio 1944: Il giorno 1 Luglio alle ore 11 è stato bombardato da 6 apparecchi in picchiata il Ponte sul fiume Panaro, progressiva 63+180 e 63+274 della luce di metri 74. E' stato colpito il binario della rampa e la spalletta occidentale, al ponte nella sua struttura trasversale e il binario della rampa orientale. E' stato divelto il bina-rio per metri 36 e quello est per metri 27.

3 Luglio 1944: Scontro ferroviario all'altezza del disco ingresso Ferrara, fra il nostro treno – 5 – del 2/7 e un treno materiale F.S. comandato da forze Germaniche – si sono avuti gravi danni alla locomotiva Reno, al carro serbatoio S. 42 e alla vettura D/70 – ed è rimasto ucciso il Capo Operaio Sostaro Guido.

3 Luglio 1944: Il giorno 3 Luglio alle ore 18:00 è stato bombardato da 6 apparecchi in picchiata il Ponte sul fiume Secchia di metri 63 fra le progressive 20+225 e 20+290. Danni alle rampe in prossimità spalletta Ovest per 5 campate. Interruzione giorni 3. E' stato abbat-tuto e raso al suolo il Casello n° 17.

3 Luglio1944: Alle ore 18 è stata mitragliata la Stazione di SCHIVENOGLIA, sono stati colpiti e incidentati alcuni carri di un

convoglio tedesco che non ha dato occasione a danni da parte di questa Società. E' stato invece incendiato il Magazzeno Mercì col suo contenuto di 160 traverse ferroviarie nuove e ql. 45 di fieno. Il tutto di proprietà di questa Ferrovia.

8 Luglio 1944: Il giorno 8 Luglio alle ore 8 è stato bombardato nuo-vamente da una formazione in picchiata il Ponte sul Panaro: presso Bondeno. Le bombe hanno colpito il terrapieno ed il binario in corrispondenza della spalletta Ovest. La spalletta è stata messa a nudo, privata di muri d'ala e danneggiata la muratura, 6 rotaie han-no dovuto essere sostituite. Nella stessa incursione è stato colpito il casello 58 alla progressiva 63/+/274.

8 Luglio 1944: Alle ore 10,30 la Stazione di Sermide è stata at-taccata da 6 caccia bombardieri che in picchiata hanno sgan-ciato 12 bombe, quattro delle quali hanno colpito il Deposito Locomotive, abitazione del Capo Deposito, ed il binario presso il Casello 39 progressiva 45+500 ove il binario è stato divelto per alcuni metri. Il Deposito Locomotive ed abitazione del Capo Deposito sono stati rasi al suolo e sono stati divelti i quattro binari nei pressi del Magazzeno con i relativi scambi. La linea è stata interrotta per giorni 5.

9 Luglio1944: Il giorno 9 Luglio con incursione aerea è stata bom-bardata la Stazione di Suzzara. E' stata colpita ed incendiata una tettoia del deposito carbone, contenente q.li 19,29 di carbone e quintali 10 di legna.

21 Luglio 1944: Alle ore 7:00 caccia bombardieri hanno sganciato bombe colpendo la linea fra il Casello 35 e la Stazione VALLAZZA C. PO. Il binario è stato divelto per una lunghezza di metri 60.

23 Luglio 1944: Bombardamento stazione di PEGOGNAGA. Rimaneva completamente distrutto il Fabbricato Viaggiatori ed il piccolo fabbricato attiguo contenenti i cessi, e la prima linea di-strutta per metri 45. Rimanevano feriti il Capo Stazione e tre suoi congiunti ed uno rimaneva morto.

1 Agosto 1944: Bombardamento Stazione di VIGARANO PIEVE ad opera di caccia bombardieri. Sono stati causati lievi danni al

fabbricato Viaggiatori.

3 Agosto 1944: Bombardamento Ponte in ferro sul Panaro e Casello 59. Ponte demolito e linea interrotta in vicinanza del Ponte. Il casel-lo gravemente danneggiato tanto da ritenerlo distrutto.

1 ottobre 1944: Rimanevano bruciate quattro cisterne, danneggiate 10. Il binario rimaneva danneggiato per 100 metri. Nello stesso giorno la linea è stata bombardata fra i Caselli 48 e 51 e fra i Caselli 52 e 53. Il binario è stato divelto per metri 97.

4 Ottobre 1944: Bombardamento Deposito Locomotive di Suzzara e linea fra i Caselli 2 e 3 e fra i Caselli 3 e 4. E' stato colpito e completamente distrutto il Deposito Locomotive e le abitazioni del Personale. La linea è stata interrotta per metri 126.

10 Ottobre 1944: Bombardamento Ponte sul Panaro. E' stata colpita da aerei in picchiata la linea che rimaneva completamente danneg-giata per metri 40.

23 Ottobre 1944: Il giorno 23 in seguito a mitragliamento aereo, della Stazione di Cento, ove era temporaneamente in servizio, ri-maneva gravemente danneggiata la Locomotiva DANTE N° 23.

19 e 20 Ottobre 1944: Il Ponte sul fiume Secchia è stato oggetto per due giorni di seguito ad attacco aereo. E' stata colpita la linea per metri 200.

25 Ottobre 1944: Il giorno 25 è stata colpita da aerei in picchiata la linea fra i Caselli 51 e 52. Il corpo stradale è stato distrutto per una lunghezza di metri 150. Nello stesso giorno sono stati incendiati in seguito a mitragliamento due carri di canapa presso la Stazione di Stellata. I vagoni e la canapa sono andati distrutti, le sottostanti traverse sono pure andate bruciate. Sempre nella stessa giornata è stato mitragliato il Casello 50 che ha riportato danni al coperto e lievi avarie all'esterno.

Inoltre sempre il giorno 25 sono state mitragliate fra il Casello 25 e 26 diverse cisterne di benzina. Il binario è stato gravemente dan-neggiato per metri 200 e le traverse sono andate bruciate.

7 Novembre 1944: Bombardamento linea fra i Caselli 58 e 59 e bombardamento linea fra passalivello Argine Ducale e Casello 69.

Fra il Casello 58 e 60 la linea ha subito gravi danni per metri 140. Fra il passalivello Argine Ducale e il Casello 70 la linea è stata scon-volta per metri 45.

Inoltre fra il Casello 70 e il Casello 69, in seguito alla caduta di numerose bombe ai lati del piano stradale ferroviario la linea ha subito uno spostamento di metri 2 per una lunghezza di metri li-neari 50. Numerose rotaie e traverse hanno dovuto essere sostituite con nuove.

10 e 17 Novembre 1944: Bombardamento Ponte Secchia. Il Ponte ha subito uno spostamento per circa 50 centimetri dagli appog-gi lato Suzzara in senso longitudinale ed ha riportato avarie alle travate principali nonché ad alcuni travi trasversali. La linea nelle immediate adiacenze del Ponte ha subito danni per una lunghezza di m. 35.

17 Novembre 1944: Il giorno 17 alle ore 9:00 circa sono stati col-piti da bombe i due Caselli 24 e 25 posti nel tratto Schivenoglia Poggiorusco. Il Casello 24 ha subito avarie al tetto e gli infissi ri-parabili in breve tempo. Il Casello 25 ha subito invece gravi avarie e tali da ritenerlo semidistrutto. Le due guardiane sono state ferite, una di esse in modo grave. E' stata colpita la linea a 200 metri dal semaforo di Schivenoglia lato Suzzara, per un tratto di 20 metri, 2 rotaie e 20 traverse sono state sostituite.

22 Novembre 1944: Il giorno 22 alle ore 8,30 circa il fabbricato Viaggiatori della Stazione di Magnacavallo in seguito allo scoppio di bomba nel piazzale retrostante ha subito gravissimi danni tanto da considerarlo ora raso al suolo. Nella stessa incursione sono stati colpiti gli scambi d'ingresso della predetta Stazione lato Sermide. La linea è stata colpita in più punti in prossimità del semaforo di Magnacavallo per una lunghezza totale di metri 120. Danni mag-giori sono stati causati alla linea fra i Caselli 32 e 33 dove il binario è stato fortemente spostato e ricoperto di terra per una lunghezza di 50 metri.

1 Dicembre 1944: Il primo Dicembre alle ore 13 circa caccia bom-bardieri hanno colpito il Fabbricato Viaggiatori ed i gabinetti adia-

centi della Stazione di Vallazza Carbonara Po, distruggendoli. E' stata pure colpita la linea in prossimità della predetta Stazione, della quale sono andate distrutte due campate di binario. Bombardamento Ponte Secchia. Il giorno 18, il Ponte in ferro sul fiume Secchia, tratto S. Benedetto Quistello è stato colpito da bom-be in vari punti tanto da ritenerlo inservibile. Il comando tedesco ha provveduto alla sua demolizione per fare posto alla costruzione di un altro ponte in legno.

22 Dicembre 1944: Bombardamento Casello n° 5. Alle ore 9:00 cir-ca il Casello Ferroviario n° 5 posto nel tronco Suzzara Pegognaga è stato colpito da bombe lanciate da aerei in picchiata. Il Fabbricato colpito in più punti è crollato in parte ed è da ritenersi distrutto. La linea è stata danneggiata per 20 metri.

25 Dicembre 1944: Bombardamento Casello 37. Alle ore 9 circa il Casello Ferroviario n° 37 posto nel tratto Magnacavallo Sermide, colpito in pieno da bombe lanciate da aerei è andato completa-mente distrutto.

11 Gennaio 1945: Alle ore 16:00 il Casello n° 63 posto nel tronco Bondeno-Vigarano è stato colpito da bombe. Il Casello ha riportato avarie gravissime ai muri perimetrali da doverlo considerare come distrutto.

29 Gennaio 1945: La linea è stata colpita da bombe in prossimità della progressiva 17+800 sono andate distrutte due rotaie e 25 tra-verse.

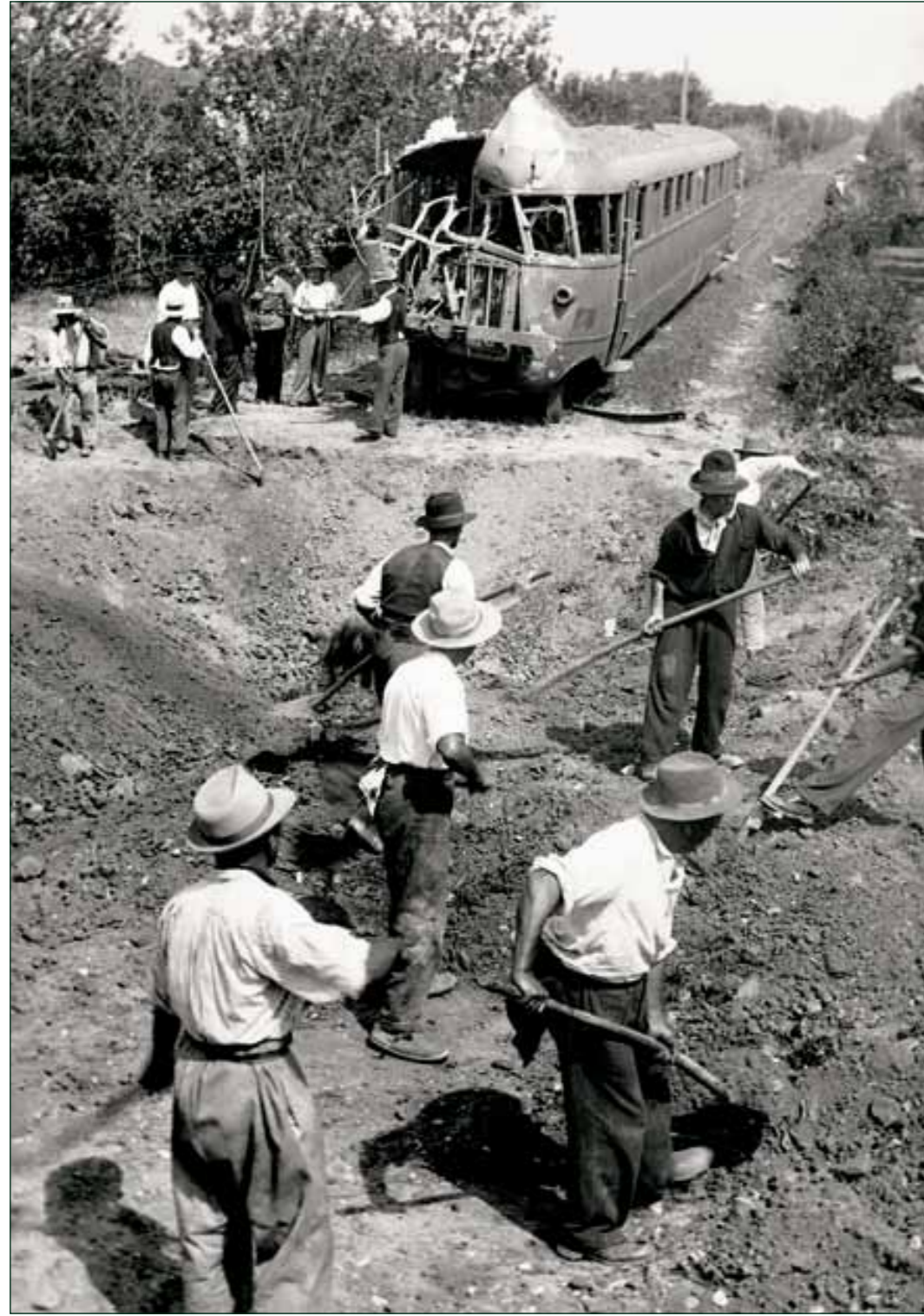
21 Febbraio 1945: Durante il bombardamento aereo di Sermide è stata pure colpita la stazione di Sermide Porto, Il Magazzeno P.V. ed i Cessi. Danni sono stati rilevanti.

4 Aprile 1945: Nella notte del lunedì sul martedì 3 corrente è stata bombardata da un aereo la linea a 400 metri dal Casello 37, lo-calità Rudiana nel tronco Vallazza-Sermide. Rimaneva distrutto il ponticello in ferro dalla luce di mt. 4,50. Due ore dopo una loco-motiva F.S. condotta da Personale tedesco con cisterna e tre carri carichi di canapa e carbone proveniente da Poggio Rusco e diretta a Sermide, data l'oscurità precipitò nella profonda buca facendo

deragliare i retrostanti veicoli.

6 Aprile 1945: Bombardamento linea fra i Caselli 58 e 59. Alle ore 13 circa è stato bombardato il tratto linea compreso fra il Caselli 58 e 59 dal tronco Bondeno-Vigerano. Nella stessa incursione è stata colpita la spalla in muratura del Ponte del Panaro, lato Suzzara, ed il Ponte in legno di recente costruzione rimaneva gravemente danneggiato.

22 Aprile 1945: Bombardamento Stazione di Sermide. In seguito al bombardamento aereo sono stati colpiti il fabbricato del Magazzeno P.V. il quale è andato distrutto ed i Fabbricati vicini, Ufficio ed abi-tazione Magazziniere ed il Magazzeno propriamente detto hanno riportato danni al tetto ed ai serramenti. L'Officina riparazioni loco-motive ed il fabbricato addetto alla lavorazione del legno, colpiti da bombe hanno riportato gravi avarie ai muri ed al tetto. Sempre nello stesso giorno e sempre nella stessa abitazione, il comando tedesco ha fatto saltare a mezzo esplosivo il rifornitore dell'acqua il quale è stato raso al suolo, ed in conseguenza dello scoppio sono andati distrutti il fabbricato Magazzeno del ferro, ed il piccolo fab-bricato adibito al bagno degli operai. Sempre a mezzo esplosivo è stato fatto saltare il Fabbricato Viaggiatori il quale è rimasto se rima-nete danneggiato. I rimanenti fabbricati della stazione di Sermide hanno subito molte avarie, ma non gravi, ai serramenti e ai tetti. Sempre da parte del predetto comando tedesco, sono state dan-neggiate ai cilindri, in seguito a scoppio di mine, tre locomotive, due di proprietà F.S. ed una della S.V. giacenti presso questo depo-sito. Infine alla sera del 22, il comando tedesco con il suo seguito ha utilizzato due locomotive per portarsi a Revere. Una di esse, la Petrarca, è stata seriamente danneggiata da mitragliamento aereo. 21 Aprile 1945: Nella curva posta subito dopo lo scambio ester-no della Stazione di Sermide, lato Ferrara, in seguito all'incendio prodotto da mitragliamento aereo, 21 carri di canapa e fieno sono andati distrutti dal fuoco. Il binario è stato interessato per una lun-ghezza di circa 200 metri, ha subito lievi avarie al materiale metalli-co, mentre le traverse sono andate distrutte.





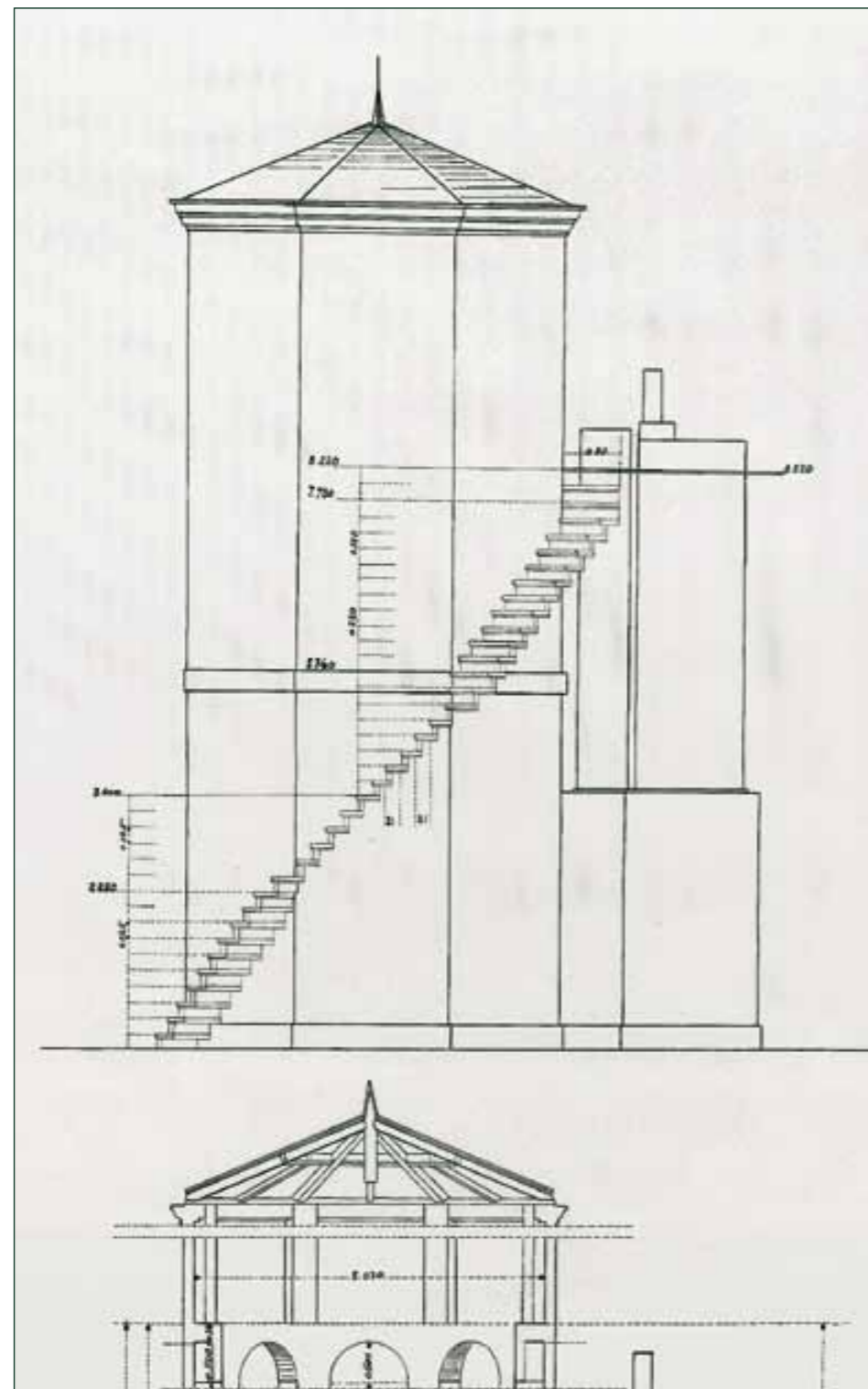


Didascalie:

- 1: Bombardamento del Deposito Locomotive (Sermide, 8/7/1944)
- 2: Bombardamento in linea presso Pegognaga (27/6/1944)
- 3: Deposito Locomotive bombardato (Sermide, 8/7/1944)
- 4: Bombardamento in linea presso Pegognaga. La rimorchiata è stata sbalzata sul terreno circostante (27/6/1944)
- 5: Rimorchiata Ln 60.01 bombardata e sbalzata in campagna (Pegognaga, 27/6/1944)
- 6: Genio Ferrovieri della Wehrmacht (Magnacavallo, 1944)
- 7: Bombardamento del ponte e distruzione del Casello 17 (San Benedetto Po, 3/7/1944)
- 8: Carro sociale M 230 requisito e danneggiato da bombardamento (Piacenza?, 1945)
- 9: Genio della Wehrmacht e ferrovieri con il gelataio ambulante Fiorini (Poggio Rusco, 1944)

LA RICOSTRUZIONE

Il serbatoio dell'acqua



Il serbatoio dell'acqua

Alla fine del 1945 la situazione a Sermide era nera. Le automotrici erano fuori servizio. La 72.01 era stata bombardata e mitragliata dagli aerei alleati e nella notte successiva accuratamente spolpata fino al telaio da civili rimasti ignoti della zona di Guastalla, ove era stata portata dai Tedeschi. Stessa sorte era toccata alla 72.02 ad Occhiobello (Rovigo). La 72.04 era in condizioni analoghe tra Guastalla e Parma. La littorina 72.03 e il rimorchio Ln 60.01 erano stati bombardati nel 1944 nei pressi di Pegognaga: rimorchio totalmente distrutto, mentre una testata della littorina era andata sventrata.

La novità che nemmeno i Reali Carabinieri riuscivano più a controllare era rappresentata dal fenomeno del depreddamento, che riguardava ogni oggetto disponibile, fosse bombardiere precipitato o treno. Alcune famiglie erano vissute fino alla fine degli anni '50 con abiti, bluse e braghe rosse o verdi, rispettivamente i tessuti della I e III classe, colori lontani anni luce dalle abitudini locali.

A Sermide si temeva fortemente per il futuro della Ferrovia e di conseguenza per il proprio lavoro e le famiglie, tutte uscite prostrate dai pericoli e dalle privazioni della guerra.

Urgeva fare ripartire il traffico dei passeggeri e delle merci, un segno tangibile di ripresa visibile all'esterno. La Reno 13 era uscita quasi totalmente distrutta vicino a Ferrara da uno scontro notturno con un treno tedesco. Per avere la Mincio 14, il Capitano Müller del Genio tedesco aggiungeva sempre un extra (generalmente un'anatra) alla richiesta del Capo Deposito di Sermide, in quanto era la locomotiva più facile da guidare ed era anche la più parca nei consumi. Era stata abbandonata a Revere, e qui reclutata dagli Americani fino all'Ottobre 1945. Restituita alle FSF, era apparsa in discrete condizioni, meglio della Po 15. La Panaro 12 e la Secchia 11 erano state colpite dal bombardamento dell'8/7/1944 a Sermide e ne portavano vistosi

e devastanti segni.

Le grosse locomotive da merci erano state usate ancora di più. La Virgilio 21 era finita a Verona, investita da un treno e restituita solo nel 1946, appena in grado di circolare. La Dante 23 era stata ritrovata a Piacenza dalla linea Bologna-Revere, dove era stata sfruttata fino all'estremo dalle truppe tedesche in ritirata. La meno danneggiata era la Petrarca 24, usata come le precedenti, lasciata a Revere ma sottoposta a media riparazione appena rientrata a Sermide, una manutenzione condotta in condizioni estreme.

In conclusione, disponibili e funzionanti c'erano solo la Mincio 14 e la Petrarca 24 assieme a diversi carri merce, mentre quasi tutte le vetture SIG e le littorine erano distrutte e depredate. Il Capo Deposito Ghiretti radunò i pochi operai disponibili e spiegò loro che dovevano ripartire, senza sperare in alcun aiuto o soldi. La Direzione a Ferrara era nei guai, in cassa non c'era più nulla. Era un circolo vizioso: bisognava riparare il riparabile, ma per questo ci voleva l'Officina, la quale era invece quasi totalmente distrutta.

La caldaia a vapore che azionava i meccanismi principali dell'Officina fu la prima ad essere rimessa in funzione. Carri merce con l'aggiunta di robuste panche di legno divennero vetture per trasporto di primi studenti che riprendevano ad andare a Bondeno o Ferrara. All'Officina mancavano ancora combustibili, molti pezzi e strumenti razziati e il serbatoio dell'acqua, andato perso durante l'incursione aerea.

Il Capo Deposito disegnò un piano articolato e di sottile astuzia, adatto alla atmosfera di quei giorni. L'idea di base fu quella di costruire un serbatoio più grande del precedente e metterlo sopra un castello metallico. Per il ferro di recupero per costruire il castello non c'erano problemi, mancava invece il serbatoio. La soluzione proposta fu quella di usare una cisterna ferroviaria. La FSF ne possedeva alcune ma di piccole dimensioni, che inoltre erano indispensabili per rifornire le macchine a vapore.

Si optò per una operazione più spregiudicata al di fuori dei binari sociali. Per l'operazione serbatoio erano necessari carbone e una macchina a vapore, leggera e veloce e che consumasse poco. Infatti un limite operativo dei tempi era rappresentato dal fatto che le Autorità Alleate non fornivano carbone, se non in piccole quantità e solo alle FS, per di più di cattiva qualità. Serviva una spedizione a Ferrara, ufficialmente per un aiuto a rimettere in ordine la distribuzione di una vaporiera danneggiata dal pesante impegno bellico. Per lo scopo fu scelta la Mincio 14: alimentando il forno a legna, a tronchi raccolti tra i residui della siepe e con ogni altra cosa che bruciasse, la locomotiva raggiunse Ferrara, a bassa velocità ma con scorta inconsueta di operai e pale. L'Officina e il Deposito Locomotive FS e la rotonda della Stazione di Ferrara erano poste lato Sermide, quindi defilate ma vicine ad una squadrata montagna di carbone, che serviva alle nuove 736 americane che da Bari assicuravano tutti trasporti sull'Adriatica fino a Pontelagoscuro.

La Mincio 14 fu riparata con studiata lentezza ed estrema cura del dettaglio, mentre gli operai FSF non impegnati prelevavano pezzo per pezzo il carbone e lo stipavano nel tender, in cesti e in sacchi posti sui serbatoi dell'acqua. Indubbia fu la complicità o per lo meno la vista assai modesta da parte degli operai FS. Quel che conta è che la macchina era carica al massimo e la sua pressione quasi a 10, massimo consentito per la caldaia No.1456 dalla Maffei, tarata su 12. Il macchinista Otello Grazi assicurò un ritorno molto più rapido, perché stava scattando la fase due del piano, la più complessa e richiedente massimo coordinamento.

La Mincio arrivò a Poggio Rusco attraverso la stretta curva originata dalla disputa con la Rete Adriatica e si pose in somniona quanto vigile attesa nella zona del piano raccoglitore del magazzino merci. I merci avevano ripreso a passare sulle linee FS, pur con i limiti rappresentati dai ponti metallici distrutti sul fiume Po. I merci in arrivo vennero accuratamente scanneriz-

zati per composizione, dopo avere acquisito la complicità del Capo Stazione e del Manovratore con adeguato rifornimento di blocchi di zucchero dell'Eridania di Bondeno.

Finalmente si trovò un carro cisterna meccanicamente in forma, che una accurata percussione assicurò essere vuota. Il carro fu staccato dal treno: la Mincio fornì una rapida e silenziosa manovra, isolò il carro oggetto dei desideri e riattaccò il troncone mozzo all'ignaro treno merci. Con la preda al traino e a cabina avanti, la Mincio divorò i Km fino a Sermide. Otello Grazi non badò stavolta a economie di carbone, era necessario fare presto a tutti i costi. Il Capo Deposito Costante Ghiretti assieme a Franco Xella, Arturo Pinzetta e Severo Fabbri (detto Sanca) attendevano con tutti i loro ferri del mestiere l'arrivo della cisterna FS. Grazi portò la preda sul binario vicino all'Officina delle macchine a vapore: la cisterna fu svitata, sbullonata, segata e staccata dal carro in poche ore, appoggiata a terra e dipinta in bianco per fare sparire ogni segno di riconoscimento. Stessa sorte toccò al carro, ricoperto accuratamente di nero, ogni targa eliminata al pari di punzoni e altri segni che potessero ricondurre alla precedente proprietà. Il carro fu usato negli anni successivi per costruire una cisterna per il diserbante.

La cisterna fu appesa ad un argano che operava su una torre fatta di rotaie lasciate dai Tedeschi: sotto iniziò la costruzione del castello vero e proprio, basato su pezzi di varia provenienza, che includevano da materiale rapinato nei paesi dell'Est, relitti di bombardieri precipitati in zona e recuperi dai ponti sul Secchia e Panaro, andati distrutti. Solo la manodopera era locale e così motivata che in 3 giorni finì la torre su cui troneggiava la cisterna. La struttura tenne benissimo, anche se forse non tutti i dettami della Legge 626 erano stati rispettati. Servì perfettamente l'Officina per oltre 40 anni, fino a quando il progresso sindacale suggerì di spostare la linea di qualche metro per migliorare le performance e la sicurezza.

F.M.



Didascalie:

- 1: Primo rifornitore d'acqua di Sermide
- 2: Locomotiva Mincio 14 e cisterna per il rifornimento d'acqua (Sermide, 1958, foto M. Grillo)
- 3: ALn 72 a Sermide (foto R. Cocchi)

LA RICOSTRUZIONE

I Ponti



Il ponte di ferro sul Secchia

Il tratto successivo a Fossa Madama e le bonifiche vedeva la comparsa della rampa del Secchia, in curva a sinistra con le rive protette da robinia, la persecuzione dei cantonieri addetti alla gestione ma di robuste radici. La velocità massima scendeva significativamente dai 60 Km/h. Il culmine era rappresentato dal nuovissimo ponte in ferro che la Terni aveva varato nell'Ottobre del 1954, che aveva concluso il ponte in stilate di legno costruito nel 1944 da genieri della Wehrmacht. Due locomotive a vapore gruppo 735 erano venute da Rimini per il collaudo, procedendo quasi a tentoni per la evanescenza delle rotaie da 27 kg/m, mai cambiate dal 1888. Le due macchine, costruite nel 1917 negli USA quando l'Italia se l'era vista brutta in guerra, avevano fatto il loro dovere, un carosello di prove di carico, delicate frenate sul ponte e altrettanto soffici partenze. I Geometri Di Concetto dell'Ispettorato e Barra della FSF erano soddisfatti, per altre ragioni lo erano soprattutto le squadre di cantonieri di Quistello e San Benedetto, che si erano spossate a portare rotaie e traverse sulle due opposte rampe con il solo aiuto del carrello. L'inaugurazione avvenne nel Novembre del 1954 con un gran concorso di gente, favorito dal periodo di riposo dei lavori della campagna e dal fatto che il "ponte di ferro" era entrato negli incubi di tutti negli ultimi due anni della guerra, quale bersaglio degli attacchi dei caccia-bombardieri, che non l'avevano mai centrato. Avevano invece raso al suolo il Casello 17 e danneggiato molte cose attorno. Tra i contadini c'era Rubens Bardini, all'anagrafe Attilio(*), che abitava in una vicina corte con un bugno di acqua sorgiva coronato da salici. Rubens aveva lavorato nella tecnologica Torino e quindi era qualificato per parlare con i macchinisti, supponenti come sempre e pronti a raccogliere l'indotto di gloria del momento e di ammirazione di cui

venivano allora circondati i "maestri". La domanda negli occhi di tutti, imbarazzati nei loro tabarri a ruota, era quanto pesassero i due mostri di ferro, di gran lunga più grossi ed articolati delle piccole tre assi della Suzzara-Ferrara. Il macchinista della prima macchina, ferma sul passaggio a livello incustodito lato Suzzara, sparò una serie di dati su locomotiva, carbone e tender, ma tutto in tonnellate. Seguì un altro dramma, quando riferì dell'acqua del tender, indicandola in metri cubi. La folla non capì, vennero il Sorvegliante Sostaro

e il Caposquadra Papazzoni a tentare delle faticose conversioni in quintali, unica unità di misura riconosciuta. Il sorriso ritornò su tutti, dando la stura a racconti che sarebbero durati anni alla sera nelle stalle, solo quando Rubens ebbe l'idea della equazione in sacchi di farina. Il sacco era l'unità di misura della forza di un uomo: assunse quindi nuovo valore e significato accettato nel territorio sapere che la sola locomotiva pesava ben oltre 1000 sacchi di farina.

F.M.













Didascalie:

- 1: Passaggio di ALn 72 sul ponte provvisorio sul Panaro (Ospitale di Bondeno, ~1950, foto A. Felicioli)
- 2: Benedizione del nuovo ponte (Quistello, Novembre 1954)
- 3: Geom. Antonio Barra sopra il ponte provvisorio sul Secchia in piena (Quistello, 1951)
- 4: La squadra al lavoro presso il nuovo ponte sul Secchia (San Benedetto Po, 1954)
- 5: Collaudo del ponte in ferro sul Secchia (Locomotive FS 735.119, 471.131 e .116) (San Benedetto Po, 29/10/1954)
- 6: Collaudo del ponte in ferro sul Secchia (Locomotive FS 735.119, 471.131 e .116) (San Benedetto Po, 29/10/1954)
- 7: Assistente Ghiretti e Geom. R. Menozzi nei preparativi del collaudo del ponte della Terni (Quistello, 29/10/1954)
- 8: Emilio Sostaro sul nuovo ponte sul Secchia (1954)
- 9: Lino Santini sul nuovo ponte sul Secchia (1954)
- 10: Lino Santini durante i lavori di varo del ponte sul Secchia (Quistello, 1954)
- 11: ALn 56 sul nuovo ponte in ferro sul fiume Secchia (~1980, foto R. Cocchi)
- 12: Ponte originale della Cottrau sul Panaro (Ospitale di Bondeno, ~1930)
- 13: Rilevato e spallette del ponte sul Panaro danneggiati da bombardamento (Ospitale di Bondeno, 1/7/1944)
- 14: Costruzione del ponte provvisorio da parte del Genio Pontieri tedesco (Ospitale di Bondeno, 1944)
- 15: ALn 72 sul ponte provvisorio sul Panaro (Ospitale di Bondeno, ~1950, foto A. Felicioli)
- 16: Ponte demolito e linea interrotta da bombardamento (Ospitale di Bondeno, 3/8/1944)
- 17: ALn 72 e rimorchiata Ln 60.01 sul ponte provvisorio sul Panaro durante la piena (Ospitale di Bondeno, 14/11/1951)
- 18: Lavori di costruzione del nuovo ponte sul Panaro (Bondeno, 1954)
- 19: Commissione di collaudo del ponte sul Panaro (Ing. G. Belardini, Geom. Barra, Di Concetto e Menozzi) (Bondeno, 1954)

IL SOCIALE DELLA FSF

La Colonia



La Colonia

La distinzione tra i figli di chi lavorava la terra e quelli invece di una famiglia della Ferrovia era il fatto che i secondi erano oggetto di una superiore attenzione al sociale e alla salute. Questo era resa possibile dalla Cassa di Mutuo Soccorso (da tutti, la Cassa Soccorso), una delle conquiste delle lotte dei Ferrovieri dei primi anni del secolo ventesimo, che si erano dotati di uno strumento che assicurava una assistenza medica facilitata.

Uno dei residui di igiene ambientale ereditato dal Ventennio era l'elioterapia, meglio nota come la cura del sole. Diverse generazioni di bambini avevano tratto reale giovamento dalla esposizione della pelle al sole, in fortissima contrapposizione ad inveterate convinzioni materne che obbligavano i bambini a coprire la testa con grandi cappelli di paglia (si favoleggiava di gravi encefaliti letargiche causate anche da pochi minuti di esposizione al sole) e gli esili toraci con maglie di fitta lana. Per contrappasso, c'era invece una rigida libertà espositiva della gamba, notoriamente priva di organi importanti e quindi indifferente ai rigori stagionali.

Gerardo Menani era persona di qualità superiori e a Sermide aveva creato nel 1950 la Sala della Comunità, fucina del Ricreatorio Parrocchiale. Entrato a lavorare a Ferrara nella Direzione della Ferrovia, aveva assicurato la continuità nel fornire ai bambini degli agenti FSF l'opportunità di fruire delle colonie estive al mare. Il mare era un grande salto qualitativo rispetto alle colonie elioterapiche sul Po, di moderato e casalingo impatto e familiarità. Il numero dei bambini terricoli che avevano visto il mare erano in numero assai limitato negli anni '50.

La colonia iniziava i primi di Luglio e durava un mese. Gli aspetti critici dell'evento riguardavano abbigliamento e trasporti, nemmeno considerato invece il fatto che i bambini sof-

frissero a stare fuori di casa e soprattutto lontano dai genitori. Abbigliamento: alle famiglie del partente veniva richiesto di fornire una maglietta a righe trasversali bianco e azzurro (modello marino), canottiera standard, pantaloncino corto leggero e uno più pesante. Veniva anche richiesto un pullover modello simil cardigan, preferibilmente blu. Le scarpe erano quelle normali di casa con lacci, con l'aggiunta di un paio di sandalini, del convenzionale modello francescano a due bande.

Mare significava immersione in acqua e quindi si imponeva il costume da bagno. Non esistendo allora negozi in grado di fornire tali capi sportivi, un efficiente passaparola aveva guidato le famiglie della Ferrovia al disegno di un modellino di pantaloncino sgambato, di colore rigorosamente verde. La tradizionale oculatezza della zona orientò anche la scelta del materiale, lana spessa derivata da coperte militari (italiane o anglosassoni) modellata alla sera con i ferri. Ogni famiglia creò un proprio modellino di costume, variabile per altezza e per modalità di sospensione in vita. Le famiglie di reddito più modesto facevano ricorso ad un rodato approccio basato sull'elastico (anch'esso rigorosamente di recupero), passato in un'abile ripiegatura del bordo superiore del costume. Le famiglie più alte nella gerarchia della Ferrovia si differenziavano anche in questo, adottando una cinturina che agiva all'uopo infilata in passanti dello stesso materiale. La vezzosità di design e di insieme cromatico imponevano che la cintura fosse di colore bianco o chiaro. Posizioni intermedie erano l'aggiunta di semplici bottoni (generalmente due), posti anteriormente, di colore bianco e con funzione solo decorativa. Le bambine coprivano pudicamente il petto con prolungamento di apposite pettorine che si annodano sul collo.

I capi di abbigliamento della comunità avevano la inderogabile necessità di essere identificati come propri e venivano quindi marcati con l'apposizione di un numero rosso su un

piccolo quadrato di tessuto bianco. Il numero era assegnato inizialmente da Menani, ma tendeva a rimanere lo stesso negli anni a venire per dettati di economia pre-bocconiana.

Si poneva poi il problema del trasporto di questi capi: la risposta del lider maximo Gerardo fu quella di richiedere la costruzione di un sacchettino di tela azzurra (anch'esso marcato) con chiusura fatta da lunghi lacci, che ne assicuravano al contempo il trasporto a tracolla.

L'unico lusso concesso ai partenti era il bicchiere componibile fatto di anelli concentrici in plastica o lamierino che assicuravano una tenuta del liquido, ancorché moderata.

Trasporti: la colonia era posta a Riccione, località lanciata dal Ventennio per la sua prossimità a Predappio. Mezzo di comunicazione era il treno Ferrara-Ravenna-Rimini, che partiva alle 7:23. I bambini delle famiglie poste tra Sermide e Suzzara non ce la facevano ad essere per quell'ora a Ferrara, ma qui provvedeva una certa forma di solidarietà aziendale. I bambini con questa necessità venivano messi a dormire la sera precedente a casa del Capodeposito Ghiretti, la cui famiglia per una volta all'anno aveva almeno 10 bambini da accudire. L'agitazione per viaggio e novità era alta, ma le minacce non montessoriane delle famiglie assicuravano in genere una tranquilla gestione della prima fase. Il mattino successivo si partiva con la littorina da Sermide e si giungeva freschi a Ferrara. Il treno per Rimini era addirittura un Direttissimo con nome, l'Adria Express, di grande impegno internazionale perché portava persone da Austria e Germania fino al mare. La Ferrara-Ravenna non era ancora elettrificata, per cui era mantenuta la trazione a vapore: questa era assicurata dalle tozze 623 di Venezia o Rimini. Nei fine settimana o d'estate la situazione cambiava totalmente quando una 685 diveniva titolare. La comitiva FSF aveva una vettura riservata e un significativo sconto sui biglietti. Già dalla partenza, iniziava l'analisi comparativa da parte dei bambini tra il materiale dello “Stato” e

quello più modesto della FSF. Spesso l'Adria Express aveva un numero alto di vetture, che rendevano necessaria la doppia trazione. I pre-riscaldatori Franco Crosti delle 623 emettevano particelle incombuste di carbone in quantità, per cui c'era il divieto assoluto di sporgersi dal finestrino per evitare il pulviscolo negli occhi. I bambini ingannavano il tempo sfoggiando i mitici bicchierini e bevendo dalle bottiglie di acqua col tappo a macchinetta portate da casa. I più ricchi avevano l'Idrolitina gasata.

I Capi delle stazioni avevano a quei tempi l'ambizione che la propria fosse più curata e più bella delle altre. Questa sottile competizione sulla FSF era prevalentemente affidata alle Capesse, le mogli che nel paese assurgevano a rango socialmente superiore. Queste usavano il giardino (di solito posto accanto al cancelletto ove entravano i passeggeri) come vetrina: aree con un pino posto al centro e che ospitavano una distesa di fiori pregiati. Dominanti erano il lilium e le viole, quelle scure dette da giardino, un marker esclusivo di alcune case.

Complici le maggiori dimensioni, le stazioni delle FS erano diventate una passerella di aiuole curatissime, di fontane simil-laocooniane, di costruzioni monumentali che includevano anche pezzi di rotabili. La Direzione delle FS gettò benzina sul fuoco, lanciando il concorso “Stazioni Fiorite”, con premi in denaro per i Capistazione che investivano nella cura del posto di lavoro.

La grandezza delle stazioni e la diversa organizzazione e presentazione erano ulteriori spunti comparativi per considerazioni per chi non aveva mai lasciato il proprio borgo.

C'era poi l'attesa spasmodica per chi vedeva il mare per primo, una semplice fetta azzurra in mezzo a stabilimenti e case, ma una rarità assoluta per i terricoli della Bassa.

Il viaggio proseguiva fino a Rimini, dove la trazione diveniva elettrica. Le 623 venivano sostituite da un E.428, che racco-

glieva la stupita ammirazione dei giovani rampolli FSF di fronte a un locomotore elettrico lungo quasi come una littorina. Menani e la FSF avevano il privilegio di una fermata straordinaria a Misano, ove il gruppo veniva fatto scendere dalle carrozze con mille precauzioni da parte delle “Signorine”. Si giungeva quindi alla sede della colonia, la Pensione Vela d'Oro sita in Viale Michelangelo. A quel tempo la zona era nella periferia di Riccione e si prestava bene ad un impegno di ospitalità per bambini fuori dalle pertinenze dei costosi bagni. Il fronte della pensione era posto sul lato della Via Emilia, separato da un alto muretto con mattoni traforati e da robusto cancello. L'uscita operativa era sul lato che dava sulle dune di sabbia che proseguivano in direzione di Cattolica, del tutto disabitate.

Una stradina di terra portava alla spiaggia, ove l'attrezzatura era basata su tendoni a righe montati su 4 pali quadrati e su qualche spartana poltrona di tela, che ospitavano Gerardo e la sua corte.

Occupazione principe dei bambini erano i giochi con la sabbia, di qualità ben diversa da quella terrosa delle bonifiche e del Po. La prima settimana era obbligatorio l'uso della maglietta e del cappellino bianco con visiera per evitare scottature, anche se l'epidermide cominciava ad essere gradualmente esposta.

I giochi di spiaggia erano costituiti prevalentemente da scavi, con la sorpresa di trovare l'acqua a pochi centimetri di profondità. La mano a coppa del giovane di colonia raccoglieva acqua e sabbia e cominciava a costruire le prime stalagmiti di vaga fattura gotica. Questo portava il giovane colono ad acquisire una certa manualità e fiducia, il quale si avventurava poi in costruzioni sempre più ardite. Una di queste era costituita dalla trappola: con i suggerimenti ed istruzioni dei più anziani della colonia, si costruiva un buco abbastanza grande, il quale veniva astutamente ricoperto con rami trovati

sulla spiaggia, qualche ramo frondoso e quindi ricoperto di sabbia. L'ultimo strato era di sabbia secca, per cui solo un occhio esperto poteva individuare una trappola tipo VietCong. A questo punto scattava l'ardita operazione di invitare una delle ragazze della colonia con richiami vari. Si assisteva allora allo spettacolo di una bambina di 6-7 anni che affondava nella buca, anche se di pochi centimetri. Le lacrime che ne seguivano erano dovute più alla vergogna di essere cadute nel tranello dei maschi più che per motivi ortopedici.

L'acquisizione di superiori competenze idraulico-ingegneristiche conduceva inevitabilmente alla costruzione della pista destinata alle biglie. La pista aveva due tipiche ed immutabili conformazioni: montagna o vigorelli. La montagna era un groviglio di strade con salite e discese costellate di trappole. Chi vi cadeva, doveva ripartire da capo. Le piste erano costituite da torciglioni con salite impennate di montagna, difficili gallerie, tranquilli tratti pianeggianti ed infine passaggi su stretti ponticelli. Sulla pista correvano le palline con i ciclisti, costituite da due emisfere di plastica di colori differenti, con l'immagine di un corridore posta sagittalmente. Le più popolari erano quelle di Coppi e Bartali, ma chi aveva la fortuna di seguire da casa “Il giro minuto per minuto” poteva vantare conoscenze che arrivavano a Nino Defilippis, Louison Bobet, Franco Balmamion, Ercole Baldini e il mitico Charly Gaul, il re della montagna. Queste biglie venivano mosse tramite cricco, il risultato di lunghi allenamenti invernali con le biglie di vetro e le buche. Le biglie di vetro erano mosse con il movimento generato dall'azione del pollice che faceva pressione istantanea sulla biglia tenuta ferma dall'indice. I più bravi venivano identificati come *burleur* per l'abilità di bocciare le biglie nemiche e raggiungere direttamente la “pina”, termine indicante la buca di meta. La biglia dei giocatori da spiaggia era molto più grossa di quella di vetro (o terracotta) e per di più molto più leggera. Si elaborava allora una tecnica diffe-

rente basata su dito medio caricato a molla sul pollice, il quale colpiva la leggera pallina in plastica, che poteva così lanciarsi sulla pista tra le sue intrinseche difficoltà.

Dopo la prima settimana, il giovane colono maturava il concetto che le montagne fosse gioco da femmina, non sufficientemente virile per un ambiente che ancora risentiva di passati miti, duri a morire. Si costruiva allora l'epitome del gioco di spiaggia, il vigorelli. Trattavasi di pista ellittica che poteva avere una lunghezza di svariati metri e riproduceva fedelmente il tempio milanese del ciclismo su pista, sul cui parquet si sfidavano i campioni di allora. Noti erano i surplaces di Antonio Maspes, che cercava sempre la partenza in seconda fila per sfruttare la ruota e controllare il duellante.

Per costruire un vigorelli ci volevano secchielli, pale e palette e molto lavoro. I bambini piccoli erano deputati al trasporto e all'accumulo di sabbia bagnata per costruire la componente strutturale più difficile, le curve sopraelevate. I più vecchi provvedevano al disegno del tracciato, alla gettata della pista piana con relativi bordi di contenimento ed infine alla costruzione delle curve, ove si provava l'abilità del lanciatore, ma anche del progettista. Dopo un giro di collaudo, partivano le gare, appannaggio dei più vecchi, con i giovani con l'umile compito di mantenere umida la pista che tendeva a seccare sotto il sole.

Tutto ciò fino alle ore 11:00, l'ora dedicata al bagno. In tempi privi di previsioni metereologiche, vigeva l'inappellabile decisione di Gerardo, il quale valutava sole, onda, temperatura di aria e acqua e direzione del vento (quello chiamato Garbino poteva trascinare i bambini fino all'allora Jugoslavia). Altro riferimento era la bandiera esposta dai rari bagnini: solo quella bianca era compatibile con le abluzioni. Una volta passati positivamente questi criteri selettivi, c'era da superare il test più difficile costituito dalla una valutazioilhne dello stato di salute del giovane colono. La *personalized medicine* di al-

lora era molto semplificata. I bambini erano allineati in riva al mare e la lingua scannerizzata visivamente: quelli con la lingua “sporca” erano costretti a ritornare sotto l'ombrellone con un umore vicino al suicidio e per di più con obbligo di Euchessina serale. Quindi Gerardo si toglieva la canottiera e dava il colpo di fischio che consentiva ai selezionati di raggiungere le acque. Intanto le Signorine avevano costituito un muro di sbarramento in acque che in genere non eccedevano profondità di 30-40 centimetri.

L'entrata in acqua dei 30 giovani coloni era simile alla carica di Balaclava per impeto e coraggio. Le foto di quegli anni mostrano che alcuni maschi e la maggior parte delle bambine portavano salvagenti a ciambella e - i più ricchi - ad ochetta. Lo strumento era non oggetto di divertimento, ma un reale salvavita di difesa dalle caratteristiche strutturali del costume da bagno. Infatti la lana derivata dalle coperte militari aveva la capacità di assorbire importanti quantità di acqua salata, impregnandone in maniera stabile le fibre. Questo carico provocava frequenti cedimenti strutturali degli elastici impiegati per il sostegno, con imbarazzanti ostensioni di infantili intimità. Quando l'elastico invece teneva e soprattutto nel caso delle bambine con pettorina appesa al collo, la situazione poteva diventare critica. La cromatografia ascendente su fibra di lana portava ad accumuli di acqua pari al 10-20% del peso corporeo dei coloni, nell'ordine di circa 20-25 Kg. Il previdente Gerardo aveva quindi favorito gli acquisti di ciambelle e ochette a scopi di evitare perdite di bambini, anche in acque molto basse.

L'uso del moscone era rarissimo privilegio riservato a chi aveva genitori in visita e con voglia di dedicare tempo e soldi a qualcosa di grande lusso, come erano considerati i giochi dei bambini. E' chiaro che chi tornava da una gita sul moscone diventava oggetto di fulminanti invidie che potevano durare a lungo, in quanto ci si spingeva oltre la prima banchina,

zona di accumulo di sabbia e limite considerato invalicabile da ogni persona di buon senso.

Il bagno terminava quando compariva il segno che la semeiotica medica di allora indicava come prossimità al collasso. Questo era costituito dal raggrinzimento delle dita, oggetto di continue ispezioni durante l'ammollo. Partivano allora i due colpi regolamentari di fischietto e questa volta i bambini si avviavano lentamente e malvolentieri sulla spiaggia e lontano dal desiderato bagno.

Gerardo allora faceva fare una serie di ritmici movimenti noti come ginnastica, che avevano lo scopo di tenere attivo il muscolo e - in maniera non confessata - permettere la conta degli emersi.

Ignoti a quei tempi teli o asciugamani, per cui l'acqua veniva eliminata dal sole e con molta più lentezza percolava dai costumini.

Dopo la parentesi sportivo-balneatoria, il gruppo ritornava alla Vela d'Oro per pranzo ed obbligatoria gabanella.

Il pomeriggio era dedicato al gioco di massima virilità e abilità costruttiva. La trincea nasceva dalla inderogabile necessità di avere il lato Cattolica della Pensione Vela d'Oro protetto. Nessuno ha mai colto la ragione reale di questa strategia *à la* Maginot, né si erano viste incursioni di pirati o comacchiesi dalla fine della II Guerra mondiale. Suggestivi forse potevano essere i relitti di fortificazioni e blocchi anti-sbarco lasciati dalla Wehrmacht e di costoso smaltimento post-bellico. La trincea si poteva fare a scopo di allenamento sulla spiaggia, anche se mal tollerata per il disturbo dei grandi passeggiatori da battaglia, la cui unica e reale professione era di criticare quanto veniva fatto di fuori norma. Comunque i giovani coloni scavavano la trincea. Per fare questo non erano sufficienti le palette e i secchielli convenzionali: era necessario passare al badilino da Lire 500 distribuito ogni mattina dai vu cumprà ante litteram, riminesi che caricavano su una bici un bidone

per braccia del manubrio e un terzo sul portapacchi posteriore. Questi container erano pieni di ogni ben di Dio per l'edonismo da spiaggia e venivano reclamizzati con un crudele “piangetebambinichevadovia”. La popolazione della colonia era chiaramente senza soldi e solo Gerardo poteva, ad insindacabile giudizio, consentire spese voluttuarie. Inconfessati accordi pre-partenza consentivano a taluni fortunati l'accesso al sibaritico badilino in lamiera con manico passato al tornio. Naturale complemento era il secchiello grande, di plastica ma robusto e quindi in grado di portare grandi quantità di sabbia bagnata.

La strumentazione d'avanguardia e l'esperienza acquisita nella spiaggia consentivano al passaggio alle dune poste sul lato Cattolica della Pensione, del tutto non frequentata e occupata solamente da erbe, spini e piante in grado di crescere in quella savana. Questo era l'ambientazione ideale per disegnare strutture degne della linea difensive passate di lì qualche decennio prima e che impegnavano la popolazione maschile per giorni e giorni. Le femmine erano escluse a causa di potenziali rischi di cadute (in realtà, per inconfessata misoginia). La trincea vera e propria aveva come coronamento un muro esterno di sabbia pressata, cui venivano messi legni e rami spinosi a formare mini cavalli di frisia. Le retrovie erano costituite invece da scavi profondi, che agivano da ipotetici luoghi di riposo e protezione.

La occhiuta vigilanza di Gerardo e delle Signorine era sempre attiva. Come da protocollo, le Signorine esprimevano sonoramente il loro disappunto per attività tanto faticose, che sporcavano tutti i vestiti e che lasciavano i bambini spossati. Gerardo invece aveva una sua strategia sottile e i ragazzi venivano lasciati a giocare finché non giungeva il buio. Questo era il segnale non negoziabile che si tornava alla Pensione e ci si avvicinava alla cena dopo sommario lavaggio delle mani. A questo punto intervenivano le arti di Pina, la sorella di

Gerardo addetta alla cucina, che gestiva una struttura da stella Michelin. Infatti vi erano gruppi di Italiani e Tedeschi che venivano appositamente per assaggiare lo spaghetti di Pina e il suo pesce fritto.

I bambini mangiavano con vigoroso appetito: la somma di fatica fisica più pranzetto agivano come potente facilitatore del sonno e le Signorine potevano star tranquille che dopo le 21 nessun ragazzo era più sveglio.

Quando pioveva c'era la triste passeggiata, guidato dalle onnipresenti Signorine e con Gerardo in testa. In quelle occasioni, la pancromatica colonia dei bambini della Ferrovia avevano occasione di incontrare le file ordinatissime e serrate di bambini di altre colonie, guidate da rigide suore o da algide schwester. I bambini delle colonie delle Ferrovie, della Stipel, dei dipendenti di strutture statali erano vestiti tutti rigorosamente uguali, dalla testa ai piedi. Lo stesso avveniva per gli accompagnatori. Gli occhi di quei bambini apparivano colmi di tristezza infinita e desiderosi solo di un abbraccio materno e di un ritorno a casa. Elioterapia sì, ma decisamente sofferta. Gerardo conosceva perfettamente tutte queste cose, sapeva che a quel tempo i bambini non si muovevano affatto e per questo la mancanza di casa era spesso lancinante. I più fortunati alla Domenica provavano un tuffo al cuore quando scorgevano arrivare uno o entrambi i genitori con Vespe e Lambrette: i più organizzati arrivavano il Sabato e si fermavano a dormire. Il mese che sembrava non passare mai di colpo assumeva vivacità e corse dinamiche, con il solo rammarico del momento della partenza. Gerardo sapeva benissimo tutto ciò e cercava in tutte le maniere di mantenere vivo il contatto con casa. Le cartoline partivano con aiuti di scrivani più anziani e i servizi postali dei tempi assicuravano che queste raggiungessero destinazione in un giorno. Le famiglie rispondevano altrettanto velocemente, con attenta osservazione del numero dei francobolli da usare. La posta veniva data du-

rante il pranzo e Gerardo dispensava le cartoline ai fortunati destinatari, tronfi di queste attenzioni. Le cartoline venivano lanciate ed era un piacere da volley raccogliere i saluti e i baci da casa.

Però Gerardo sapeva che anche questo non era sufficiente: la freddezza del mezzo postale andava sinergizzata con qualcosa di più caldo e interattivo. E qui apparve il magnetofono, antico termine indicante registratore a nastro. Per ragioni non note ai più, Gerardo riuscì a trovare un registratore Geloso che colpì immediatamente l'attenzione dei bambini quando videro i tasti verdi, bianchi e rossi mossi con maestria dal mago Gerardo. Gerardo chiedeva alcune cose, si avvicinava innocentemente ai bambini e questi rispondevano in base ad umore e domanda. Il dato che i bambini non sapevano è che la pressione simultanea del tasto verde e del tasto rosso faceva registrare quanto detto. La cosa poteva finire lì, ma era una sorpresa duplice e basata su strategie a tappe multiple. Il magnetofono e relativo nastro raggiungevano la Direzione della Ferrovia e poi Sermide: alcuni fortunati genitori potevano sentire in anteprima le voci dei bambini al mare, che sembravano a mille chilometri di distanza.

La settimana successiva uno dei figli di Menani tornava a Riccione con un carico segreto. Al pranzo della Domenica c'era la convenzionale sorpresa, ormai non più tale: arrivava il camioncino dei gelati e i bambini FSF avevano un extra ben diverso dalle mense delle grandi colonie. E qui Gerardo estraeva la sua bacchetta magica, il mitico magnetofono, stavolta caricato con le voci di alcuni genitori che mandavano antesignani messaggi vocali via nastro.

Però casa è casa e un sospirone di sollievo sorgeva tra i 30 coloni quando arrivava la notizia che era tempo di andare dal barbiere. Quegli anni erano caratterizzati da nuche pulite, taglio alto del capello, all'”Umberta”, che faceva pulito e ben tenuto. Quelle giovani nuche sarebbero state al ritorno

un'attrazione fatale per le maestre dei paesi di origine, per correzioni montessoriane di errori e abitudini malsane.

I bambini si lasciavano andare a scene di eccitazione e di entusiasmo, quello era il segno sicuro che il giorno successivo ci sarebbe stata la partenza ed il ritorno a casa. L'eccitazione continuava nella notte e quella era l'unica in cui le Signorine dovevano esercitare il loro severo impero per ottenere una qualche forma di disciplina. I bambini sarebbero tornati belli abbronzati, muscolosi e scattanti e con un piacevole sapore di salmastro, complici anche le non frequentissime abluzioni del tempo.

Il ritorno sarebbe stato speculare rispetto quanto visto all'andata e anche stavolta ci sarebbe stato il direttissimo Adria-Express del mattino, che partiva in forte composizione da Rimini al traino di una 685. Il grattacielo di Ferrara era il segnapassi del "siamo quasi a casa". Sul quinto binario della Stazione c'era la 72 con i motori accesi e il suo tranquillizzante colore isabella, pronta a restituire alle case bambini e bagagli. In realtà i bagagli si limitavano al sacchettino azzurro con numero, ove spesso però c'era spazio per una conchiglia dipinta con Madonna oppure di una palla di neve in vetro. Ancora un'ora o due e tutti sarebbero giunti a casa. Al "15" ci sarebbero state tagliatelle in brodo ottenute fini con la coltellina derivata dalla falce, la gallina lessa con peperoni e cetrioli a fette spesse. Il pranzo contemplava l'anguria tenuta nel pozzo come complemento rinfrescante. Felicità per il corpo, ma anche per l'anima per un ritorno tanto desiderato.

F. M.

P.S.: Si ringraziano le Famiglie: Menani, Negrini, Banzi, Bottoni, Cappi, Galli, Marchini, Santini e Arrivabeni per aver messo a disposizione le immagini della colonia

nella foto a fianco: Gerardo Menani e i coloni (Riccione, anni '50)









VITA ATTORNO ALLA FERROVIA

La Scuola



Amelia Calciolari, Maestra in Villa Garibaldi (San Benedetto Po)

L'insegnante Amelia Calciolari (per brevità, la Maestra Amelia) aveva il pregio di essere affettuosa e un po' alternativa, di sicuro diversa dalla maggior parte delle sue colleghe di Villa Garibaldi che preferivano apparire burbere fino al manesco. In epoche pre-steineriane, il problema della istruzione era risolto togliendosi i bambini di torno piuttosto che investire sull'inglese prima della scuola dell'obbligo. In quegli anni '50, i bambini erano semplicemente lasciati fare i bambini e quindi a giocare. Alcune famiglie ritenevano eccessiva tale libertà, tale forse da mettere a repentaglio educazione e vita futura. Per dare una risposta a queste esigenze ed anche per tenere controllati i figli di famiglie che spesso avevano un legame aleatorio con la Chiesa, uno dei bracci secolari della Parrocchia (leggasi, le Suore) aveva aperto l'asilo infantile, universalmente e rigorosamente storpiato in esilo.

Le famiglie ci tenevano a mandare i bambini all'asilo per arricchire in cultura la prole, che viveva in ambienti che ne erano decisamente poveri. Inoltre le Suore distribuivano qualche merenda e quindi c'era anche la sua convenienza. C'era però un requisito non negoziabile: all'asilo ci si andava con la vestina, simile a quello che portavano le bambine e dettato dall'esigenza nobile di livellare l'abbigliamento ed una meno nobile di evitare di sporcare gli abiti.

Già la definizione aveva un contenuto denigratorio intrinseco. La vestina poteva andare per le femmine, ma i maschi già dalla età pre-elementari erano consci della missione di proteggere la virilità, un reliquato culturale di regimi passati da poco. Quindi per un bambino

in formazione appariva intollerabile l'idea di vestire da donna, un dato che le pie suore probabilmente non hanno mai saputo né ipotizzato.

Alla scuola elementare i maschi andavano con il grembiule, un delle prime parole con cui il giovane della Bassa doveva scontrarsi. Le donne di casa portavano il grembiiale, una variante minima ma facente la differenza. Per grembiule si intendeva la versione smilitarizzata della camicia nera richiesta ai giovani ed adulti per le adunate del Sabato del Regime. Dotata di un elastico alla vita, del residuo militare portava invece due tasche sul petto con bottone (o automatico) di sicurezza. Il grembiule faceva contente le famiglie in quanto consentiva economia del sotto, il nero teneva lo sporco e aggiungeva una nota di ordinato all'insieme. Il grembiule aveva un colletto bianco indicatore della pulizia di casa. La componente standard era accompagnata da abbellimenti fuori ordinanza, quali aste sulle maniche (residui imitativi di gradi militari) e varia monogrammata sul petto. Il grembiule veniva rigorosamente fatto in casa.

La missione di vita della Maestra Amelia era quella di educare i bambini e lo faceva al meglio delle sue possibilità. Era singola, carina di aspetto, molto religiosa e con non celatissime nostalgie del passato. Se in passato la sua famiglia aveva commesso qualche peccato per una vistosa propensione al regime, la Maestra Amelia li aveva scontati tutti e alla grande. Il primo scoglio da superare con i suoi scolari era di tipo linguistico. La Maestra parlava esclusivamente l'italiano, mentre i suoi alunni come madrelingua erano rigorosamente ancorati al dialetto. La Maestra lo sapeva bene e aveva un rigido programma di istruzione, in cui la parte formale operava in sinergia con quella essenziale.

La Maestra era “piazzarotta” (abitante in Paese, sineddoche, la Piazza), in una villa con la sorella Lina, insegnante ed altrettanto singola. Quando arrivava in Villa Garibaldi, la Maestra cedeva la bicicletta al bidello Guido Bertolini (1920-2012) e poi si dirigeva verso la sua classe.

Gli scolari di allora erano modelli pavloviani perfetti: Maestra entrante significava che dovevano cessare le lotte fra i maschi e le chiacchiere fra le femmine, i bambini si dovevano aggiustare il grembiule, raddrizzare i colletti, essere ordinatamente al posto e soprattutto recitare in coro la litania “Riverisco Signorina Maestra”. Il termine “riverisco” era di nebuloso significato, i bambini che erano andati all'asilo ricordavano qualcosa del genere nei canti religiosi alla Madonna, ma nulla di più.

Il significato di “riverisco” poteva rimanere oscuro fino agli studi superiori.

La Maestra poi sedeva alla cattedra salendo sulla predella (entrambi termini di minaccioso significato). Amelia sapeva come prendere i suoi, sfruttando affetto e modi materni, per cui diventava subito idolo della sua classe. Chiedeva molto, ma sapeva dare le cose che ai bambini piacevano, come la pausa lunga alle 10:30. Gli altri avevano 10 minuti, la Maestra Amelia dava mezz'ora abbondante. Il tempo veniva impiegato per la schiacciatina da Terenzio fornaio, seguita da battaglie di calcio e di altri giochi poveri, che lasciavano segni visibili sulle tenute dei ragazzi. L'accresciuto metabolismo e i reni infantili imponevano necessità di andare al cesso, scoprendo che questi nelle scuole non esistevano. Nella Elementare “Giuseppe Garibaldi” c'erano sì i bagni, ma per lasciare l'aula e fare pipì si doveva chiedere di “andare al camerino”.

La Maestra recitava la preghiera insieme ai bambini, con

dediche particolari per gli eventi del giorno. La prima delle attività didattiche adottate dalla Maestra era lo scrivere, che si sviluppava in due fasi distinte. La prima era basata sulle aste necessaria per acquisire le capacità di maneggiare matite in maniera sicura e determinata. La matita convenzionale coesisteva allora con quella copiativa, la cui la mina conteneva grafite mescolata ad un qualche prodotto chimico che la rendeva non cancellabile. La copiativa era usata dal panettiere Terenzio e dal salumiere Marcel per scrivere sul libretto. Le famiglie della campagna avevano soldi solo in occasione di raccolti o di vendite di prodotti della terra. In quei momenti si andava col libretto dai vari commercianti e si onoravano i debiti contratti nell'inverno, testimoniati da numeri non cancellabili.

Al pari della controparte convenzionale, la copiatura necessitava di punte ben tornite. Tutti gli scolari maschi avevano in tasca coltellini a lama diritta o ricurva (ronchina), che servivano per la gestione di corde o taglio di frutti da asportazione. Qui interveniva invece la Signorina Maestra dicendo che per le matite era invece necessario lo strumento noto come temperino, altra novità lessicale di oscura origine ma di obbligatoria applicazione a scuola. C'era poi la novità dei quaderni, generalmente con copertina nera con retinatura incorporata, spessore dipinto in rosso, ma di qualità decisamente scadente. I quaderni con i quadretti grandi di Prima erano forniti dalla Margherita, la titolare dello *stationary* posto vicino alla scuola. La Maestra Amelia alleviava la noia delle aste, ravvivandole con i colori. La scuola incominciava il 1 Ottobre, ma era giocoforza attendere il 13 Dicembre quando Santa Lucia nel suo striminzito sacco di doni portava la prima scatola di matite colorate Fila. La stessa mattina venivano condotti i primi test sul

campo usando i quaderni, che nel frattempo avevano avuto un abbellimento protettivo, con carte di rivestimento. Il finale era costituito dalla etichetta: quadrato di carta con bordatura blu che una professionale umettatura linguale rendeva adesivo. Solo così potevano essere compilate dalla stilografica della Maestra, che scriveva molto bene come tutti i maestri del tempo.

Una volta impraticitisi con le matite, iniziava la seconda fase con impiego di penna ed inchiostro. Per penna intendesi cannuccia di varia foggia e colorazione terminante con apposito recettore di pennino. Questo si distingueva per forma e materiale: la punta era tagliata longitudinalmente per una porzione, in modo che i due rebbi potessero avere gioco per movimento indipendente.

C'era poi l'inchiostro contenuto nel calamaio posto nella parte destra del banco ligneo a due posti. Nemmeno considerata l'ipotesi che un bambino potesse essere mancino: in tal caso veniva costretto ad imparare ad usare esclusivamente la mano “giusta”. Le Maestre più dure giungevano a legare la mano sinistra, fornendo guai di difficile riparazione futura e materiale umano per gli psichiatri.

Il bidello al mattino entrava in una stanza dove troggiava una targa “Magazzino” ricca di svolazzi e di grazie della grafia nazional-italica: da lì usciva con una coccumia piena di liquido, che dispensava nei calamai di tutte le aule.

Il passaggio alla scrittura con pennino era tecnicamente più complesso, in quanto si trattava di gestire in simultanea inchiostro, penna e carta. L'inchiostro era un prodotto che le Scuole avevano a prezzo di favore ma non necessariamente della qualità migliore.

L'interazione del pennino con la carta era problema

gravido di pericolose convergenze. Il pennino della Margherita era low cost ma assai modesto per qualità e con l'intrinseco difetto nella scorrevolezza. La carta dei quaderni era la più economica disponibile e appariva gialla allo sguardo e ruvida al tatto per presenza di frammenti di paglia. Questi due fattori agivano in sinergia per far sì che il pennino scorresse poco ed anzi inciampasse nelle componenti corpuscolate della carta, favorendo lo schizzo di inchiostro. Le Maestre consideravano l'evento sotto la temibile categoria di scarabocchio, un fatto di cui temere nefaste conseguenze. Il primo e l'ultimo foglio sotto la copertina del quaderno erano costituiti da fogli di carta assorbente, che accanto alla primaria funzione di asciugare gli scritti servivano per evitarne suo assorbimento e diffusione nella trama della carta. In caso di scarabocchio, la carta assorbente veniva invece usata di angolo per aspirare direttamente il liquido in eccesso, per ridurre la diffusione della macchia, inevitabile in caso di pressione dall'alto. La carta ospitante lo scarabocchio veniva fatta asciugare con cura e quindi si interveniva con gomma da inchiostro.

Le gomme del tempo erano bifasiche, una dedicata a cancellare la matita e quindi morbida. La fase dedicata all'intervento su inchiostro era invece costituita da gomma molto più dura, nella quale erano affogate microscrogge abrasive. Solo anni di allenamento consentivano l'uso sicuro di questo tipo di gomma. Il primo temibile inconveniente era costituito dal fatto che una robusta attività abrasiva portava sì alla scomparsa della macchia ma anche della carta sottostante, con relativo buco residuante. Questo innescava una seconda tappa riparativa, costituita dalla eliminazione del foglio incriminato, che voleva dire ricopiare quanto fatto, ma questo era nulla in confronto alle minacce non figurate di

Maestra e genitori. L'unico limite di questo intervento era che potevi farlo solamente se eri nella prima metà dei fogli, altrimenti si perdeva un foglio di quanto fatto in passato.

Penna, pennino e calamaio servivano per la composizione di Pensieri e Riassunti. Questi facevano parte della sottile strategia della Maestra per monitorare i progressi nel campo della lingua italiana. La tecnica era semplice: la Maestra leggeva una storia e gli alunni dovevano fare il riassunto di quanto udito. Già uno dei primi racconti creò un visibile disagio tra gli ascoltatori. La storia faceva perno attorno ad un mugnaio e ad un mendicante che interagivano variamente nella gestione di chicchi di frumento. La scolaresca era a posto nel settore cereali, mentre nutriva dubbi fortissimi su chi erano rispettivamente il mugnaio e il mendicante. Il fatto che localmente queste persone venissero identificate come *muliner* e *limosna* non aiutava la comprensione del testo. Nessuna sapeva dare una risposta, per cui fu adottata una sottile tattica basata sul mettere a caso l'uno o l'altro nel racconto. Visti i primi scritti, la Maestra non colse la dinamica dell'evento e fece rifare il riassunto, minacciando che chi non lo faceva bene saltava la merenda. Nessuno osò ammettere la mancanza di copertura culturale sull'argomento specifico, per cui la seconda prova si risolse come la prima, con variazioni forse dell'ordine degli addendi. La Maestra continuò a non capire e solo la seconda o terza carezza ruvida sulle giovanili nuche pulite fecero emergere l'innocenza del gruppo. Due righe sulla lavagna, indicante il chi era chi, risolse il tutto.

La vita della scuola era accompagnata dalla rossa stufa Becchi-Forlì, che spandeva microdosi di calore nei mesi invernali. La legna fornita dalla scuola non era sufficien-

te, per cui ciascuno portava un ciocco da casa, materiale di trascurabile valore venale in quei tempi. Il bidello accendeva prima dell'arrivo degli allievi in modo che il vago tepore raggiungesse livelli accettabili, per una popolazione che affrontava l'inverno semplicemente più vestita.

L'arrivo a scuola era in tre fasi distinte. Chi abitava vicino arrivava all'ultimo minuto, mentre c'erano quelli che venivano da fuori con vari mezzi. Il gruppo Paganini era guidato da Edo, di forte costituzione e agilità, che arrivava per la Provinciale conducendo Iva e le altre persone che provenivano dai Due Ponti. Edo aveva poi gli zoccoli chiodati con teste quadre, e tutti invidiavano la sua abilità nel provocare scintille al passaggio strisciato sulle rotaie del Casello.

Altri bambini venivano da più lontano: Marta arrivava in bicicletta dalla Corte Rata con zoccoli ai piedi. La strada di Villa allora non era asfaltata e il risultato era che spesso un buon quarto d'ora veniva speso attorno alla stufa a togliere fango e gelo dalla giovane scolara. L'inverno era decisamente sgradevole, con l'eccezione dell'arrivo di Santa Lucia, con doni rigorosamente ostentati il giorno successivo a scuola e oggetto di altrettanti Pensieri con disegni a colori. Santa Lucia aveva la necessità di avere per la sera del 12 Dicembre l'acqua per l'asinello assieme ad un piccolo cumulo di fieno, posti davanti alla porta della casa. La Santa invece scendeva via camino e lasciava i doni nella zona in genere destinata alla preparazione dei cibi. Seguivano poi le preparazioni per il Natale e le relative lettere a sorpresa da far trovare sotto il piatto dei genitori. La lettera si basava su un foglio bianco con angeli, e putti, e con pietruzze colorate, che veniva riempita a prezzo di numerose prove al banco. Gli auguri, nascita di Gesù

Bambino, promesse di fare meglio l'anno successivo (a scuola e a casa) erano le componenti standard variamente mescolate. Il tocco di finezza era l'intestazione della busta che completava il lavoro di grafica assoluta. Passate le feste, si passava alle attività manuali, quelle legate alla conoscenza degli eventi biologici ed infine l'attività espressiva teatrale. Una delle attività pratiche (di scarso successo) fu la cartapesta, altro termine ignoto a tutti. Si trattava di mettere della carta di giornale in acqua fino a che non si disfaceva totalmente: l'impasto risultante veniva mescolato con colla e si preparavano forme da essiccare. Già il primo reagente era di difficile reperimento. La carta era di per sé un valore, veniva usata al massimo e poteva avere altri impieghi (ad esempio, le schedine della Sisal venivano usate dal barbiere per la raccolta della schiuma da barba usata). La Maestra allora arrivava dalla Piazza con i giornali della Canonica, che venivano usati per preparare il pastone di base. I risultati ottenuti furono sempre insoddisfacenti per inconsistenza ed anche per una audience abituata ad oggetti più rudi e solidi, per cui rapidamente abbandonata.

Allo sbocciare della bella stagione, la Maestra annunciava l'idea di portare tutti i ragazzi ad imparare la biologia sperimentale, andando a vedere i girini nello stagno. I punti interrogativi sui volti dei 20 ragazzi erano chiarissimi, in quanto nessuno sapeva di che cosa si stava parlando. Allora la Maestra metteva tutti in fila rispettando le coppie dei banchi e portava i giovani virgulti in località Due Bugni, che strada facendo si scopriva corrispondere all'italiano stagno. L'altra sorpresa era che l'oscuro termine girini in realtà indicava i comasini, la cui caccia/pesca era la principale attività pomeridiana di tutti i ragazzi della zona. Alcune decine di girini ven-

nero raccolte con apposito guadino e portati a scuola, dove la loro vita non risultava quasi mai lunghissima. Veniva poi l'attività espressiva/teatrale, ritenuta dalla Maestra un altro punto centrale nell'educazione, nel modo di parlare e di esprimersi. Le prime recite erano fatte in classe per saggiare il terreno e le doti di attori dei ragazzi. Poi si passava ad azioni da Actor's Studio, con impiego di mezzi quali la corona per il re e la regina, modifiche di vestimenti, cambiamenti dell'ambiente. In queste occasioni venivano invitati anche i genitori, almeno quelli che non erano impegnati col lavoro. Qui già si creavano rancori tra bambini e genitori assenti, rancori infantili ma di difficile digestione. Una aggravante era che le famiglie presenti portavano dolci, ricevendo pubbliche adulazioni da parte della Maestra. La stessa Maestra poi fece una scelta innovativa portando in classe la radio, in quanto c'erano i primi programmi per le scuole, seguiti con attenzione interessata dagli scolari, in quanto così evitavano i lavori di scrittura. La Maestra poi sollecitò la sua scolaresca a partecipare al concorso in cui tutte le Elementari italiane mandavano racconti inediti alla Rai, che li valutava e premiava.

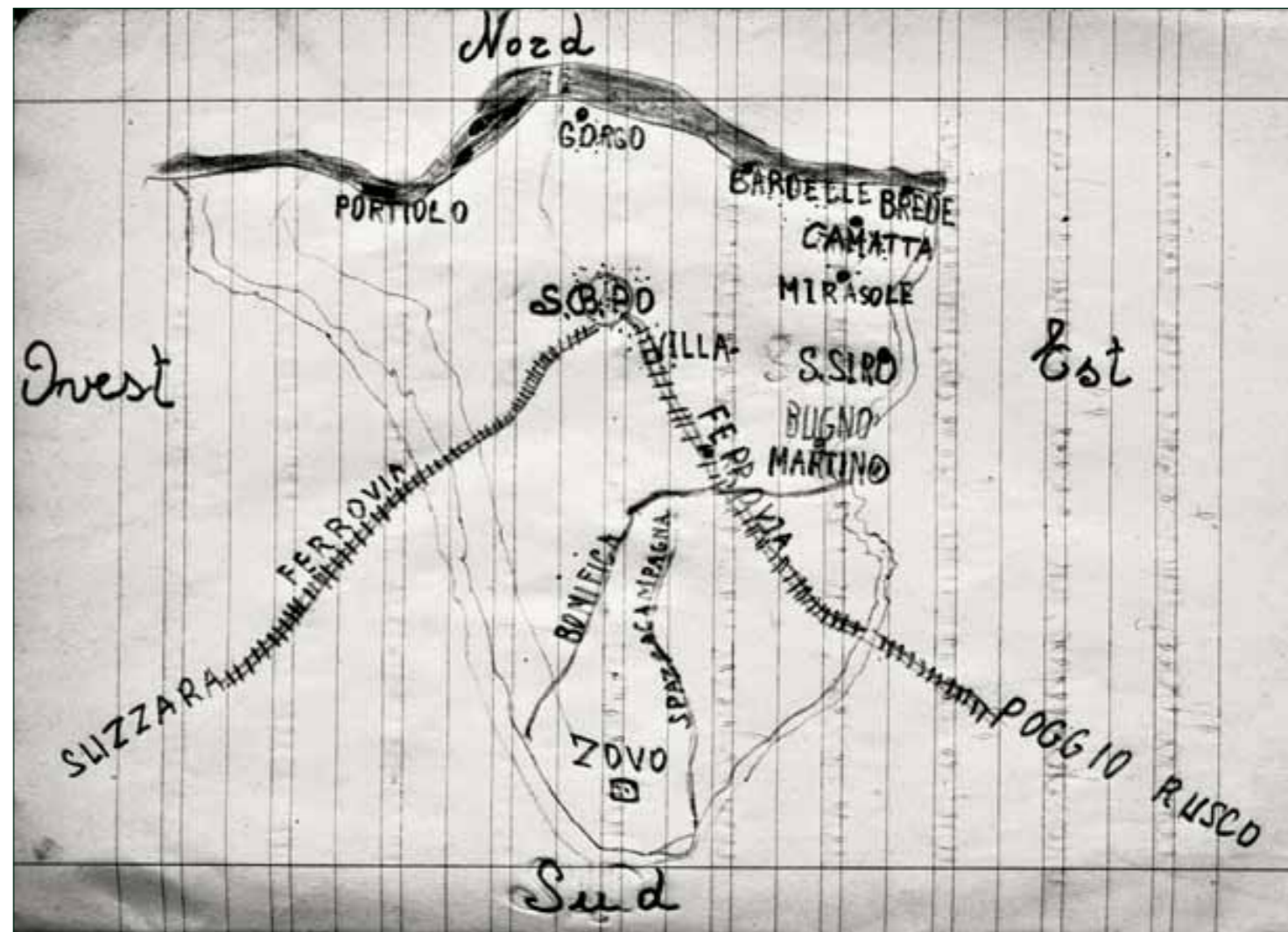
Quando il programma citò che il racconto selezionato quel mese proveniva dalla classe della Maestra Amelia, la scuola vibrò per il boato di entusiasmo dei bambini che per la prima volta sentivano la citazione del loro nome dentro la aradio. Il boato servì anche a coprire l'astio delle Maestre non citate. La tensione salì alle stelle quando quando arrivò alla scuola il postino Pericle su Bianchi Aquilotto con una busta proveniente addirittura da Roma, contenente il libro "Le fiabe di Mastro Lesina" come premio per la composizione. Il risultato fu l'innesco di una gara virtuosa e le altre Maestre accettarono cavallerescamente la sfida. Fu ac-

ettata la partecipazione dell'intera Scuola ad uno spettacolo che la Rai aveva annunciato al Teatro Bernardelli con la partecipazione stavolta della televisione che avrebbe trasmesso in diretta nella zona. La Maestra Amelia scelse di presentare una recita individuale ed una di gruppo. La prima era costituita da "La Vocazione del Perdigiorno" di Aldo Novi e la seconda l'Orologio. "La vocazione del Perdigiorno" prevedeva che l'attore scelto per la dizione indossasse una tuta. La famiglia

avvertita della necessità di questo indumento discusse a lungo sulla natura della tuta, sua consistenza ma in realtà non sapeva che cosa fosse realmente. Un sospiro di sollievo attraversò la comunità quando si scoprì che per tuta la Maestra intendeva null'altro che il toni che da sempre portavano tutti i meccanici. La sarta Iole partì immediatamente per il taglio su misura del toni, ottenuto da tela appropriata comprata al mercato del Martedì.

F.M.

Visione della Ferrovia (quaderno di scuola, 1957)





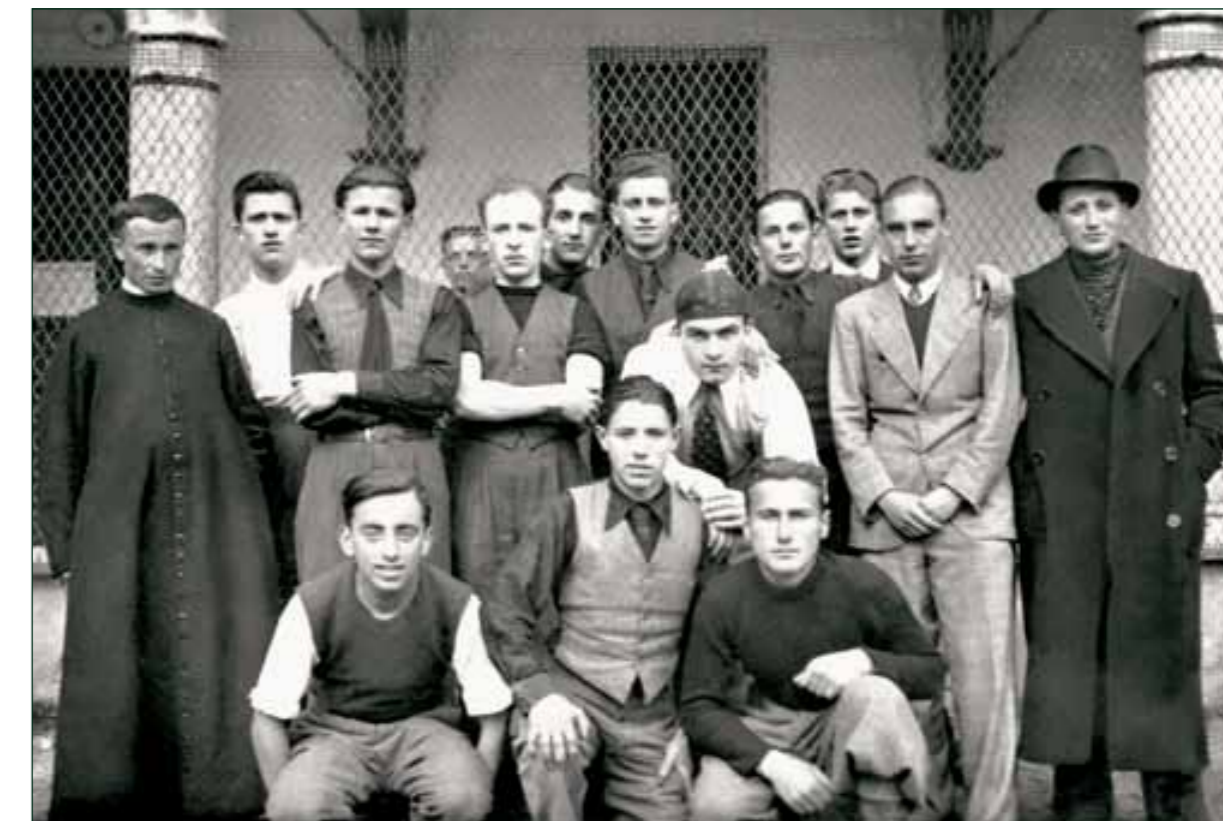




VITA ATTORNO ALLA FERROVIA

Lo Sport





Didascalie:

- 1: Colonia Fluviale (San Benedetto Po, 1934)
- 2: Colonia Fluviale (San Benedetto Po, 1934)
- 3: Campo Sportivo (San Benedetto Po, 1935)
- 4: Squadra Parrocchiale di calcio (San Benedetto Po, 1939)

VITA ATTORNO ALLA FERROVIA

La Quotidianità



Gente a cavallo della Ferrovia

La FSF non aveva tratto di binario, stazione o casa cantoniera che non avesse attorno affollate corti, i cui terreni erano spesso attraversati e quindi divisi dalla ferrovia. Nelle campagne le varietà monoculturali ancora non si sapeva cosa fossero; era la biodiversità a dare un significato e ad allungare le stagioni oltre a garantire alle famiglie tutti i prodotti necessari per il sostentamento. Questo metodo di coltivazione teneva il contadino nei campi la maggior parte della giornata: quando questi erano divisi dalle rotaie era necessario attraversarle servendosi dei "passaggi privati di campagna". Due colonne di marmo con catena poste parallelamente alle rotaie impedivano il transito, solo il conducente del terreno poteva servirsi, a lui era affidata la custodia e sue erano le responsabilità in caso di incauti attraversamenti. Questa necessità non era scevra da rischi soprattutto se si considera che i mezzi agricoli all'epoca erano per lo più trainati da animali, e lunghe erano le stagioni in cui la nebbia la faceva da padrona coprendo il paesaggio di una spessa coltre bianca che rendeva invisibile ogni ostacolo. La precauzione più semplice richiedeva di conoscere gli orari del passaggio dei treni, e la vicina comunità si regolava su di essi: "...è tardi, sta passando il treno delle 5, è ora di alzarsi per iniziare nella stalla", oppure ad imporre un'accelerazione ai lavori andati pigramente nel pomeriggio "...c'è la littorina delle 6, tra poco arriverà il lattaio a ritirare i bidoni del latte, e noi siamo in ritardo con la mungitura...". Anche la massaia poteva farsi dettare dal treno gli orari per la preparazione del desinare o della cena. In conclusione, per gli abitanti di quel territorio il treno era un amico che li accompagnava quotidianamente cadenzandone gli impegni. L'eccessiva confidenza con gli orari però, portava talvolta a commettere gravi imprudenze come successe nel 1956, sul

passaggio di campagna della "Gualanta" di pertinenza della omonima corte presso Bugno Martino di San Benedetto Po e condotta dalla famiglia Savoia. L'asino che trainava il carretto sul quale si trovava Angela Savoia giunto sui binari non volle più saperne di muoversi, solo i tentativi disperati della ragazza gli fecero compiere quei pochi metri che impedirono al treno di centrarli in pieno non tuttavia ad evitare l'urto. Angela se la cavò gettandosi dal carretto, ma lo spavento fu tale che non salì mai più su mezzi agricoli. Anche l'asinello si salvò, ma non è dato a sapere se continuò ad attraversare tanto pigramente i binari. Peggior sorte toccò alla famiglia Favaro, della corte situata a ridosso della ferrovia alla curva del secchia lato San Benedetto Po. Per raggiungere l'abitato di Quistello i Favaro dovevano attraversare i binari proprio a ridosso del ponte in ferro. Quel luogo, già durante la seconda guerra fu teatro di un grave bombardamento. In un assolato pomeriggio del 3 luglio 1944 il casellante Oreste Bassi affacciandosi alla finestra del suo casello ebbe appena il tempo di informare la signora Leoni Ada in Sostaro che il marito Emilio era accorso a Ferrara in seguito un grave incidente ferroviario capitato alle porte della città estense, quando un aereo dell'esercito alleato, nell'intento di abbattere il ponte ferroviario colpì in pieno il casello 17. Il fatto riferito dal povero Oreste riguardava uno scontro tra un treno tedesco uscito velocemente dalla stazione di Ferrara, in seguito ad allarme aereo, e un treno passeggeri della FSF trainato dalla locomotiva Reno, a causa del quale ebbe a perdere la vita il ferroviere Guido Sostaro. Dalla distruzione del casello il transito sul binario era protetto dalla sola croce di S.Andrea, i Favaro conoscevano bene gli orari dei treni e bastava un'occhiata per un attraversamento in sicurezza. Quel mattino del 1969 la fitta nebbia rendeva inutili gli occhi. Verso le 9 transitavano a distanza di pochi minuti due treni che si incrociavano nella stazione di Quistello. Il padre

Cirillo ed il figlio Renato convinti di averli sentiti passare entrambi si accinsero a scavalcare le rotaie con la loro vecchia Fiat 1100.

L'eccessiva confidenza e l'udito li tradirono: uno solo dei treni era passato, il secondo li travolse in pieno. Il treno, sì, un compagno di vita quotidiano, ma guai a non rispettarlo! In quella striscia di terra che fiancheggia la Suzzara-Ferrara tante le vicende ed i fatti capitati nei decenni, come tanti i rapporti intrecciatisi tra i lavoratori di quei luoghi e della Ferrovia: categorie di lavoratori diverse ma entrambe ricche di valori, con i piedi per terra e abituati a ragionare con modestia e umiltà, delle quali è doveroso conservarne la memoria.

G. S.









VITA ATTORNO ALLA FERROVIA

La Neve



Inverno 1955-1956: il treno spartineve

La neve aveva iniziato a cadere con irregolarità, con grandi cumuli (localmente note come cavalline) seguiti da zone che ne erano assolutamente privi. Ulteriori guai venivano dal vento, che creava mulinelli e compattava i cumuli esistenti.

Agenti atmosferici così imprevedibili operarono in sinergia con il salto di alcune regole sulle quali il Regolamento di Manutenzione e Sorveglianza era piuttosto ricco di dettagliate prescrizioni. Il Regolamento recitava che i guardia eccentriche dovevano pulire gli scambi, togliere la neve dalle rotaie nelle zone sensibili e gettarla all'esterno del binario, affinché non venisse raccolta dai cinerai delle locomotive a vapore o si accumulasse sotto i parafanghi delle littorine. Ma il punto chiave era costituito dalle controguide [termine indicante lo spazio tra rotaie di transito (guida) e seconda rotaia interna di protezione (controguida)] presenti sui passaggi a livello o sui ponti metallici, da tenere pervie mediante rastie di ferro fornite in dotazione alla squadra dei cantonieri e ai caselli ferroviari.

Una certa distrazione legata alle preoccupazioni generali per la ricaduta del maltempo sull'ambiente, fece sì che si verificassero numerosi inconvenienti, gravi per la ferrovia, in una somma di emergenze ed imprevisti. Infatti la littorina proveniente da Ferrara e che raccoglieva alla sera le persone che lavoravano fuori dai diversi paesi della linea fu fatta partire, con una certa leggerezza ed anche per difficoltà di comunicazioni, rimanendo poi bloccata da cumuli di neve sui binari prima di Bondeno. Il macchinista retrocedette lentamente fino alla stazione più vicina ed i passeggeri trasferiti. Linea bloccata dalla neve significava richia-

mo in servizio dei carri spartineve, che la FSF aveva in numero di due. Il termine spartineve era decisamente altisonante, in quanto si trattava di normali pianali (senza freni ma solo con la condotta passante), ai quali l'Officina di Sermide aveva aggiunto robusti vomeri in lamiera, da cui spuntavano respingenti e i ganci di trazione. La leggerezza del pianale era stata superata da adeguato zavorramento, costituito da cippi chilometrici in granito recuperati dalle strade provinciali. Le esperienze del 1953-54 avevano insegnato che la locomotiva isolata e con il solo spartineve risultava assai sensibile a controguide non pulite. In altre parole, la neve si pressava nelle controguide, un ambiente chiuso e non modificabile diventando dura come cemento e in grado di sostenere persino le 30 tonnellate di una Dante o Virgilio. E appunto la Virgilio 21 era deragliata ad Ospitale di Bondeno (lato Ferrrara), in quanto la casellante (titolare anche di fermata facoltativa) non aveva raschiato a sufficienza le controguide dopo l'abbondante nevicata. Questa disattenzione apparentemente poco importante assieme ad un moderato lassismo fecero sì che la Virgilio 21 arrivasse ad Ospitale un po' fiduciosa rischiando di precipitare nel Panaro. Il ponte di travi di rovere costruito dai genieri della Wehrmacht nel 1944 non avrebbe certo potuto trattenere la macchina. Freno, controvapore, sabbia e la moderata velocità portarono la Virgilio 21 ad adagiarsi mollemente sulla ghiaia appena prima delle travi del ponte. Il sorvegliante Negri e il Capo Deposito Ghiretti organizzarono un recupero con trattore cingolato, sotto l'occhiuto controllo di vicini e contadini in rigoroso tabarro d'ordinanza.

Anche la grande nevicata del 1956 era cominciata con una macchina isolata con carro a spartineve, condotta dal macchinista Otello Grazi, che ebbe problemi tra

Vigarano e Ferrara per cumuli di neve in sequenza. Dapprima il rapporto del macchinista fu ritenuto troppo di fantasia, ma poi l'Ufficio Tecnico delle Direzione decise una prova di forza per liberare la linea. Preparò un convoglio mai visto sulla FSF, con uno spartineve seguito dalla Petrarca 24, rivolta lato Ferrara. Seguiva poi la cisterna dell'acqua e un carro di carbone con una vettura SIG per persone al seguito. C'erano poi le macchine rivolte lato Suzzara, la Mincio 14, la Virgilio 21 e la Dante 23. Chiudeva (o apriva il tutto) il secondo spartineve.

L'eccezionale convoglio mosse da Sermide verso Ferrara con adeguato supporto di cantonieri di diverse squadre. Qui imbarcò i Geometri Barra, Menozzi e Bortolotti assieme ad Antenore Malavasi, i quali presero posto sulla verde vettura svizzera in servizio dal 1888 sui binari della Bassa. Erano le vetture che avevano visto di tutto sulla Ferrovia, dai momenti in cui gli azionisti della FSF potevano richiedere la fermata straordinaria a livello della propria tenuta, fino al periodo della guerra e dei trasporti - prevalentemente illegali - di cose e persone. L'articolo 53 del Regolamento recitava che durante la nevicata il servizio era permanente per tutti gli agenti della manutenzione, senza contare le casellanti, in attesa di un treno qualunque.

L'eccezionale convoglio spartineve raggiunse agevolmente Ferrara, ove le macchine furono rifornite d'acqua. Il treno ripartì verso Suzzara, con la certezza in tutti che la neve era sì alta ma nulla di eccezionale. Il convoglio procedeva lentamente, i fischi lunghi e prolungati ad avvertire le casellanti dell'arrivo e permettere loro così di sbarrare i cancelli. Infatti, le comunicazioni tra le stazioni avvenivano per telegrafo e telefono, mentre i caselli erano isolati. I tentativi di raggiungere in

bicicletta la stazione spesso finiva in scivolate o cadute nei fossi laterali alle strade, rendendo impossibile per la guardia barriera sapere che cosa succedeva lungo la linea.

Era ormai notte ma il treno affrontò la neve con baldanza, aprendo baffi di neve dove questa raggiungeva livelli significativi. I problemi si fecero vivi dopo Magnacavallo, con cumuli sempre più alti e compatti che fecero ridurre la velocità di avanzamento delle macchine. La curva di Poggio Rusco presentava neve alta e insidiosa e le cavalline fecero stavolta deragliare lo spartineve, che si impennò. Rapida frenata, discesa della squadra con pale di ferro e legno per disincagliare il carro e farlo tornare sul piano del ferro. Una abile coordinazione fra lavoro di pala e vellutata trazione da parte delle macchine a vapore fece ritornare il pianale sulle rotaie, anche con l'aiuto di binde e palanchini.

Il freddo era così alto che persino le locomotive avevano tirato le tende di protezione laterali, anche se la guida poteva essere fatta solo a vista e con i fischi di collegamento. La vettura SIG era riscaldata a vapore, ma il sistema era inefficiente e richiedeva un significativo supporto - subito approvato all'unanimità - in cibo e vino, preventivamente accumulato dal geom. Barra. Altro deragliamento all'uscita da Poggio Rusco, la stazione FS sulla linea del Brennero attrezzata in modo superlativo, in quanto linea prediletta da Mussolini per il suoi incontri con il Führer. La linea FSF si immetteva nella linea retta dello Stato con due curve strette e sopraelevate, in grado di conferire instabilità allo spartineve. Nuova operazione di disincagliamento, nuova partenza e percorso tranquillo fino a Quistello. Pausa per pulire il fuoco delle macchine e consentire un attimo di riposo del personale, controllo della pressione

per affrontare la rampa sul Secchia in moderata curva lato Quistello e in decisa sterzata lato San Benedetto Po. Passaggio tranquillo al casello 18 dei Santini, avvertito con robusti colpi di fischio, arrivo lentissimo sul passaggio incustodito sul ponte di ferro del Secchia, attraversamento ancora più lento sulle travi Terni del nuovissimo ponte in ferro che stavolta non rimbombavano in quanto tutto era ovattato dalla neve, che continuava a cadere a larghe falde.

La discesa fu affrontata lentamente, un deragliamento in quel tratto sarebbe stato esiziale e non solo per lo spartineve di testa. I fanaloni a petrolio avevano solo un ruolo di luci di posizione e non era stato adottato il terzo segnale regolamentare luminoso, non necessario data l'emergenza. Il passaggio al Casello 16 dei Garuti fu fatto in scioltezza, preannunciato dai fischi che raggiungevano Bonifica Nuova e Vecchia. Attraversata Spinella, il fischio della Dante 23 giunse all'orecchio della vecchia casellante del 15, che aveva inviato la giovane titolare in bicicletta Wolsit per raggiungere la stazione di San Benedetto Po ad avere informazioni dopo un servizio ininterrotto di 48 ore. L'articolo 61 diceva che il Capo Stazione era responsabile delle notizie e delle strategie per superare i blocchi di neve, quando il Sorvegliante non era presente, dando anche istruzioni ai cantonieri e casellanti. La Wolsit però non riuscì a fendere la neve lasciata dallo spartineve della strada (trola) e subito rimpiazzata dalla continuità dell'evento atmosferico. Così la casellante titolare ritornò malconcia ma in tempo per aiutare la chiusura dei cancelli prima dell'arrivo del convoglio, che era apparso alla curva del Casino dei Benatti, con luci fioche ma sicure.

Una serie di articoli (dal 22 al 43) specificavano tutte le incombenze delle casellanti, che andavano dal segna-

lamento dei convogli, alla osservazione dei segnali dei treni e soprattutto alla chiusura dei cancelli. A questo si aggiungevano anche l'accensione dei fanali dei segnali a disco, la sorveglianza delle tratte assegnate e dei fili telegrafici. Esistevano anche la trasmissione delle correntali (in disuso già da allora) e lo sgombrò della neve, a norma delle disposizioni dell'art. 50 e seguenti. Le casellanti potevano attendere alle cure domestiche, quando non richiesto dal servizio. I segnali dovevano essere fatti alla distanza prescritta e la casellante che usciva frettolosamente ed in ritardo dalla casa veniva segnalata dal personale viaggiante come assente. Le intemperie non venivano ritenute in alcun modo circostante attenuanti. In caso di servizio continuo, la casellante poteva essere sostituita dal cantoniere, dal marito o anche da un figlio, se ritenuto idoneo per fare i segnali e manovrare cancelli o le sbarre. Nelle ore di riposo, le casellanti non potevano abbandonare il casello senza permesso, dato che il sonno era ritenuto indispensabile per garantire un servizio di qualità.

La casellante era imbacuccata per affrontare la tormenta, tuttavia, aveva la bandiera, simbolo del suo potere di controllo su treno e barriera, assieme all'orologio a cipolla, uno Zenith che sarebbe stato l'unico oggetto di valore posseduto nella sua vita. La bandiera era costituita da bastone levigato della giusta misura, sul quale erano inchiodate (e rivettate con opportune strisce di cuoio) una bandiera verde che copriva una rossa. La verde veniva usata normalmente quando tutto era a posto e segnalava il via libera al macchinista. La bandiera rossa era il segnale di emergenza, che bloccava il treno con la frenata più rapida possibile. La bandiera veniva tenuta normalmente arrotolata ed usata come propaggine della casellante, impiegata per indicare, parlare,

amplificare, minacciare; insomma un bastone portato con un orgoglio pari a quello di un ufficiale inglese.

Di sera la casellante comunicava con il fanale, una lanterna Rejna-Zanardini semplice contenitore in lamiera, ma raffinato nell'esecuzione. La sorgente luminosa era costituita da un lume a petrolio, con uno stoppino che assicurava una debole ma costante fiamma. L'amplificazione del segnale era assicurata da un riflettore di lamiera lucida e da una robusta lente di ingrandimento. La parte superiore del fanale era inserita nel contenitore di base, conteneva il camino per la fuoriuscita del fumo e un telaio interno circolare con un vetro rosso, uno verde. La rotazione della parte superiore consentiva di avere una luce verde o rossa, mentre la terza fessura era di vetro bianco, per cui il fanale funzionava anche da torcia di ispezione, abbastanza soddisfacente tenendo conto della semplicità del sistema. Di notte quindi i fanaloni a petrolio delle locomotive avviavano un dialogo con le luci verdi (o rosse in emergenza) dei fanali delle casellanti, gradevoli e piacevoli nelle calde e luminose notti estive ma lumini da lucciole d'inverno o con la nebbia. In casi critici ci si rivolgeva ai petardi, poggiati sui binari in punti critici, dalla casellante o dai suoi delegati, generalmente i figli. Questi non si negavano, in quanto il loro contenitore in piombo poteva essere recuperato e venduto ai ferrivecchi raccoglitori.

Molto più complessa era la gestione del segnale di protezione della stazione. Questo era a forma di disco metallico, posto in cima ad una asta anch'essa metallica poggiante su un'ampia base in ghisa. La base era fissa, mentre il complesso disco + asta poteva ruotare: il movimento era assicurato da un filo metallico che terminava in un macaco con contrappeso, posto nella vicina stazione. Un macaco simile era posto alla base del disco, il quale assicurava dinamico equilibrio al sistema e dava alla casellante il potere di chiu-

dere la via della stazione, un evento di portata epocale.

Il disco era dipinto anteriormente in rosso e posteriormente di bianco: in condizioni di via libera era posto parallelamente al binario. La via era impedita quando era ruotato ed appariva perpendicolare alla rotaia, mostrando la superficie rossa.

Il segnalamento notturno era ottenuto con strumenti semplici e soprattutto economici. Il disco aveva un foro centrolaterale, che ospitava una lanterna con due feritoie: quella combaciante con il disco emetteva luce rossa, quella laterale luce verde. In condizioni di via libera, il disco non era visibile (in quanto parallelo alla corsa), ma appariva solo luce verde della lanterna. La via impedita era guidata dalla stazione, che poneva il disco rosso trasversale, con la lampada che in questa posizione emetteva la luce rossa. Anche qui il flebile segnale era amplificato da un piccolo riflettore e da una lente, una buona soluzione ancora una volta della Rejna-Zanardelli, azienda leader anche nelle lampade da carrozze stradali.

La sorgente luminosa era fornita da una lucerna a petrolio, con stoppino e tubi in vetro, camino e serbatoio. La lampada veniva accesa a terra e poi innalzata tramite cavi e carrucole che portavano la lampada a raggiungere la sede in alto. E' inteso che il rispetto del consumo e dei costi imponeva che l'operazione venisse rifatta all'incontrario con la lanterna spenta quando non necessaria ed il servizio era cessato. Le casellanti inoltre si dovevano occupare di tenere ben oliata la base del segnale. Per questo venivano fornite dal sorvegliante - in volumi accuratamente misurati - una quota di olio lampante ed una di olio usato delle automotrici.

Anche se imbacuccata, la casellante aveva tutto sotto controllo, il fanale era acceso, i cancelli sbarrati e fissati dalla aiutante, il disco illuminato. Sicura che il figlio fosse sul

treno assieme ai dirigenti, era un imperativo categorico fare bella figura e mantenere dignità professionale anche in emergenza. Il macchinista della prima macchina salutò con rispetto, lo stesso fecero il figlio Antenore assieme al Geom. Barra, sporgendosi dal terrazzino della carrozza. La madre gonfiò il cuore di orgoglio, vedendo il figlio assieme agli alti dirigenti, una bella soddisfazione anche per il padre Fabio mancato nel 1944.

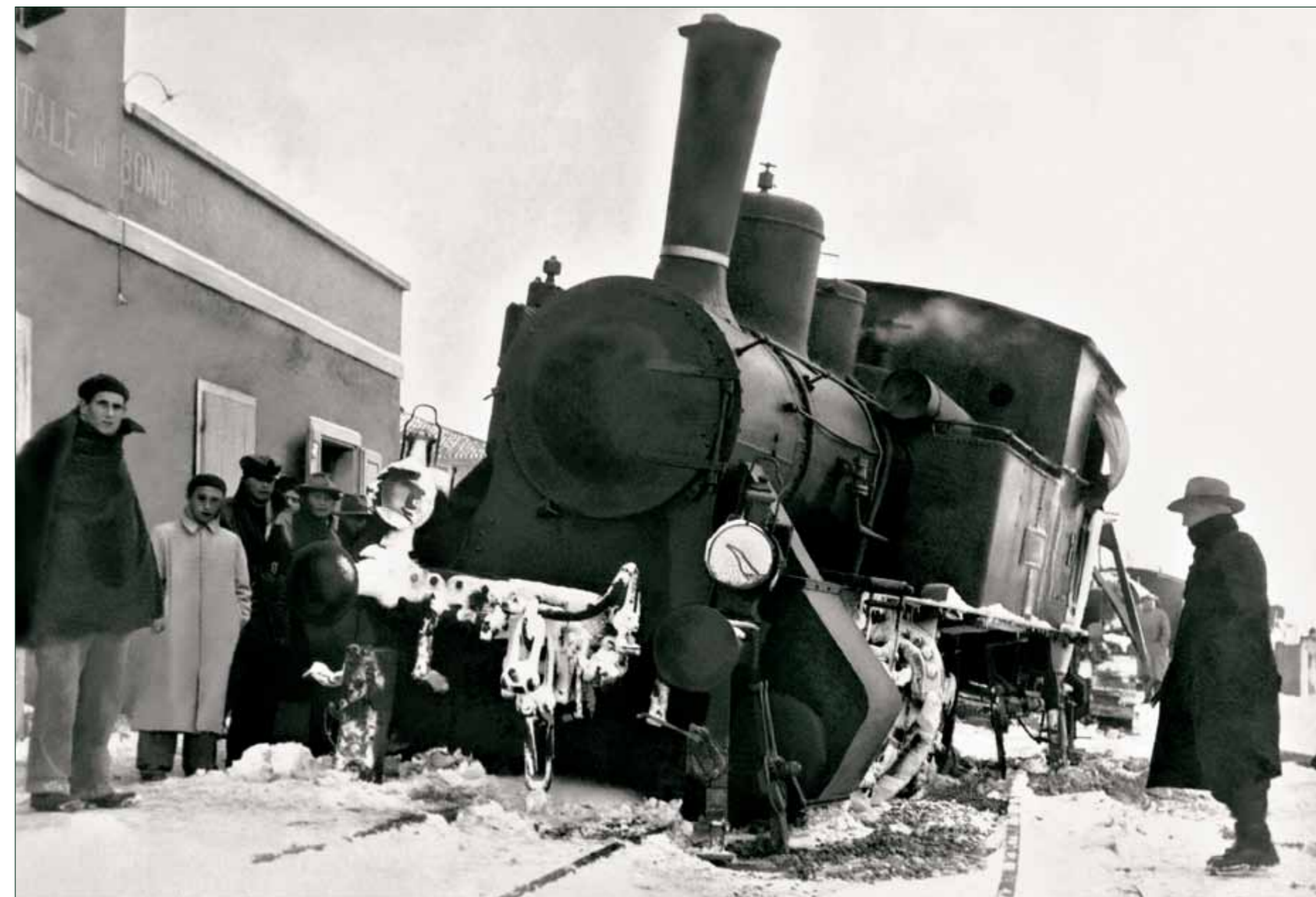
Passato il convoglio che sembrava interminabile, si passò subito alla pratica. Anche se in servizio da due giorni, riscaldò la cena e preparò abiti caldi per l'arrivo del figlio atteso in bici dalla stazione.

Non andò così. Il Geom. Barra realizzò che le strade non erano percorribili ed il personale spossato. Dal capostazione di San Benedetto Po partì un telegramma per la stazione di Suzzara; questi avvertì la trattoria Cavallino Bianco di preparare una cena per oltre venti persone. Il prestigio della FSF allora era tale che il titolare non badò certo al fatto che erano le quattro del mattino. Era emergenza per tutti: la cucina e cantina furono riaperte. Tagliatelle, pane e salame furono divorati in quantità industriale da stomaci non ancora ammalati da diete mediterranee. Il tepore del camino, il Grappello e il racconto amplificato delle difficoltà incontrate fecero arrivare la mattina con facilità.

La FSF era stata riaperta, a differenza della vicina Mantova-Modena dello "Stato". Il viaggio di ritorno avrebbe contribuito a stabilizzare la tenuta del primo passaggio. Barra aveva dimostrato che orgoglio professionale, conoscenza del mestiere e soprattutto della professionalità delle persone poteva superare ostacoli apparentemente insormontabili.

L'attesa al 15 sarebbe durata fino al mattino dopo.

F. M.





Didascalie:

- 1: Locomotiva Virgilio 21 sviata a causa di neve ghiacciata e compressa nelle controguide del passaggio a livello (Ospitale di Bondeno, 4/1/1954)
- 2: Svio della Locomotiva Virgilio 21 (Ospitale di Bondeno, 4/1/1954)
- 3: Rimessa in guida della Virgilio 21 (Ospitale di Bondeno, 4/1/1954)
- 4: Tratto di linea dopo il passaggio dello spartineve (Poggio Rusco, 1956)
- 5: Neve in Stazione a Bondeno (12/2/1932)

ROTABILI SOPRAVVISSUTI

Dante 23



Dante 23

La locomotiva a vapore Dante 23 apparteneva ad una categoria di macchine altamente standardizzate che fecero la fortuna dell'industria tedesca e che al tempo stesso rappresentavano uno dei primi esempi di globalizzazione in campo ferroviario.

La locomotiva 3217 fu costruita nello stabilimento J. A. Maffei di Monaco in Baviera, fisicamente non collegato alla ferrovia. Quindi il suo primo viaggio fu su un carrello stradale trainato da 6 robusti cavalli da tiro. La Ferrovia Suzzara-Ferrara aveva una connessione molto stretta con la Maffei, una industria meccanica fondata da una ricca famiglia veronese, e da cui aveva comprato le prime macchine che affrontavano con baldanza il nuovo percorso che univa Suzzara a Sermide, per giungere negli anni successivi a Ferrara. Una iniziativa molto fortunata dal punto di vista commerciale, che aveva modificato profondamente usi della zona a prevalente cultura contadina lanciando una nuova politica di trasporto merci su rotaia, ferocemente quanto vanamente osteggiata dalle società dei carrettieri.

La Ferrovia aveva iniziato le sue attività istituendo treni omnibus, basati su vetture passeggeri a due assi della svizzera SIG, cui nelle varie stazioni venivano aggiunti i vagoni che portavano merci a consegna accelerata. Un esempio era costituito dal burro prodotto nei caseifici, il quale veniva trasportato in forma di pani messi in botti piene d'acqua. Il pomeriggio, un biroccio giungeva al piano caricatore, pesato e rapidamente caricato sui carri G (chiuso) della FSF, precedentemente lasciato sul binario che costeggiava il piano caricatore. L'ultimo omnibus della sera lo ag-

ganciava in coda e la notte stessa il materiale arrivava a Sermide e al mattino a Ferrara. Stesso trattamento avveniva per gli storioni pescati nel Po, che raggiungevano il mattino successivo la comunità ebraica di Ferrara, specializzata nella preparazione delle preziose uova e nella gestione delle carni.

Un altro apri-pista in questo tipo di trasporti furono le (rare) famiglie di contadini, appassionati di letture scientifiche. Quando arrivò in Stazione a San Benedetto Po un carro L (scoperto) carico di una massa maleodorante, la curiosità da parte degli attenti vicini fu grande, in quanto non si trattava del solito letame di origine bovina, peraltro prodotto autonomamente e in abbondanza. La novità era che questo materiale era costituito di sterco di uccelli, per di più prodotto nella lontana America meridionale. La notizia fece il giro delle osterie della zona e la famiglia fu sottoposta ad una pesante pressione sociale di non velate ironie. Il riso si gelò sulla faccia di questi quando scoprirono che i campi trattati con il guano del Cile avevano una produzione di grano superiore di almeno 3 volte quella dei vicini, causando piene crisi di invidia per il successo altrui.

Per soddisfare la richiesta di merci da fuori zona e per il trasporto di quanto prodotto nella campagna era necessario disporre di macchine più potenti, atte a trainare treni esclusivamente dedicati alle merci. La Direzione delle FSF si rivolse ancora alla Maffei per ordinare 4 macchine a 3 assi, con 475 cavalli di potenza, allora il top di potenza di traino per le ferrovie economiche.

La Dante fu costruita nel 1910 e una volta a Sermide ebbe la foto di rito con macchina treppiede e lastra, con lo sfondo della Officina delle macchine a vapore.

Assieme alle sorelle Virgilio 21, Ariosto 22 e Petrarca 24, si fece le ossa trascinando prodotti agricoli stagionali e determinando la scelta di Sermide e Bondeno come sedi di zuccherifici. A Sermide, la Ferrovia costruì anche una stazione vicino al Po (Sermide Porto) per raccogliere le merci che giungevano per via fluviale. Altro esempio di trasporto intermodale era Bondeno. Lo zuccherificio era dotato di un raccordo con la stazione, il quale giungeva fino al canale della Darsena di Burana.

I muscoli furono ulteriormente irrobustiti con la partecipazione allo sforzo bellico della I guerra mondiale e soprattutto al caos dopo la rotta di Caporetto. Una rotta anche morale dell'Esercito: i boschi dell'alveo del Panaro e del Secchia ospitarono per molto tempo masse di disertori, ricercati dai Reali Carabinieri, ma amorevolmente custoditi e nutriti dalle donne della zona, che avevano marito e figli in una guerra distante e non certo partecipata.

La locomotiva partecipò poi allo sforzo di ricostruzione post-bellico, quando fu sfruttato anche il variegato materiale predato, soprattutto di carri ferroviari. Il lavoro riprese ancora più alacrementemente quando il Regime lanciò un piano capillare di bonificazione, che migliorò notevolmente la capacità di drenare le acque, di risanare ampie zone e di incrementare la produzione agricola. In termini ferroviari significava trasporto di materiale necessario ai lavori, costruzione di ponti e infine loro collaudo statico e dinamico. La nuova Stazione di Fossa Madama impegnò le locomotive Ariosto e Dante per trasporti vari. Vi era un disco di protezione, con garitta per l'addetto degli scambi, allora definiti eccentriche. La guardia eccentriche era equipaggiato con bandiera, fanale da casellante e pe-

tardi per la nebbia. Il reale problema era che ad una certa ora l'uomo acquisiva affidabilità solo moderata. Anselmo Calciolari, rampollo del padrone terriero del fondo vicino, era solito legare con stroppe di salice i leveraggi che comandavano il disco di protezione, causando il blocco del treno prima del Casello 15. Dopo ripetuti interventi, i Reali Carabinieri misero in atto energiche misure di convincimento che spensero i giovanili ardori di Anselmo.

Il collaudo del manufatto in cemento armato posto sul canale (subito noto come Bonifica Nuova) fu affidato alle 2 macchine che portavano legate lateralmente alla loro lunghezza fasci di rotaie per aumentare il carico assiale. Lo stesso avvenne per il canale di Fossalta Superiore, con l'aggiunta di una vettura verde di I classe, probabilmente per il comfort degli ingegneri di accompagnamento, data la nota inospitalità della zona.

Negli anni '30 la Dante fu affittata per i lavori di costruzione della Mantova-Peschiera, al traino di carri di pietrisco e di traversine.

La tipica attività della macchina rimaneva il servizio merci nella tratta Sermide-Suzzara, con tirate di oltre 30 carri chiusi, che partivano da Sermide carichi di zucchero nel periodo estivo.

La maggior parte dei carri non disponeva di freno, ma solo di condotta passante. Il lavoro di rallentamento era ottenuto mediante frenatori, posti in garitte apposite e che giravano la vite del freno seguendo il comando dei fischi del macchinista.

La II guerra mondiale si rivelò un disastro per le persone e le cose della Ferrovia. Dal 1943 la Ferrovia passò sotto il controllo germanico, che la usava per i rifornimenti come diramazione della importante linea

Brennero-Verona-Poggio Rusco-Bologna. In questo periodo, la Dante e le sue sorelle furono usate ben oltre i binari sociali.

La macchina Dante fu recuperata il 2 Marzo 1946 a Piacenza, con danni da azioni belliche e soprattutto da mancanza di manutenzione. La locomotiva fu tra le prime ad essere rimessa in ordine di marcia, anche se non certo in piena efficienza. L'Officina di Sermide fece uno sforzo straordinario per rimettere in piedi la manutenzione e trasformare carri in vetture passeggeri, con semplici panche. Anche le merci fecero capolino dopo gli anni di durezze belliche. Rotaie, traverse, scambi pesantemente usati e in parte razziati furono i primi interventi. Negli ultimi anni del Regime, il legno era diventato oggetto di pesanti controversie con i Podestà, che volevano usare le siepi costeggianti la massicciata per riscaldamento e far funzionare i forni. I Podestà minacciavano di non fare riaprire i forni del pane se la Ferrovia non concedeva la legna. Dal suo canto, la Ferrovia richiedeva di condividere questa forma di tassa con i proprietari terrieri, che pretendevano invece di conservare il legno di filari e capezzagne per le loro corti. Un discorso fra sordi, condotto con vari tipi di ingiunzioni e minacce: l'arrivo della truppa tedesca impose dinamiche molto più robuste e convincenti.

Finita la guerra, ripartirono gli zuccherifici di Bondeno e Sermide e con essi il trasposto di bietole e cisterne di olio pesante, mentre in uscita vi erano i sacchi con zucchero bianco raffinato.

I primi trasporti di passeggeri furono quelli di studenti che ritornavano alle scuole di Ferrara oppure Poggio Rusco, Suzzara o Mantova. Un differente tipo di clientela era costituito invece da persone che

si spostavano per raggiungere i mercati, per i quali la FSF aveva una tariffa speciale, riconoscibile per la banda colorata sul biglietto Edmonson. Un terzo tipo di passeggeri era invece quello dei prigionieri di guerra, che ritornavano da campi nei quali avevano spesso stazionato per anni. Coloro che arrivavano a Napoli, provenivano dall'Africa oppure dalla India (per i quali il ritorno occupò anche il 1946). Altri invece rientravano dal Brennero: i prigionieri di guerra venivano fermati a Pescantina, un enorme centro di raccolta e di quarantena. Qui l'Esercito, umiliato da una gestione bellica disastrosa, cominciava a riprendere i suoi arroganti ritmi burocratici e a registrare l'attività di ciascun soldato, dove era stato catturato, attività e comportamenti durante la prigionia ed altre notizie che sarebbero entrate nel foglio matricolare. Seguiva una serie di analisi mediche, insignificanti per i privilegiati provenienti dai campi inglesi, e drammatiche per gli internati nei campi tedeschi. I prigionieri raggiungevano Verona quindi Ostiglia, ove venivano traghettati sulla riva successiva e da lì arrivavano a Poggio Rusco. I militari in variopinte tenute saltavano sui carri merce o i più fortunati sulle vetture a terrazzini della Suzzara-Ferrara per giungere nei vari paesi. Quelli della Russia furono restituiti in un lasso di tempo molto ampio. L'Esercito aveva dato a questi reduci qualche migliaio di Lire in decadi arretrate, dapprima considerate un inaspettato tesoretto. L'entusiasmo di essere vivi e di avere un po' di soldi si spegnava presto al deposito biciclette e al Bar della Stazione di Poggio, dove la gazzosa aveva già raggiunto il costo di 20 Lire.

La Dante riprese il suo lavoro al traino di soli treni merci man mano che le più agili ed economiche lo-

comotive della serie Fiumi rientravano in servizio. Il lavoro grande fu quello di portare i materiali per la ricostruzione di stazioni (quali Pegognaga, 7 morti), caselli, magazzini (come a Magnacavallo) e ponti.

Un ulteriore sforzo fu fatto quando la Ferrovia rientrò un po' in forze finanziarie dopo i primi rimborsi dei danni di guerra e cominciò a rifare la massicciata, sempre con ghiaia di fiume. Nel periodo post-bellico, le locomotive e le automotrici correvano su sedime difficilmente distinguibile dalla terra. Nel '53, la Dante trainò numerosi treni costituiti solo da carri L destinati al trasporto di ghiaia (detti guglielmona). Il piano di carico di questi era fatto a cupola e la pendenza faceva cadere per gravità il carico attraverso feritoie laterali. Questo sulla carta: nella realtà, la ghiaia e il terriccio richiedevano un simultaneo sforzo fisico di più persone. La correzione della curva tra Quistello e San Benedetto Po in prossimità della Corte Casino richiese numerosi carri di ghiaia, due squadre di cantonieri e molte giornate di lavoro per regolare la pendenza che la nuova curva aveva acquisito. All'inizio della curva lato Quistello c'era infatti un avvallamento rimasto al posto dello scambio tolto quando la stazione di Fossa Madama fu dismessa. Il Governo approvò nel 1953 il finanziamento della ricostruzione dei ponti sul Secchia e Panaro. La Dante e la collega Virgilio 21 si occuparono di portare in sede le travi necessarie della Società Terni per ricostruire il ponte in ferro. Altra parte importante dell'intervento fu quella di innalzare il livello del ponte per seguire l'andamento degli argini, più alti che nel 1988. Quindi fu necessario adeguare le rampe di accesso ed adeguare le relative curve.

Umiliante fu invece il fatto che per la prima volta

il materiale rotabile FSF risultò non sufficientemente pesante per il collaudo, per il quale vennero chiamato materiale dello "stato".

I nuovi ponti in ferro incisero poco sulla velocità dei merci, che raggiungevano il culmine a velocità non superiore ai 10 Km/h. Le littorine invece non avevano più le limitazioni del ponte in legno, mentre rimaneva solo quella della rampa. In realtà, velocità non elevate risultarono assai utili a scopo anti-infortunistico: infatti le lastre pedonabili, assenti nello spartano ponte germanico, vennero immediatamente sfruttate da ciclisti e motociclisti della zona, che risparmiavano i chilometri necessari a raggiungere i ponti stradali più prossimi. Persone e moto che transitavano sul ponte erano rigorosamente identificate dagli occhiuti capitreno, con segnalazione alla forza pubblica e conseguenti multe.

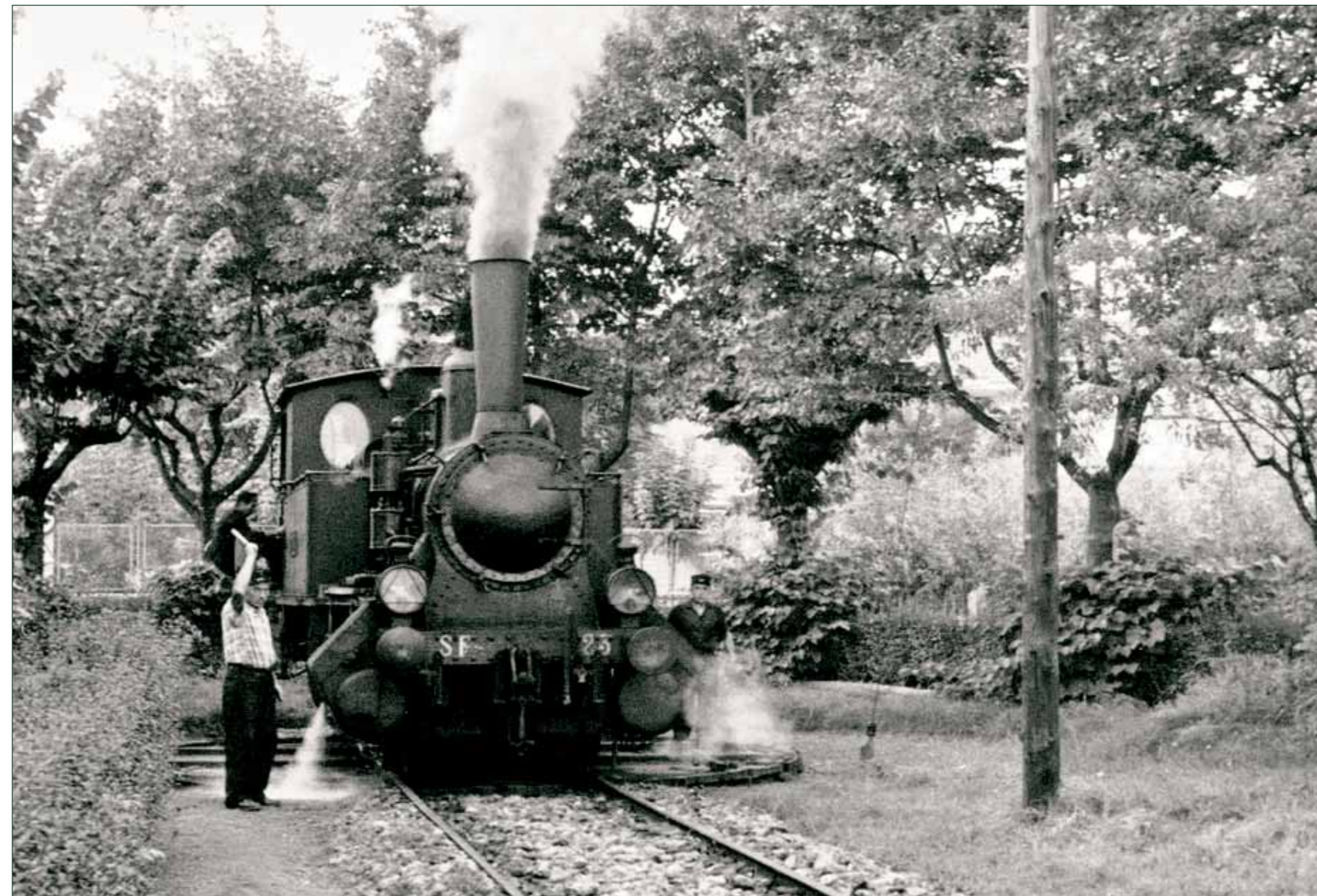
La Ferrovia riprese il suo corso raggiungendo il massimo trasportato nel 1956, con impiego straordinario di tutte le macchine a vapore per la liberazione della linea in occasione della grande nevicata che bloccò l'intera ferrovia. Tuttavia, la Direzione FSF era ben conscia che quelle locomotive erano alla fine della loro vita meccanica, oltre ad essere pesantemente anti-economiche. La prima macchina ad essere ceduta fu la Petrarca, in condizione meccaniche che risentivano ancora dei danni della guerra, mentre si optò per una riparazione generale della Virgilio. La Dante 23 fu messa in vendita e acquistata dalla Ferrovia Torino Nord (FTN) per 3 milioni di lire. La macchina passò nel 1957 al Casello 15 isolata. La maestra Amelia Calciolari portò tutti gli scolari della IV classe elementare al passaggio a livello ancora dotato degli antichi cancelli, per una forma di riverenza alla

macchina che lasciava la terra che aveva servito per oltre mezzo secolo, seguita da relativo e non facile tema in classe sull'evento. A Suzzara la locomotiva fu preparata per il lungo viaggio da trainata con la scorta dell'agente Bassi, che la consegnò a Torino al nuovo proprietario. La Dante ebbe l'ulteriore umiliazione di essere scambiata per una locomotiva proveniente dalle Ferrovie Reggiane in un libro sulla Canavesana e il nuovo distratto proprietario non si curò nemmeno del cambio dei numeri o delle targhe. In realtà, la FTN aveva i suoi guai a seguire il proprio materiale e soprattutto la massicciata, quasi totalmente su terra e con rotaie molto leggere. In piena linea e sul diritto la Dante deragliò, adagiandosi mollemente su una coltura di granoturco. Danni più significativi ebbero le vetture a terrazzini a due assi, di minore consistenza strutturale e trascinate dalla pesante macchina.

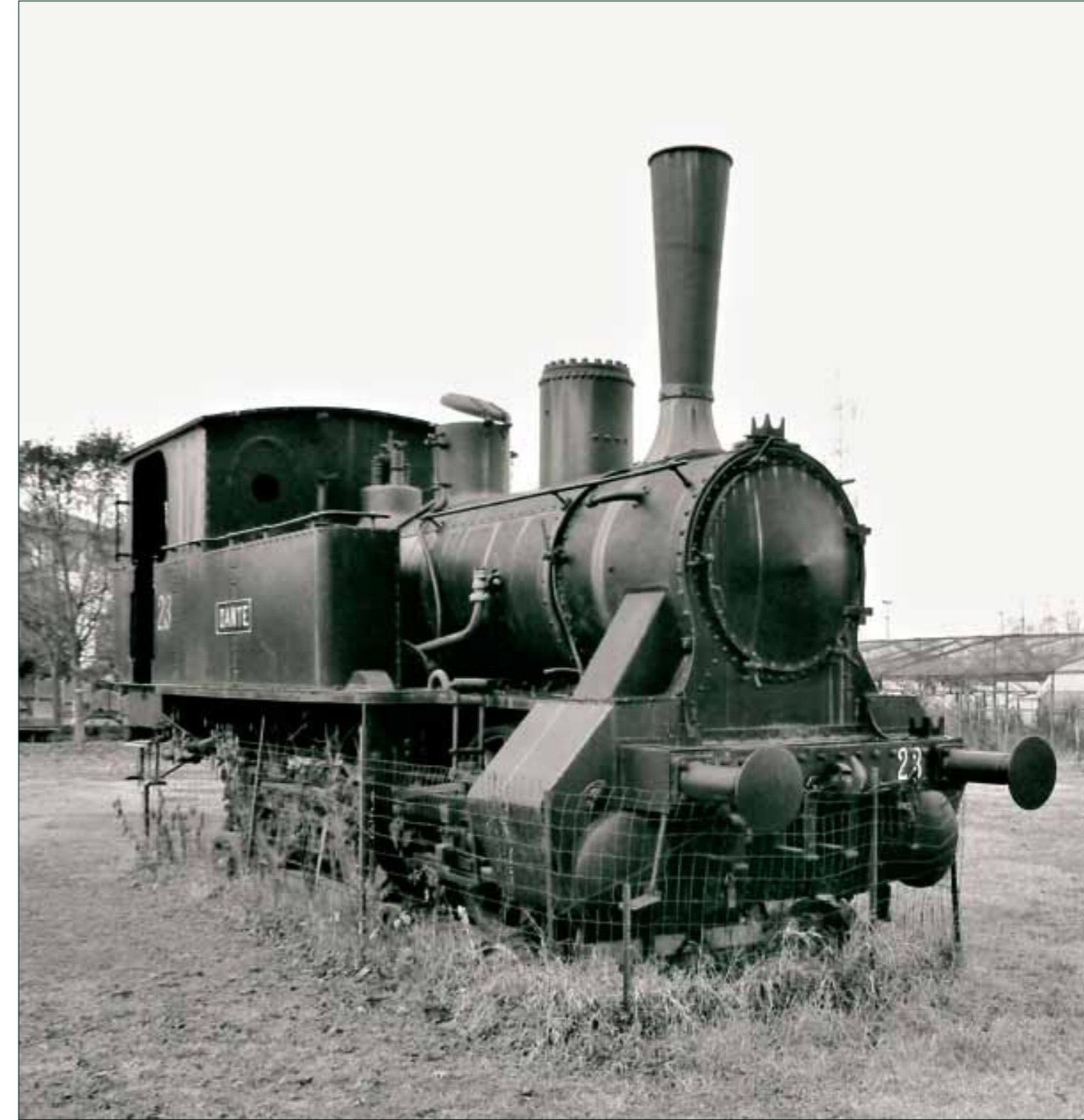
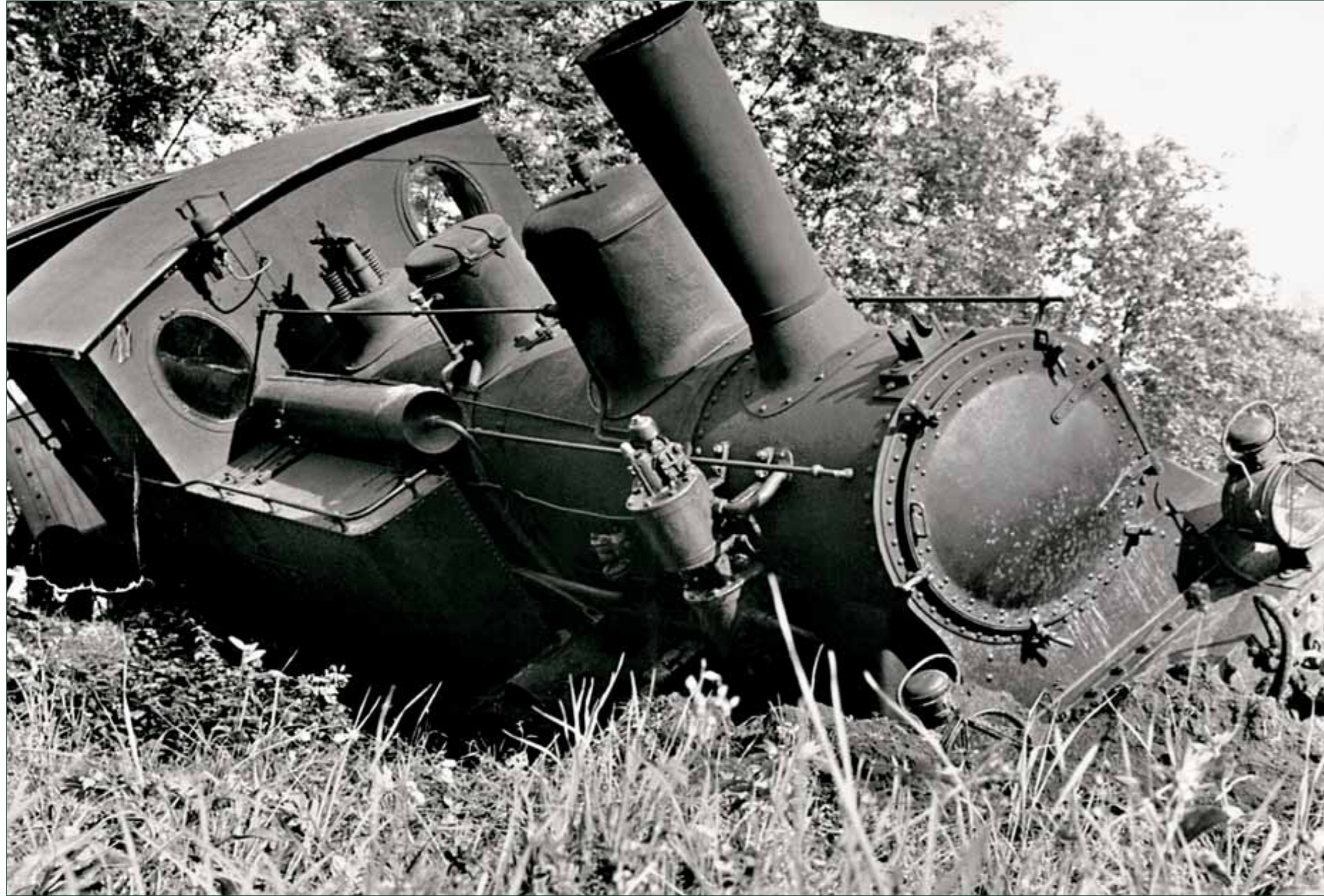
La locomotiva non fu ritenuta meritevole di riparazione, nonostante i lievi danni e fu lasciata su un binario morto a Settimo. Da lì fu acquistata dal proprietario dell'Autoporto Pescarito, che ne fece un monumento davanti alla propria villa.

Alla morte del proprietario, la vedova si liberò dell'ingombrante giocattolo, dato gratuitamente ad un rotamatore della zona, che da anni la monitorava con occhi lubrificati. I tentativi di recuperarla furono inutili ed anzi rinforzarono nel nuovo proprietario il concetto che sarebbe stato un affare rimetterla in ordine estetico. Questo avvenne con l'aiuto degli Amici della Ferrovia Suzzara-Ferrara, che non potendo intervenire nell'acquisto evitarono almeno che la macchina venisse rovinata con un restauro da giardino e relativi nanetti.

F.M.







Didascalie:

- 1: FTN Dante 23 sulla rotonda di Castellamonte (Torino) (1958, foto P. Kalla-Bishop)
- 2: FTN Dante 23 sulla rotonda di Castellamonte (Torino) (1958, foto P. Kalla-Bishop)
- 3: Locomotiva FTN Dante 23 sviata a Cuorgnè (1958, Collezione E. Perino)
- 4: Locomotiva FTN Dante 23 sviata a Cuorgnè (1958, Collezione E. Perino)
- 5: Locomotiva FTN Dante 23 sviata a Cuorgnè (1958, Collezione E. Perino)
- 6: Locomotiva Dante 23, oggi (Settimo Torinese, foto V. Lupo)

ROTABILI SOPRAVVISSUTI

Ganz M. 52



Didascalie:

- 1: Ganz M.52 accantonato accanto ad automotrici ALn 556 (Felonica Po, 1987)
- 2: Recupero e trasferimento del Ganz M.52 (Ponte sul Secchia, 2010)



ROTABILI SOPRAVVISSUTI

ALn 56.136



Didascalie:

1: Trasferimento a Torino (1980, foto A. Muratori)

2: In Stazione di Torino Ponte Mosca, oggi (foto B. Sinchetto)

ROTABILI SOPRAVVISSUTI

Virgilio 21



Didascalie:

- 1: Trasferimento della Virgilio 21 a Longiano (FO) (Bondeno, inverno 1971)
- 2: Virgilio 21 accantonata a Sermide (1969, foto C. Gasparini)
- 3: Trasferimento della Virgilio 21 a Longiano (FO) (Bondeno, inverno 1971)
- 4: Trasferimento della Virgilio 21 a Longiano (FO) (Bondeno, inverno 1971)
- 5: Virgilio 21 a Longiano (FO) (anni '80, foto M. Cornacchia)





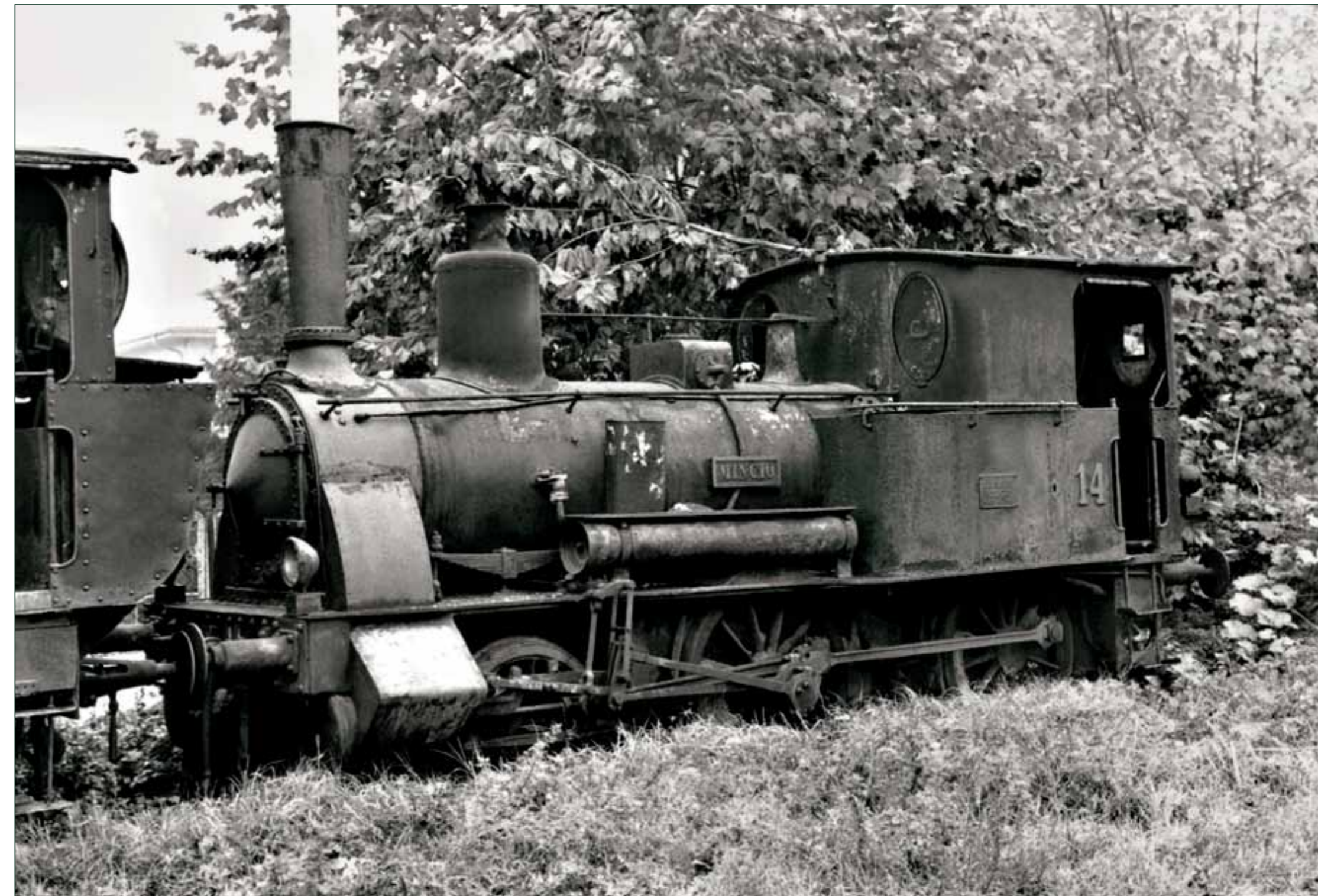
ROTABILI SOPRAVVISSUTI

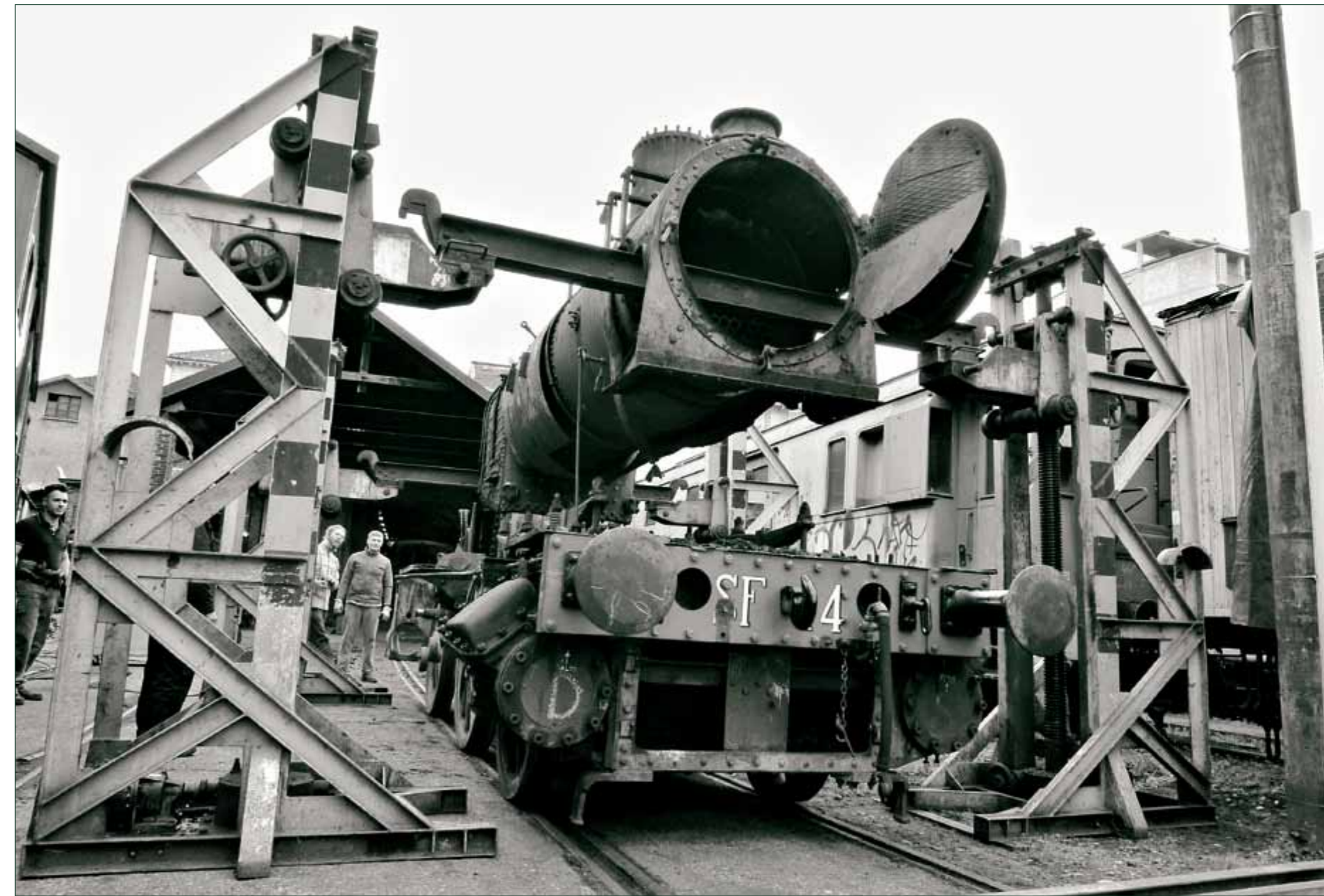
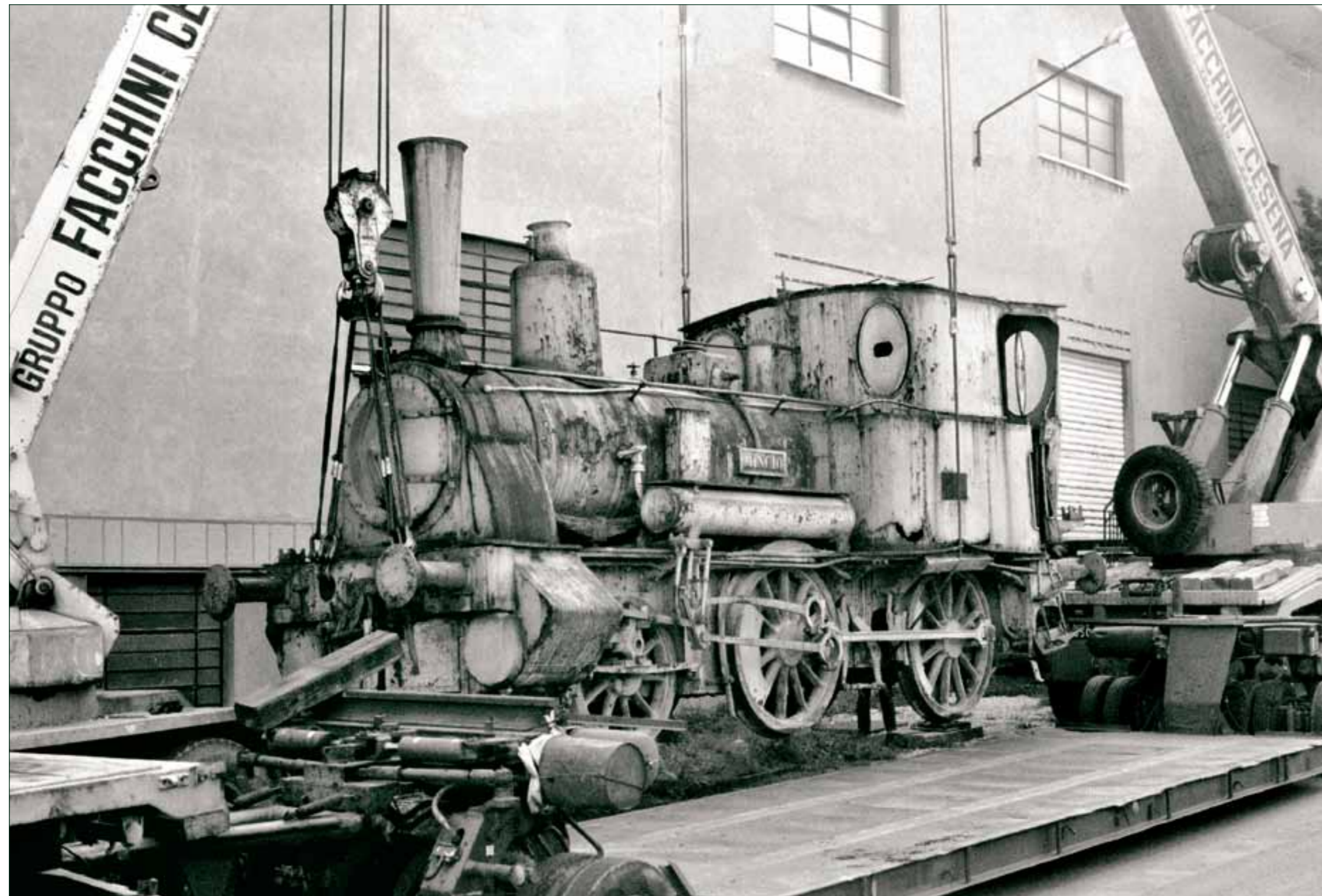
Mincio 14



Didascalie:

- 1: Trasferimento stradale della Mincio 14 a Longiano (FO) (Bondeno, inverno 1971)
- 2: Accantonamento a Sermide (1969, foto C. Gasparini)
- 3: Trasferimento al Deposito Locomotive di Bologna San Donato (1986, foto M. Cornacchia)
- 4: Inizio dei lavori su carro e caldaia a Torino Ponte Mosca (2013, foto B. Sinchetto)





TARGHE SOPRAVVISSUTE



Le targhe originali delle locomotive sono state preservate e protette dal Capodeposito Ghiretti. Alla fine del suo servizio, il materiale è stato passato al suo successore Sergio Bonioli, che ne ha continuato l'azione.

La targa Dante è stata invece recuperata a Settimo Torinese, durante i lavori di ripristino estetico da parte della Ditta S.A.C.R.I.M.A.



APPASSIONATI e VOLONTARIATO

“Non ce la farete mai...!”

Era un sabato tranquillo, stava arrivando la primavera e le giornate cominciavano ad allungarsi, in quel periodo non erano ancora previste manifestazioni o viaggi, tanto belli ma deleteri per l'avanzamento dei vari restauri in corso nell'Officina di Torino Porta Milano, nostra Sede operativa concessa in uso dal Gruppo Torinese Trasporti.

Il gruppo dei Volontari ha la fortuna di avere alcune ragazze che si occupano molto proficuamente della gestione logistica e - come al solito - anche quel sabato avevano preparato il pranzo per tutti. Eravamo nel nostro amato carro mensa aspettando il caffè in attesa di ricominciare il lavoro, quando l'amico Fabio dice:

“Dobbiamo pensare al treno a vapore contro i tumori di quest'anno, perché non facciamo un Mantova - Ferrara?”

“Eh? Mantova - Ferrara con la T3?”

“Ma sì, facciamo una maratona ferroviaria e ci incontriamo con la CCFR 7 del gruppo SAFRE di Reggio Emilia, poi potremmo fare un raduno a Mantova anche con la 740 di AVTS di Verona”

Ci guardiamo tutti in faccia, forse il pussacaffè era stato eccessivo.

“La T3 è concepita per tratte di 30 – 40 km, come facciamo ad arrivare fin là...”

Sembrava una delle tante sparate che si fanno a pranzo quando si è in compagnia e in allegria. Ma l'idea cominciava ad uscire dal semplice livello di chiacchiera da bar e a circolare nell'ambiente, i commenti che si sentivano nell'ambito erano però sempre gli stessi... “non ce la farete mai”... “non è possibile, non vi faranno andare”... frasi dette con sufficienza ed espresse con il sorrisino di chi la sa lunga. Tuttavia il tarlo era ormai entrato nella mente, i giorni passavano ed occorreva prendere una decisione definitiva

per iniziare ad organizzare. I dubbi sulla fattibilità di un viaggio del genere continuavano a sussistere anche tra i Volontari ed eravamo circondati da quella cappa di negatività paralizzante che si osserva ogni volta che qualcuno vuol fare qualcosa di diverso dal solito.

Una sera tardi, sono andato in Officina da solo per stare con la Locomotiva. Avevo bisogno di stabilire un contatto con la macchina. Ogni chiodo, bullone o tubo ha una storia da raccontare, sono solo pezzi di ferro certo, ma impregnati della fatica e dell'ingegno dei tanti che hanno lavorato per costruirli, quando il pane si guadagnava a sonori colpi di martello.

Volevo sentire il profumo del carbone, del ferro, dell'olio; vedere i cerchioni nuovi alle ruote che danno l'impressione di voler mordere la rotaia e andare... Volevo sentire nel silenzio della notte i rumori dell'Officina, percepire sensazioni per cercare di capire che cosa stavamo facendo e che cosa potevamo fare.

Quella sera hanno girato nella mente molti pensieri, altre notti passate a lavorare sulla macchina, le migliori tecniche, i collaudi, i viaggi; eravamo già andati a Cuneo, Savona, Ivrea, tratti impegnativi dove la macchina non aveva dato problemi.

Perché mai non saremmo potuti andare a Mantova - Ferrara? Continuavo a guardarla ma non trovavo nessun motivo vero per il quale non si potesse fare una tournée del genere.

E poi, lo scopo del viaggio, “Un Treno a Vapore contro i Tumori”, progetto nato proprio da noi a Torino qualche anno prima, motivazione sociale e valore aggiunto al nostro abituale impegno, che adesso trovava la possibilità di allargare i suoi orizzonti coinvolgendo altre Associazioni che come noi operano nel recupero di vecchi treni.

Mi convincevo sempre di più che questa sarebbe stata una sfida dal sapore anche sportivo, una maratona ferroviaria con una macchina ormai centenaria che chiaramente non era stata costruita per viaggi così lunghi, ma non per questo non sarebbe stata in grado di effettuarli.

La consapevolezza che l'impresa era fattibile stava in me prendendo corpo, mi rendevo conto però che la vera difficoltà da superare stava nel convincere tutto il gruppo e progettare una organizzazione adeguata; peraltro, l'idea di questo viaggio era appoggiata anche dai vertici GTT.

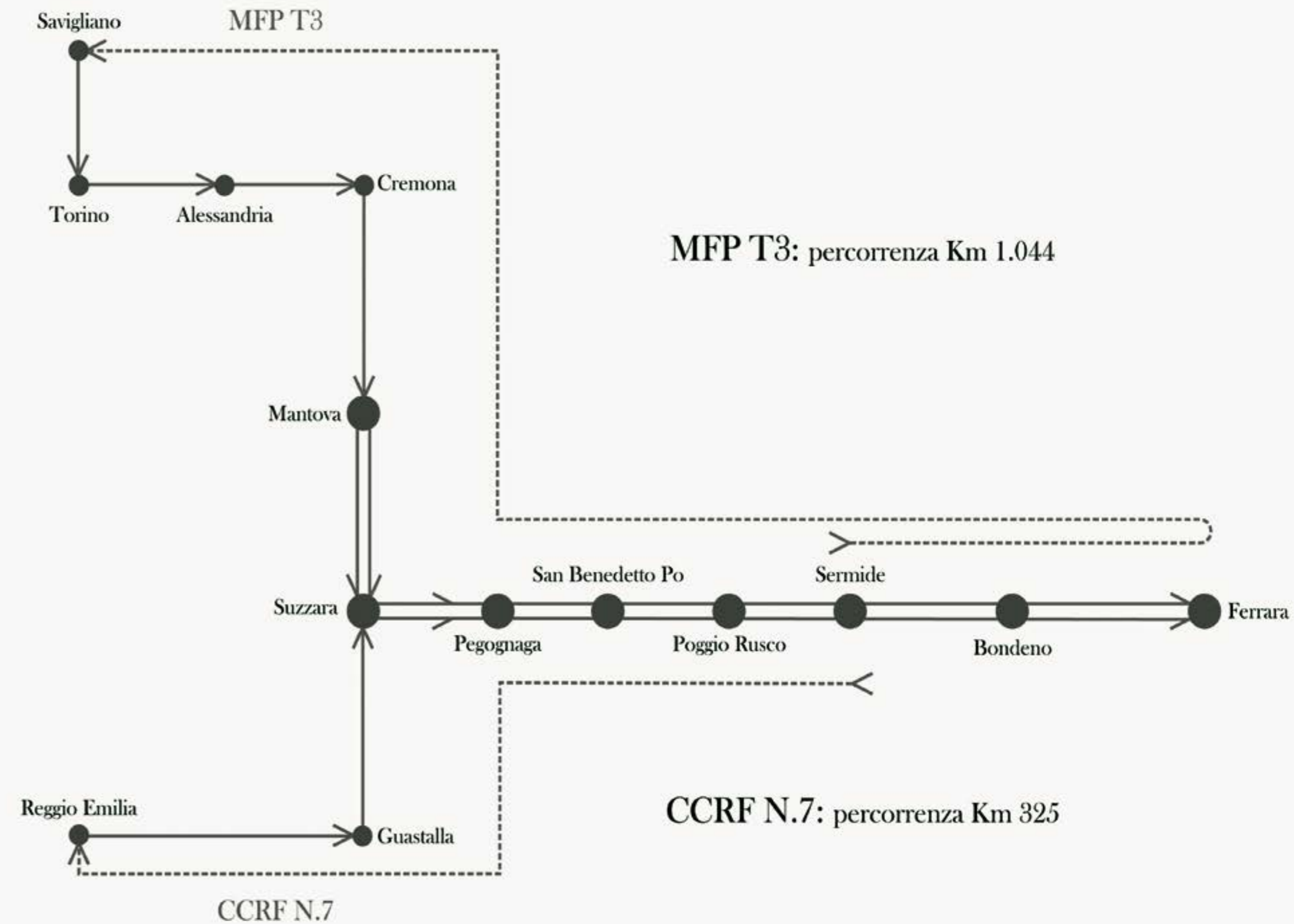
Il “non ce la farete mai” era diventato il motore e lo stimolo per andare avanti e superare ostacoli ed inerzie ideologiche. Dal punto di vista operativo ci siamo attrezzati con tre carri merci ad uso logistico del treno, due con le riserve di acqua e carbone per la locomotiva e uno, il carro mensa/spogliatoio/dormitorio/sala da pranzo/cucina/cambusa/ecc., con adeguate scorte di viveri per noi: quest'ultimo aspetto aveva convinto gli ultimi scettici del gruppo.

La sfida era ormai accettata, il “Treno a Vapore contro i Tumori” da Torino a Mantova - Ferrara stava per partire.

Viene spontaneo un parallelo virtuale con le sfide ben più grandi che affrontano quotidianamente i ricercatori o comunque tutti coloro che in vari campi si mettono alla prova e tentano di realizzare obiettivi o ideali considerati impossibili. Nel nostro campo - e lo stesso mi dicono in ricerca - l'importante è di non avere paura a percorrere strade non convenzionali.

Claudio Demaria (2006)

Le immagini di questo capitolo sono di G. Fulgenzi





La mia storia e la Storia

Erano circa le 7 di sera quando nacqui ed era stata una giornata “intensa”. Oltre all’arrivo della sottoscritta, quel giorno era caduta tanta neve e si era schiusa una intera covata di pulcini cui bisognava provvedere. Questo raccontava mia madre di quel giorno. Talvolta aggiungeva altri particolari: che era il 1 Febbraio 1944, che ero nata nella stanza grande al piano superiore del casello ferroviario 51 (no, non era quello che successivamente sarebbe assurto al rango di “stazione” con fermata facoltativa!) ma quello successivo, verso Ferrara, in piena campagna; che l’ostetrica, mio padre e la giovane zia Alba (che la nonna aveva inviato lì appositamente per aiutarla ed assisterla in questa circostanza) avevano trascorso le ore d’attesa al piano di sotto chiacchierando continuamente e anche ridendo (era arrabbiata, come era arrabbiata quando diceva queste cose!) fino a quando i suoi “intensi” richiami non li avevano costretti ad interrompersi e a separarsi: le donne di sopra e mio padre a piano terra. Mio fratello e mia sorella non comparivano in questi racconti; forse erano stati mandati presso i nonni materni che abitavano in un paese distante 25 o 30 km (tanti per i tempi e i mezzi di trasporto di allora!). In quel paese, alcuni anni dopo saremmo andati a vivere anche noi. Io ci vivo ancora.

Alcuni tratti della mia vita futura erano già scritti: il soprannome “cicin” che mi ha accompagnato per anni e anni; l’ambiente della campagna che continuo a preferire, per viverci, a quello della città; il nome Nives datomi in ricordo di una ragazza sedicenne morta sotto un bombardamento pochi giorni prima e a poca distanza dal casello; e la ferrovia, i treni e le sbarre e più tardi gli scambi e il lavoro di mio padre e quello di mia madre e la possibilità di frequentare la scuola dopo le elementari e..e..e..

Non ero nata “cicin” (pesavo 4 kg!) ma lo diventai presto:

cresevo poco, ero piccola, gracile e di salute cagionevole; intorno ai quattro anni, mi riscontrarono una malattia tanto seria da richiedere un prolungato ricovero in un ospedale per bambini a Ferrara [l’Ospedale del prof. Ortolani]. Mia madre non poteva rimanere ad assistermi e di quel periodo conservo solo qualche ricordo frammentario e non piacevole: la mamma che se ne andava, un lettino di cui occupavo una parte piccola piccola, una grande stanza, un dottore grande e grosso, il professore, che ogni giorno entrava, guardava, diceva a chi lo accompagnava cose per me incomprensibili, ma soprattutto un’altra madre (di città) che assisteva uno dei suoi numerosi figli, tutti senza bambole e senza alcun giocattolo (così diceva) che mi “derubò” di una bambola di pezza che la mia mamma, in una delle sue rare visite, mi aveva portato dopo averla confezionata durante la notte rinunciando a una manciata di ore di sonno.

La mia malattia richiese anche “sole e mare” ovvero un soggiorno marino estivo. Come realizzarlo data la assoluta impossibilità economica per la mia famiglia di “andare al mare”? Ecco qui la “ferrovia” si intreccia nuovamente con la mia vita. Vivevamo ancora in quel casello 51 e qualche tempo dopo la fine della guerra mio padre era stato assunto prima come avventizio e poi come operaio-cantoniere (prima cioè per periodi determinati e solo successivamente a tempo indeterminato) dall’Azienda ferroviaria “Suzzara-Ferrara”, la quale retribuiva poco il lavoro ma assisteva i propri dipendenti con delle agevolazioni tra le quali occupava un posto importane la “colonia marina” per i loro figli di età compresa tra i 6 e i 12 anni. Il guaio era che io non avevo 6 anni ma solo quattro e mezzo! Non ho mai saputo come mia madre sia riuscita a farmi partire, ma ebbi i miei “soggiorni marini” quell’anno e poi quello successivo e quello successivo ancora fino al compimento dei 12 anni (a dire il vero interrotti nel 1953 e nel 1954 da due “soggiorni montani” con la colonia parrocchia-

le). I ricordi legati a questi periodi della mia vita si affollano ma non voglio cedere loro ora (magari un’altra volta).

La ferrovia, il 1944, i bombardamenti, la guerra.

«Tutte le notti passava Pippo e qualche volta lasciava cadere le sue bombe vicino, anche vicino vicino, qualche volta più lontano. Per questo, di giorno vivevamo nel casello ma di notte eravamo sfollati alla Calza. La Maddalena, Vittorio, Giuseppe, Ivano, la Beppa (Giuseppina all’anagrafe), l’Agnese, Alvaro, la Marisa erano poveri come noi se non di più ma in quella casa ci avevano messo a disposizione un vecchio letto in soffitta (sottotetto) con dei “paion” e dei sacchi di piuma (di gallina): «però dovevo dormire seduta nel letto: tenevo in braccio Nives, mentre R. e M. dormivano al mio fianco e con la mano libera battevo di tanto in tanto con un pezzo di legno sulle coperte per tenere lontani i topi che di notte girovagavano ovunque». Così raccontava mia madre e precisava che mio padre non andava mai a dormire alla Calza ma rimaneva nel casello (e non era contenta quando lo diceva!). Era coraggioso mio padre o incosciente nel rimanere in un luogo, la ferrovia, a grande rischio di bombardamenti alleati, oppure voleva starsene libero senza moglie e figli? Forse era un po’ tutto questo insieme.

Sfollati alla Calza (era una costruzione quadrata, immersa nella campagna in cui abitavano più famiglie; la si raggiungeva dal casello percorrendo uno stretto sentiero sterrato affiancato da un fosso profondo sulle cui rive crescevano alberi, forse pioppi forse salici, che ogni anno venivano scalvati e che perciò non raggiungevano mai altezze imponenti) ha significato per anni, anche dopo la fine della guerra, far parte di una famiglia allargata in cui c’era sempre qualcuno o qualcuna che mi faceva giocare (ero infatti la più piccola), in cui ci si scaldava vicino al focolare alla cui fiamma la Maddalena (la matriarca) faceva, qualche volta come cibo per tutta la

famiglia al posto della solita polenta, ma qualche volta solo per me, i galet oggi pomposamente denominati pop corn. Solo da grandicella (grande infatti non sono mai stata né in passato né tanto meno oggi!) ho imparato che essere sfollato significava trovarsi nella condizione di colui/colei che ha dovuto abbandonare la propria casa a causa di una guerra. La guerra! E noi e quel luogo sperduto (i centri importanti come Bondeno, Sermide, Castelmassa distavano chilometri affrontabili, e solo se era indispensabile, a piedi o su qualche carretto, ammesso che circolasse in quel 1944!

La guerra, la sua violenza, i suoi pericoli e la sua tragicità erano i protagonisti di quei mesi e di quegli anni dico oggi dal momento che conosco gli eventi. Ma cosa fu per me, per noi allora? Ancora frasi e immagini rimaste impresse forse fin da allora. Ecco la carrozzella su cui venivo collocata e rapidamente allontanata dai pericoli della ferrovia dai miei fratelli quando mia madre non c’era (forse perché era andata a vendere qualche pulcino o anatroccolo oppure a consegnare qualche lavoro di cucito oppure...), che era una cassetta di legno a cui mio fratello aveva applicato delle ruote fatte artigianalmente sì ma quadrate! Non riesco ad immaginare gli sbalottamenti che devo avere subito, ma so che quella carrozzella si è rovesciata più e più volte. Ridendo questi racconti mi sono stati fatti per anni e anni! Forse oltre a condizioni genetiche ed ambientali c’è qualche altro fattore che spiega il mio essere diventata cicin nonostante mia madre mi abbia allattato («...per fortuna avevo tanto latte...») fino alla soglia dei due anni.

Ecco i soldati tedeschi sbandati che cercavano di raggiungere il Po per attraversarlo e ritornare in Germania che un giorno arrivarono alla Calza, radunarono con i fucili spianati tutte le donne, le obbligarono a preparare un paiolo d’acqua bollente, una parte della quale la usarono per lavarsi e il resto per spennare tutti i polli esistenti (ricchezza preziosa per le

famiglie che lì abitavano!) e fatti poi cuocere (si raccontava che di quei polli non rimasero che poche, anzi pochissime ossa!!).

Sfollati, alleati, partigiani, nemici.. parole queste che per anni non significarono nulla per me ma forse stanno “dietro o dentro” a un percorso di vita che solo molto tardi sembrò delinearsi, assumere significati che da giovane non avevo individuato [l’inizio della cicogna?].

Quando finì la guerra? Cosa significò la sua fine?

Non ho ricordi “precoci”; la mia memoria registra con un salto temporale notevole solo il cambiamento di residenza. Avevo cinque anni e mezzo (dunque era il 1949) quando mio nonno materno (Ezio), operaio ferroviere, andò in pensione. Questo evento significò poter subentrare nel casello n. 33 in un paese del mantovano, Magnacavallo. Come tutti i cam-

biamenti fu accompagnato da “gioie e dolori”: i miei nonni avevano acquistato, fuori dal paese, per la loro vecchiaia, una piccola casa con un fazzoletto di terra intorno, ma gli inquilini non avevano alcuna intenzione di andarsene! E noi, pur di conquistare il diritto a subentrare in quel casello ci trasferimmo ugualmente, dormendo alla “bellemiglio” nelle due stanze (!?) del piano di sopra e di giorno adibendo a cucina un rustico ricavato da traversine come pareti e lamiera come tetto. Il tutto deve essere durato circa sei mesi. La conquista di una casa era un problema anche allora, come oggi. In compenso il casello si trovava a cinquanta metri dalla stazione e a poche centinaia dal paese.

L’anno seguente cominciai a frequentare la scuola.

Nives Panza (detta Cicin, pulcino)



Postfazione

Ci sono delle cose che non ti sai spiegare: perché non ti piace il gelato al pistacchio, oppure perché non ti va la graniglia di nocciole sulle torte. Similmente, il motivo per cui i treni hanno sempre esercitato una speciale attrattiva su di me sin da bambino costituisce ancora oggi ai miei stessi occhi un piacevole mistero.

Nel tempo questa passione si è particolarmente indirizzata verso il mondo delle cosiddette ferrovie private. E qui mi è più facile intuirne il motivo: si tratta o si trattava di un'altra dimensione, di una misura domestica sia pure di una famiglia molto numerosa. Non me ne vorranno i valenti ferrovieri dello Stato, ma ho sempre percepito un'aria diversa presso le piccole ferrovie. Vedere i capideposito con la tuta blu completamente imbrattata mi dava la netta sensazione di una cura del tutto speciale dei mezzi e nello stesso modo mi meravigliava la capacità dei macchinisti di rimediare ad inconvenienti anche di non piccola portata, magari in tempi brevissimi, come durante le soste per gli incroci.

A Mantova per lungo tempo si poté respirare quest'aria del tutto speciale grazie ai treni della Suzzara Ferrara e della Mantova Peschiera che facevano una gran bella mostra di sé in stazione, a confronto dei rotabili delle ferrovie dello Stato. Automotrici pulite, impeccabili anzi brillanti dentro e fuori; ferrovieri sempre pronti a rispondere nel modo più educato e completo.

I Treni del Mare, che conobbi da bambino sul tragitto da Mantova a Cervia-Milano Marittima, rappresentavano un condensato di quest'operosa umanità. Già a Suzzara la prima meraviglia: un men che non si dica il treno, ormai già affollato, invertiva il senso di marcia cambiando quella dolce musica d'accompagnamento delle rotaie da 27.

Chissà perché, ma sembrava di andare tanto veloci: forse era il continuo alternarsi dei campi e delle cascine a creare questa sensazione. Ad ogni fermata gruppi di viaggiatori. Noi bambini stavamo anche in tre per sedile, senza lamentarci. Il corridoio era ormai ingombro di valigie, qualcuno stava in piedi nei vestiboli. A Poggio Rusco la meraviglia di un altro convoglio che si univa al nostro: il treno diventava un sinuoso biscione in mezzo ai campi. Poi Sermide, la pausa più lunga. Mentre da un lato i ferrovieri provvedevano a fare il pieno di gasolio da più colonnine, dall'altra il carrettino del bar della stazione cercava di soddisfare le chiosose richieste di caffè, panini e gelati. A Felonica si caricavano ancora le cipolle sui carri nello scalo, tutt'attorno le distese di angurie e meloni. Poi era già l'idea del mare, quando s'incrociavano quei canali dove campeggiavano le enormi reti quadrate da pesca, che ho sempre visto issate. Chissà cosa prendevano...

Alessandro Muratori

INDICE

Prefazione di G. Tognoni	2
Premessa	4
Le case della Ferrovia	
Le Stazioni	6
I Caselli	20
La Squadra	32
I Raccordi	38
I Rotabili	
Vapore	46
Vetture e Vagoni	58
Automotrici	64
Locomotori	72
L'Officina di Sermide	80
Le Bonifiche	90
La Guerra	100
La Ricostruzione	
Il Serbatoio dell'Acqua	110
I Ponti	114
Il Sociale della FSF	
La Colonia	128
Vita attorno alla Ferrovia	
La Scuola	142
Lo Sport	154
La Quotidianità	158
La Neve	168
Rotabili sopravvissuti	
Dante 23	176
Ganz M.52	186
ALn 56.136	188
Virgilio 21	190
Mincio 14	194
Targhe Sopravvissute	198
Appassionati e Volontariato	200
La mia storia e la Storia	204
Postfazione di A. Muratori	206

Hanno contribuito alla realizzazione di questo volume:

Amici della Ferrovia Suzzara-Ferrara
Museo Ferroviario Piemontese (MFP)
Gruppo Amici Treno Torino (GATT)
Gruppo Passera (Pegognaga, MN)
Museo della Guerra (Felonica, MN)
Carlo Orsini (System Costruzioni)
Fondazione Ricerca Molinette Onlus
Sergio Benetti (Toronto, Canada)
TOPVISION srl (Quistello, MN)
Comune di San Benedetto Po (MN)
Comune di Quistello (MN)
CDA “Centro Direzione Aziendale”, Mantova
Confindustria Mantova
Servizi Ferroviari Integrati (Ravenna)
Costruzioni Ferroviarie Mazzi (Verona)

Un ringraziamento particolare a V. Ferreri, R. Cesa Demarchi, Marzia Roccia e Giovanna Sartori, che hanno letto, valutato e corretto i testi.

Quando non indicato, testi ed immagini sono degli autori del libro o dell'archivio dell'Associazione Amici della Ferrovia Suzzara-Ferrara.

Bibliografia:

A. Muratori
Ferrovia Suzzara-Ferrara Passato presente e futuro in cento anni di esercizio.
Editoriale del Garda, 1988

A. Roda (a cura di)
La Ferrovia Suzzara-Ferrara. Cento anni di storia.
Interbooks, 1988 (si rimanda a questo libro per una bibliografia completa)

Post-produzione immagini, grafica e impaginazione:
Flavio Tiengo - Torino

Stampa: Litograf Arti Grafiche sas - Venaria Reale (TO)

Finito di stampare: Dicembre 2013

