

## Racconti ferroviari

# Quando si viaggiava in trifase...

Ricordi di PIERGIUSEPPE VISIGALLI

**S**ono nato a Milano, ma sono solo un milanese - come si suol dire - di prima generazione, perché i miei genitori erano entrambi "di fuori": mio padre era della bassa lodigiana (Casalpusterlengo per l'esattezza, che, ferroviariamente parlando, è stazione d'incrocio tra la linea Milano - Piacenza e la Pavia - Codogno - Cremona), mentre mia mamma era nata in provincia di Savona, in un paesino nell'entroterra di Pietra Ligure.

Da bambino, mentre il viaggio domenicale Milano - Casalpusterlengo per andare a trovare nonni e zii, peraltro breve, non offriva particolari emozioni (ricordo le buffe elettromotrici "ocarine"), quello Milano - Pietra Ligure era decisamente più lungo ed impegnativo, ma anche più affascinante perché a Voghera c'era il cambio della locomotiva... in quella stazione infatti cessava la "continua" ed iniziava la trazione trifase che ci avrebbe accompagnati da lì sino a destinazione.

Tutte le estati, terminata la scuola, la mamma mi caricava sul treno alla Stazione Centrale e mi spediva dalla nonna per le vacanze: il rito si è ripetuto puntualmente per tutta la seconda metà degli Anni Cinquanta e per i primissimi Anni Sessanta del secolo scorso. L'operazione richiedeva un accurato coordinamento tra la mamma e la nonna principalmente via posta, perché allora

non esistevano telefonini e di telefoni fissi a Tovo San Giacomo ne esisteva solo uno, quello della *Locanda Franzone*, in piazza, che funzionava da posto telefonico pubblico, ma che era piuttosto lontano dalla casa della nonna. Ma fortunatamente in quegli anni il servizio postale funzionava, e molto bene! Ricordo che a Milano c'era persino la cassetta delle lettere sui tram della linea 25 "Interstazionale" per l'invio continuo della corrispondenza alla Stazione Centrale... cassetta che nel mese di luglio anche mio padre usava, durante il Tour de France, per spedirmi quotidianamente la *Gazzetta dello Sport*. Nel paesino non esisteva infatti un giornalaio, ma la "Gazzetta" accuratamente fascettata mi arrivava sempre puntualmente nel giro di un giorno o al massimo due. E così potevo restare aggiornato sulle imprese dei miei beniamini.

Ma torniamo al viaggio. Arrivavamo per tempo alla stazione Centrale e così riuscivo a piazzarmi vicino al finestrino. Non ho ricordi particolarmente dettagliati delle carrozze dei primissimi viaggi, quando c'era ancora la III classe, molto probabilmente "centoporte", poi "Corbellini", poi quelle a scompartimenti. Un ricordo sicuro e però il seguente: una volta, vagando per la carrozza - era già a scompartimenti, probabilmente una Bz del 1946 - alla ricerca del finestrino migliore da cui guardar fuori, vidi

una targhetta, apposta sopra la porta che dava accesso all'intercomunicante, che mi lasciò sconcertato: "Dono del Popolo americano all'amico Popolo italiano - UNRRA" (o qualcosa di molto simile). Avevo già sentito citare la sigla UNRRA dai miei genitori, ma non avevo mai approfondito l'argomento. Ne scoprii il significato qualche anno più tardi, quando con i programmi di Storia si arrivò alla II guerra mondiale.

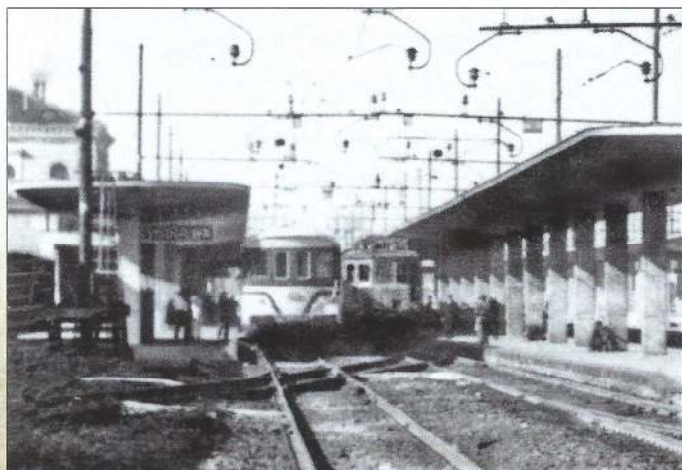
Il viaggio era tranquillo e senza particolari motivi di interesse (salvo lo sferragliare del treno sul ponte sul Po di Mezzana Corti) sino a Voghera: qui avveniva il cambio di trazione e cercavo di seguire il più possibile dal finestrino le manovre dei locomotori sul piazzale - sino al botto che segnalava l'accostamento della macchina trifase al nostro treno; ancora un paio di minuti per completare l'aggancio e i vari collegamenti e poi si ripartiva alla volta di Genova.

Se sino a Voghera l'andatura era stata allegra ed abbastanza silenziosa, nel tratto successivo l'andamento si manteneva più uniforme, ma accompagnato dal rumore cadenzato non solo delle ruote sui giunti delle rotaie ma anche da quello dei bielloni triangolari. Giunti nel tratto appenninico, da Arquata Scrivia i treni seguivano la Succursale, ed era uno spettacolo il vedere transitare più in basso, sulla linea storica, treni merci al traino di piccole locomotive

In una rara cartolina acquerellata vista interna della stazione di Casalpusterlengo databile circa 1910. Arch. Claudio Pedrazzini



Storica e importante fotografia del 1957 dell'ing. Giacinto Masino illustrante la stazione di Voghera. Anche se non perfetta, mostra l'ALn 773.3501 nella livrea d'origine rosso mattone/bianco, modificata prima della consegna alle F.S., in corsa prova accanto a un E.330. Arch. C. Pedrazzini





(che avrei imparato essere gli E.550 affettuosamente chiamati "muletti dei Giovi"): sembrava quasi di assistere alla circolazione su un plastico ferroviario - in quegli anni era nata infatti in me anche la passione per i "trenini" -.

Arrivati a Genova Piazza Principe, sosta piuttosto lunga: era necessario sganciare il locomotore che ci aveva trainato sino lì e agganciarlo all'altro estremo del treno, per poter ripartire in direzione di Sampierdarena e del ponente ligure. Non mi azzardavo ovviamente a scendere per vedere da vicino la manovra, ma continuavo ad osservare dal finestrino l'andirivieni delle E.431 e 432 sui binari adiacenti, dirette col loro treno verso la stazione di Brignole (stazione di confine con la continua, presente da tempo sulla Riviera di Levante) o isolate e impegnate in manovre analoghe di inversione coi convogli da/per Milano e Torino. Anche qui la "botta" tra i respingenti del locomotore e quelli della prima carrozza (preannunciata dall'avviso dell'altoparlante "Attenzione, treno in manovra al binario x!"), che si propagava attenuata lungo tutto il convoglio, era il segnale che tra non molto si sarebbe ripartiti.

A lato, vettura tranviaria 5322 dell'ATM milanese in servizio sulla linea 25 "Interstazionale" dotata di cassetta postale per il servizio celere che veniva vuotata da un dipendente delle Poste al capolinea della Stazione Centrale.

Foto Timin Boric del 1977.

A sinistra, una delle targhette esposte su vetture, locomotori e carri merci per ricordare agli italiani gli aiuti americani attraverso il "Piano Marshall" per la ricostruzione postbellica. Arch.EdG

In basso, l'E.431.002 con l'E.432.028 in partenza da Voghera nel 1958 alla volta di Genova. Foto Ministero dei Trasporti

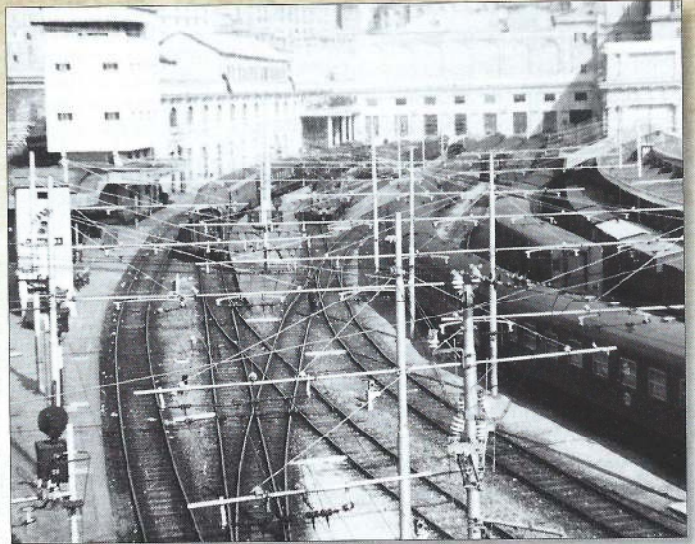
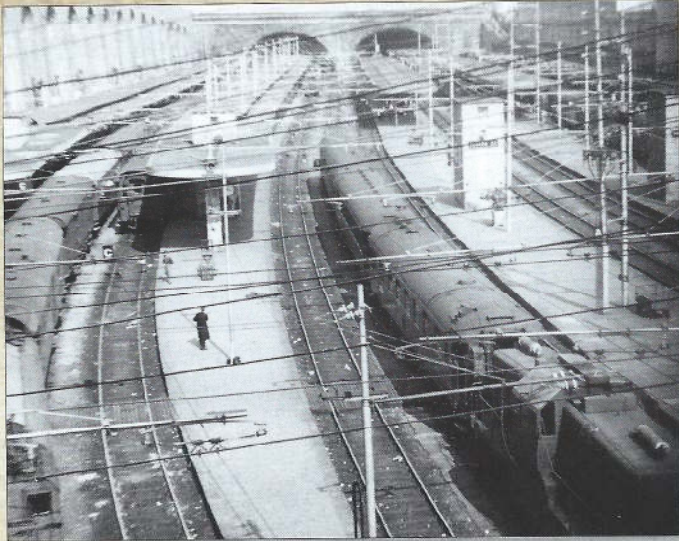


La marcia riprendeva tranquilla, con il treno a sfiorare le finestre delle case affacciate al rilevato ferroviario e che notavo essere pittorescamente colorate, al contrario di quelle quasi tutte grigie di Milano; qualche passaggio a livello o l'avvicinarsi di una stazione era preannunciato da un fischio cupo e ripetuto. In prossimità e nell'attraversamento delle stazioni ero affascinato dalla ragnatela del bifilare sugli scambi e sugli incroci, e dai corrispondenti e frequenti

scintillamenti dei buffi trolley a stanghe. La linea, ancora tutta a binario unico, correva tortuosa lungo il mare, spesso affiancata dalla statale Aurelia, con tratti a picco sugli scogli o su piccole spiagge ciottolose che, a inizio luglio, non erano ancora affollate. Molte le gallerie, alcune molto brevi, altre un po' più lunghe: ricordo che a un certo punto avevo deciso di farne l'inventario, cercando di leggerne nome e lunghezza sulle targhe poste all'ingresso; non sempre







*Sopra, due immagini con vista parziale sulla stazione di Genova Porta Principe nel 1963 al tempo della conversione da trifase a continua: si nota la Diesel Ne 120, già Ne 1200, residuo bellico di provenienza USA mentre manovra un treno.*

**Foto P. Visigalli**

*A sinistra, piazzale interno della stazione di Ronco Scrivia al tempo della conversione dal trifase alla continua, anno 1963.*

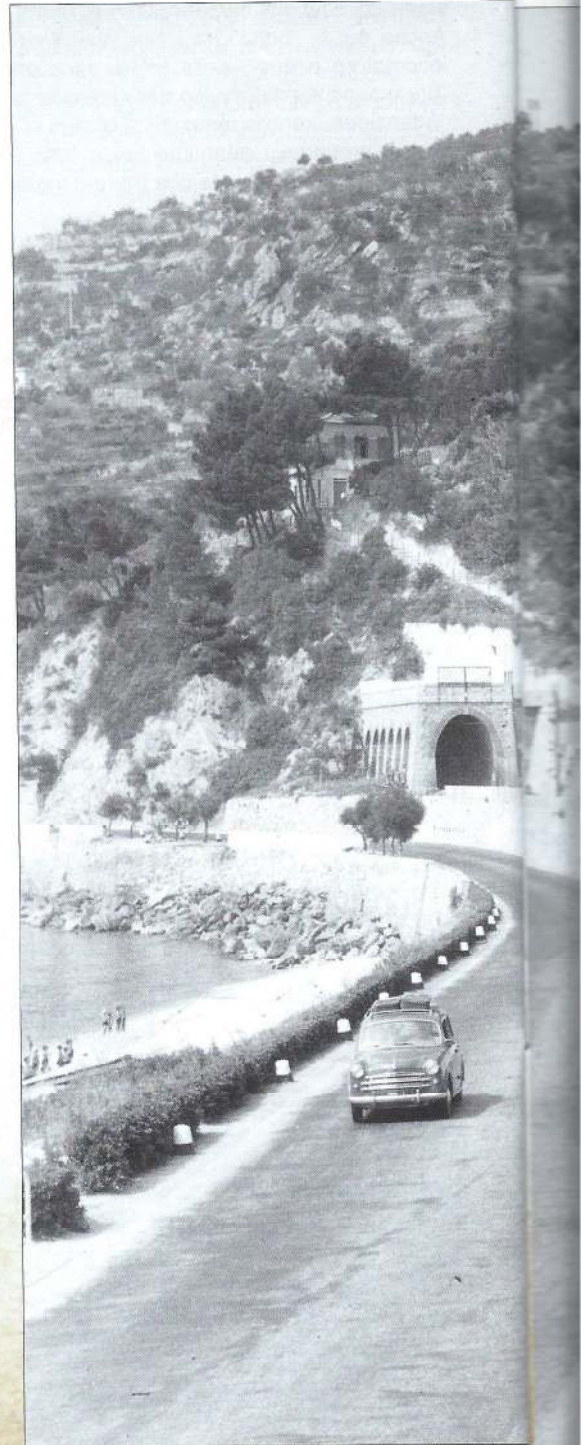
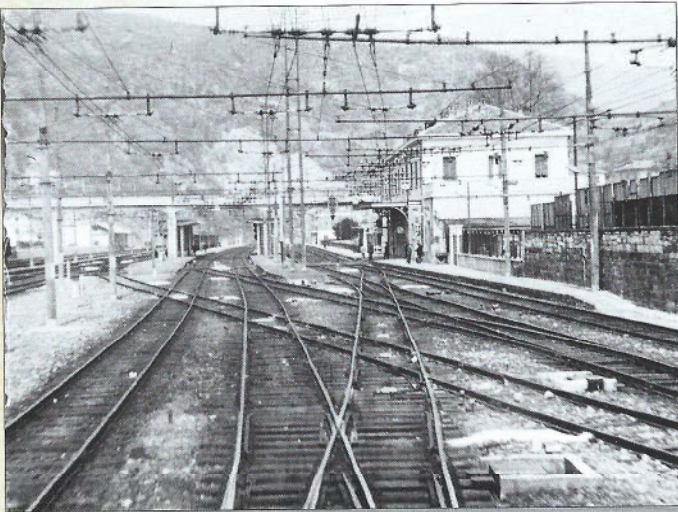
**Foto P. Visigalli**

*A destra, l'E.431.015 al traino di un treno viaggiatori straordinario vuote fotografato tra Finalpa e Varigotti nel giugno del 1954.*

**Foto Ministero dei Trasporti**

*A sinistra, l'E.550.027 al traino di un treno merci fotografato tra Borgio Verezzi e Finale Ligure Marina nell'estate del 1960.*

**Foto P. Visigalli**





però i miei riflessi erano sufficientemente pronti, anche se cercavo di stare attento al variare del rumore provocato dal treno quando imboccava la galleria e che mi preannunciava che tra pochi istanti mi sarebbe venuto incontro il portale.

In alcune stazioni sui binari di precedenza gli accelerati, solitamente con una E.333 o un E.431 in testa (ma alle volte anche con una macchina dalle ruote piccole, E.551 o E.554) ed alcune "centoperte" al seguito attendevano lo sfilare del direttissimo.

Una cosa che mi incuriosiva molto era la fumata che spesso vedevo uscire dai bassi camini presenti sui cofani delle locomotive, e che solo più tardi avrei capito essere dovuti al calore dissipato nel reostato a liquido tipico di queste macchine. Ricordo che trovavo brutte e sgraziate le E.431, a causa

degli avancorpi molto lunghi, così come le due cabine simmetriche e spioventi delle E.330 mi ricordavano alcuni carri funebri d'epoca che qualche volta si vedevano ancora per le strade di Milano, tutti impennacchiati in testa a qualche funerale di lusso.

La stazione di Savona Letimbro, al contrario di quella di Genova Principe, era in una zona pianeggiante e aperta e quindi mi appariva (ma forse lo era veramente) più grande, con più binari e soprattutto con file di locomotori allineati sui binari, con i trolley abbassati (probabilmente, ma questo l'ho scoperto solo molti anni dopo, già accantonati e in attesa di demolizione).

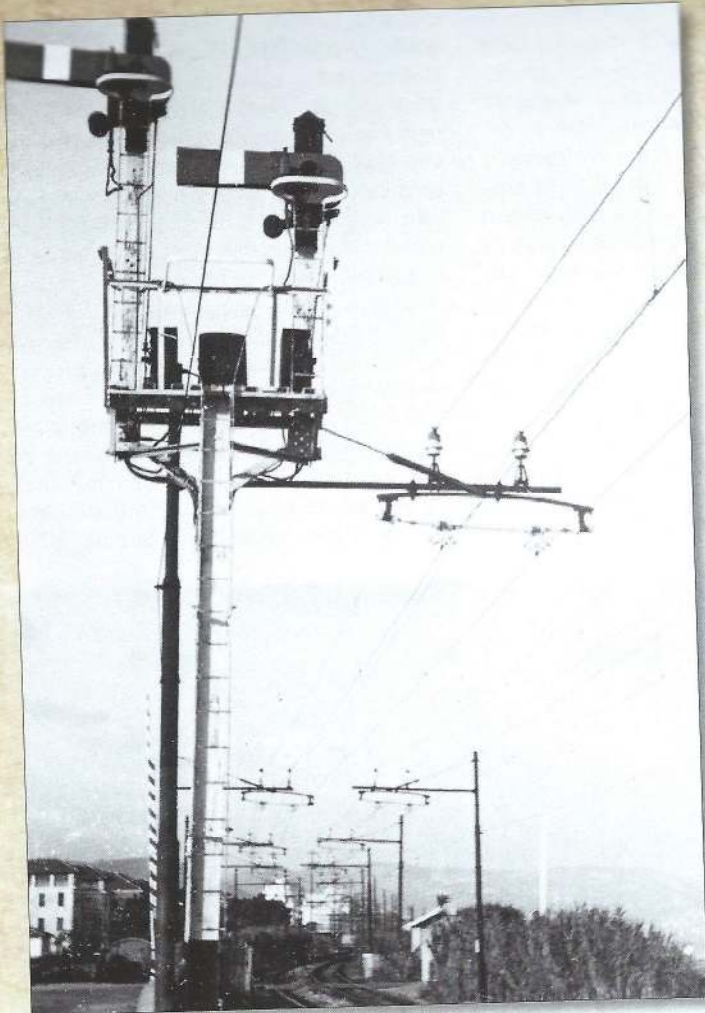
Vado Ligure, Bergoggi, Spotorno, Noli, Varigotti, Finalpia (ufficialmente Finale Ligure Pia), Finalmarina (ufficialmente Finale Ligure Marina): ormai ero quasi arrivato.

Dopo la fermata di Finalmarina, il treno entrava nella galleria della Caprazoppa, l'ultima prima della mia meta. All'uscita dalla galleria, mentre a destra c'era la ripida costa del monte omonimo, erosa da una cava di calcare, a sinistra si apriva la vista su un vasto arco di costa, fino all'isolotto della Gallinara di fronte ad Albenga, che lasciava presagire finalmente qualche tratto rettilineo in cui la locomotiva poteva procedere alla massima velocità.

Sempre affiancando l'Aurelia, ecco Borgio Verezzi, con il passaggio a livello proprio nel centro della stazione - ma qui non ci si fermava. Per me era tempo di prepararmi, raccogliere il mio bagaglio e cercare di guadagnare la porta all'estremità della carrozza. Ancora pochi minuti: siamo ormai a Pietra Ligure, si passa sul piccolo ponte







Sopra a sinistra, segnali di prima categoria ad ala semaforica un tempo presenti dopo Loano, ripresi nel 1960.

A destra sopra, motocarrello per la manutenzione della linea aerea nei pressi di Pietra Ligure nel 1960.

**Le due foto Piergiuseppe Visigalli**



In basso, la "sogliola" Badoni immatricolata nel parco trazione con le marche 208.035, qui a Pietra Ligure nell'estate del 1960.

**Foto Piergiuseppe Visigalli**



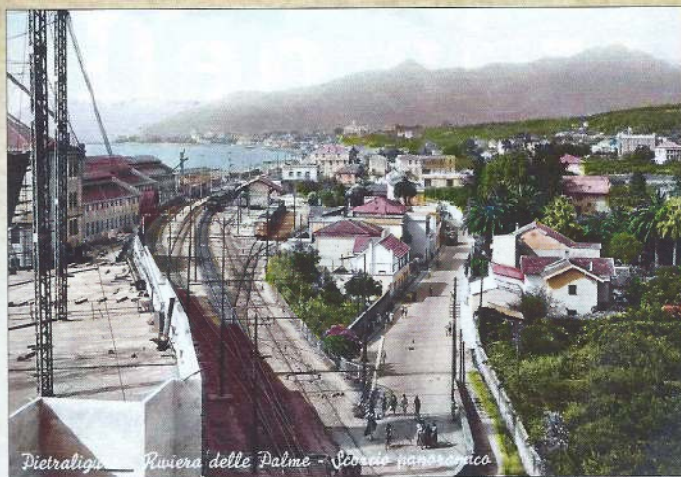
che scavalca la strada su cui tra non molto transiterà la corriera blu che mi porterà 3 km nell'entroterra al paese della nonna, subito seguito da quello a più arcate sul torrente Maremola, una breve curva a sinistra, un fischio per preannunciare l'arrivo al passaggio a livello situato proprio sugli scambi all'ingresso della stazione, il rallentamento e l'arresto con il classico stridore dei freni. Scendo dal treno, mi sgranchisco un po' e quasi subito si stabilisce il contatto visivo con la nonna Bianca (o con la zia Giuse) venuta ad aspettarmi. Un'ultima occhiata alla locomotiva che attendeva il via libera per proseguire il suo viaggio, si usciva dalla stazione e ci si avviava verso il centro del paese scambiandosi le ultime notizie di famiglia...

Dal 1958 mi seguì al mare (ovviamente in treno, spedita come collo) anche la mia bicicletta Legnano Sport: potevo quindi scendere dal paese a Pietra Ligure senza dipendere dagli orari della corriera e andare sul lungomare, verso Borgio, ad aspettare il passaggio dei treni, oppure tornare alla stazione per effettuare il rilevamento del piano binari (sì, avevo iniziato a raccogliere piani binari, che trascrivevo con inchiostro di china sui quaderni "senza righe", anche in vista di un futuro plastico...) e assistere alle manovre di una "sogliola" (la 208.035 Badoni) che era di stanza alla stazione per la movimentazione dei carri tramoggia su un brevissimo raccordo verso l'ennesima cava. O ancora, percorrere pochi chilometri

sull'Aurelia per arrivare a Loano e poi a Cerialle: iniziava lì (ed inizia ancora lì!) il breve tratto a doppio binario verso ponente.

A Tovo San Giacomo conobbi sin dai primi anni un amico della nonna, il signor Niccolin "della luce": "della luce" perché viveva con la moglie come guardiano nella "centrale elettrica" costruita per sfruttare un piccolo salto del torrente Maremola; la centrale sorgeva nel fondovalle, in mezzo alle fasce coltivate con peschi e con filari di viti. Il signor Niccolin era già piuttosto anziano, ma molto simpatico - e mi divenne ancora più simpatico quando scoprii che era un ferroviere in pensione e che aveva guidato i treni, per l'esattezza le locomotive trifasi del deposito di Savona! Dopo questa scoperta, percorrevo spesso i circa due chilometri di strada sterrata che separavano la casa della nonna dalla centrale, per farmi raccontare le sue esperienze. Vista la mia passione per l'argomento il signor Niccolin mi fece anche un regalo: mi donò gli album della "Scuola allievi macchinisti trazione elettrica" su cui aveva studiato e che aveva poi usato durante il servizio. Sono quattro bellissimi album editi dal Servizio Materiale e Trazione di Firenze delle FS, che contengono i disegni, d'insieme e di dettaglio, della parte meccanica e dei circuiti elettrici di tutte le locomotive trifasi a frequenza ferroviaria: E.550 ed E.551 (1934), E.330 ed E.431 (1935), E.552, E.333 ed E.331 (1936), E.554 ed E.432. Purtroppo l'unico testo esplicativo è quello delle E.550





Pietra Ligure - Riviera delle Palme - Scuola macchinista



ed E.551. Ma è stato sufficiente per poter capire e leggere poi correttamente i vari componenti (interruttore primario, interruttore automatico in olio, dispositivi di sollevamento del trolley con la relativa chiave di sicurezza, dispositivo "uomo morto", reostato a liquido, bielle triangolari, circuiti pneumatici, compressore). Ovviamente per capire davvero il funzionamento dei motori trifase dovetti aspettare di fare la conoscenza dell'induzione elettromagnetica al liceo.

Gli album sono un capolavoro di grafica per sé stessi: pensando che all'epoca della loro realizzazione non esistevano che tecnici, righe e squadre, non posso fare a meno di restare ammirato di fronte alla riproduzione degli schemi filari delle macchine, degli avvolgimenti dei motori, ecc. Inutile dire che ho passato ore a studiare quei disegni - che hanno sicuramente avuto una grande parte nel mio innamoramento per le macchine trifasi e nella loro conoscenza. Li conservo ancora oggi come un tesoro prezioso, anche se purtroppo alcune delle copertine in cartoncino, a causa della scarsa qualità di questo, si stanno sbriciolando. I viaggi descritti si sono svolti regolarmente con cadenza annuale tra il 1954 ed il 1960;

Sopra, a sinistra cartolina della stazione di Pietra Ligure nel 1955.

**Arch. P. Visigalli**  
A destra sopra, l'E.431.015 in partenza con un treno viaggiatori da Pietra Ligure nel 1954.  
**Foto Ministero dei Trasporti**

A lato, il TEE "Ligure" proveniente da Marsiglia e atteso Milano Centrale sfreccia nella stazione di Pietra Ligure nel 1960.  
**Foto P. Visigalli**



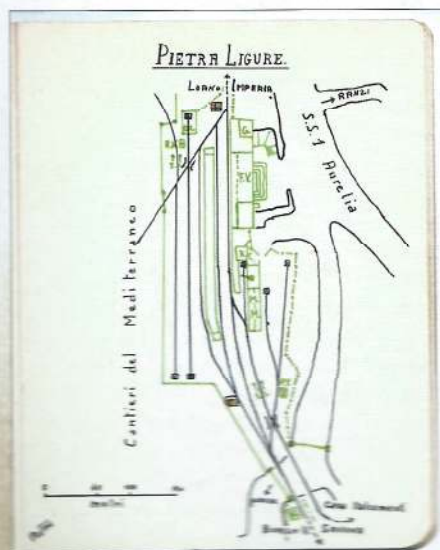
successivamente i treni delle mie vacanze iniziarono a percorrere altre rotaie, dirette prevalentemente in Toscana, percorrendo la Pontremolese e quindi tutto il percorso si svolgeva sotto la catenaria della "continua". Ritornai comunque ancora in Riviera, sperimentando il cambio di trazione non più a Voghera ma a Genova Principe, che nel 1963 era diventata continua.

Verso la fine degli anni '60 l'auto fece il suo ingresso in famiglia e quindi soppiantò il treno nei viaggi verso il mare. Vidi anco-

ra il trifase nei primi Anni Settanta in valle Bormida: brevi composizioni al traino delle sempiterni E.431, lungo la ondulata linea Alessandria - Savona.

Un grosso rimpianto: non aver documentato a sufficienza fotograficamente quei viaggi e quell'epoca. Forse anche per questo i locomotori trifase conservati nei musei - come ad esempio l'E.550 e l'E.330 presenti nel Museo della Scienza e della Tecnologia di Milano - sono sempre per me uno dei principali motivi di interesse. □

Quaderni di un giovanissimo, quasi bambino, Piergiuseppe Visigalli con il disegno planimetrico della stazione di Pietra Ligure (in vista di un plastico) e la lunghezza delle gallerie con relativi nomi e luoghi. A destra, due dei preziosissimi album delle F.S. relativi alla "Scuole Allievi Macchinisti Trazione Elettrica" per le locomotive trifase, donati all'autore di Nicolin "della luce". **Foto Piergiuseppe Visigalli**



GALLERIE.		
Denominazione	Longh. mt	Stazioni
PONT. V. (V. V. V.)	171,3	VARESE
BERGOSI	104,2	BORGOSI
S. ANTONIO	187	
CHIRAGLIANTI	85,3	
NOLI EST		NOLI
MALPASSO	20,1	
VARESE	95	VARESE
COSTAZZOLI	87,1	
S. DONATO	104,5	
FINALTARINA	83,6	FINALTARINA
CAPRAJOLA		BORGIO V.

