

AGNONE PIETRABBONDANTE PESCOLANCIANO

PRIMO CENTENARIO DALLA
COSTRUZIONE 1914 - 2014

di Armando Conte

Se non fosse stata distrutta durante la seconda guerra mondiale oggi la linea ferroviaria Agnone - Pietrabbondante - Pescolanciano avrebbe compiuto cento anni e se gli antichi binari fossero rimasti ancora intatti, sarebbero stati senza dubbio una piacevole attrazione turistica, un'opera ecologica con il privilegio di attraversare boschi e paesaggi naturali di pregio.

Era il 1914 quando fu inaugurata e per trent'anni collegò Agnone alla stazione di Pescolanciano dove i viaggiatori potevano trovare coincidenza sulla linea ferroviaria Sulmona - Carpinone ovvero Pescara - Napoli o Campobasso, un vero e proprio viaggio comodamente seduti su poltroncine rosse. I bombardamenti della guerra rasero al suolo diversi paesi dell'alto Molise e poi il dopoguerra fece il resto. Gli abitanti della zona, rimasti abbastanza impoveriti dall'evento bellico, utilizzarono quanto rimasto per ricostruire case e strutture; ancora oggi infatti si notano case con rotaie utilizzate come travi e traversine in sostituzione degli archi sopra le porte e finestre.

Così per celebrare degnamente il centenario della bella ferrovia, alle ore 11,00 del 26

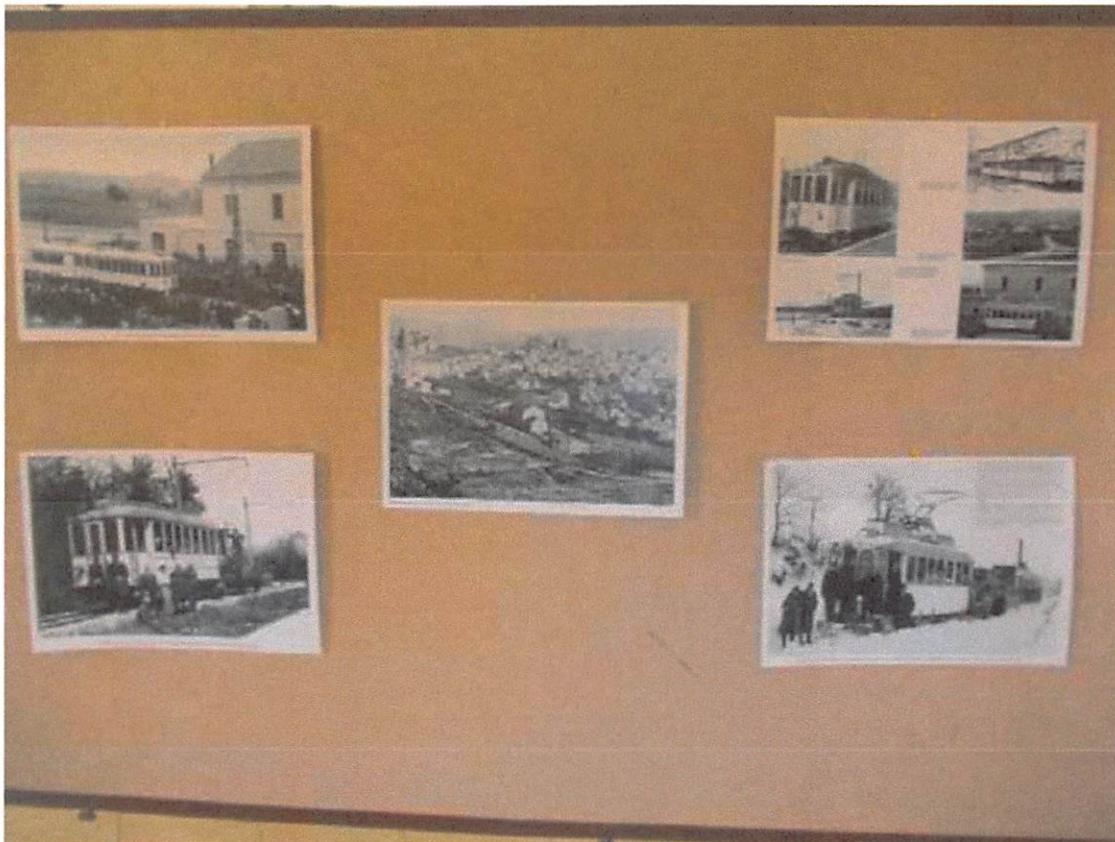


luglio 2014 nel Programma Generale delle festività del comune di Pietrabbondante negli spazi di "Palazzo Carosella" è stata inaugurata una mostra con esposizione di foto e documenti recuperati a cura dell'Associazione "LeRotaie-Molise" di Isernia in collaborazione con le Biblioteche Riunite Comunale e "B. Labanca" di Agnone a testimonianza di importanti tracce di vita di inizio '900 nonché per promuovere e mantenere alto l'interesse della memoria storica di un ricco passato vissuto intorno all'originale percorso della ferrovia che attraversava gli Appennini abruzzesi e molisani.

La mostra resterà aperta gratuitamente tutti i giorni fino al 31 agosto 2014.

La costruzione della ferrovia iniziò nel 1909 e terminò nel 1914. Furono fatti tre viaggi inaugurali: il primo nel 1914, poi nel maggio 1915 per portare giovani militari al fronte da Agnone fino Pescolanciano dove c'era lo scalo e poi, a giugno 1915, l'inaugurazione ufficiale.

Le immagini affisse nei locali di "Palazzo Carosella" di Pietrabbondante raccon-

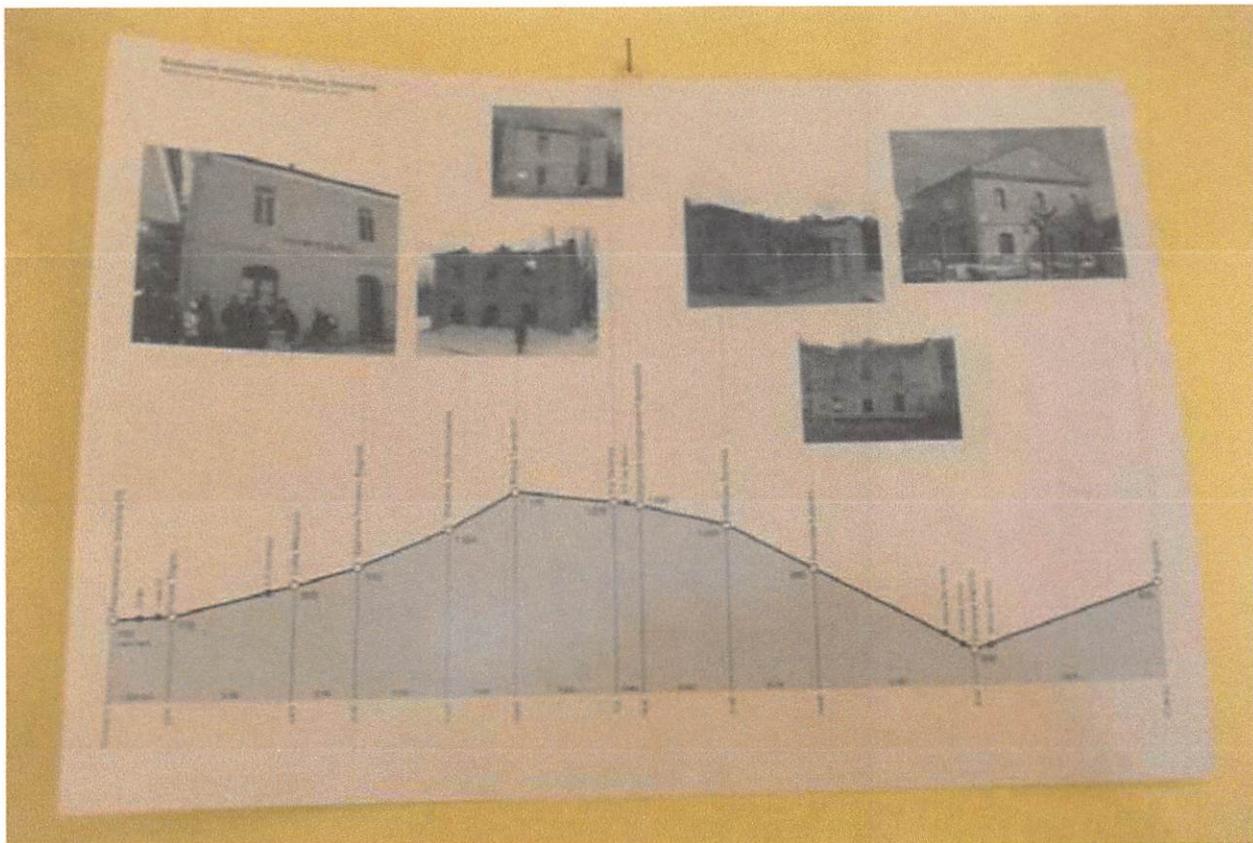


tano di caselli ancora rimasti in piedi, come Pietra del Melo, La Rocca, contrada Sant'Andrea, dove il proprietario ha ristrutturato l'edificio per filo e per segno, conservando anche la scritta della stazione "Trivento-Bagnoli".

La Ferrovia privata Agnone - Pietrabbondante - Pescolanciano era una linea ferroviaria privata a scartamento ridotto (tipologia preferibile all'epoca per le ferrovie di montagna con percorso tortuoso) ed a trazione elettrica (per gli inizi del '900 era davvero all'avanguardia). Collegava Agnone con Pescolanciano con un tempo di percorrenza di quasi 3 ore di viaggio; la velocità massima consentita fu calcolata a 25 km/h mentre la velocità media era di circa 10 km/h. Le principali sta-

zioni erano quelle di Vastogirardi-Capracotta, Pietrabbondante e Trivento-Bagnoli; tutte erano costituite, oltre che del fabbricato viaggiatori, anche dal magazzino merci coperto e dal relativo piano caricatore, mentre le altre fermate erano Colle Meluccio, Rocca Tamburri (la più elevata in quota 1.100 m s.l.m.), Tre Termini, Officina termica (che aveva la funzione di fornire energia elettrica tramite generatori a vapore nei periodi estivi quando la portata ridotta del torrente Verrino non garantiva la produzione da parte della centrale idroelettrica su di esso costruita) e Cassillo.

Il materiale rotabile era composto da 2 locomotori elettrici (utilizzati per il servizio merci), 3 vetture automotrici,



3 carrozze passeggeri (rimorchiate) a due assi e 18 carri merci di cui 6 chiusi e 12 aperti capaci di portare fino a sei tonnellate di peso utile. Aveva come sede di deposito Agnone, mentre Pescolanciano era la stazione di interscambio sulla linea Sulmona – Carpinone.

Le vetture automotrici avevano una capienza di 20 posti a sedere e di 18 posti in piedi nelle piattaforme, mentre le rimorchiate avevano 30 posti a sedere e 12 nelle piattaforme. A causa della forte pendenza tutte le automotrici erano dotate oltre che di un freno a mano anche di un freno elettromagnetico a chiusura idraulica che aveva vantaggi enormi rispetto agli ordinari freni continui a chiusura meccanica, infatti, in caso eccezionale, ovvero di pericolo, era possibile azionare il freno per corto circuito dei motori.

La costruzione della linea ferrata venne chiesta dalle popolazioni locali con lo scopo di rompere l'isolamento delle aree interne del Molise sin dall'inizio del secolo XX. Il progetto venne approvato negli anni dieci ed autorizzato l'esercizio con trazione elettrica; fu aperta al traffico nel maggio 1914 dalla ditta concessionaria e proprietaria SFAP (Società Anonima per azioni per la Ferrovia Agnone-Pescolanciano). La linea aveva caratteristiche spiccate di ferrovia di montagna raggiungendo in qualche punto anche i 1.100 m s.l.m.. Si estendeva per circa 37 km con un percorso eccessivamente tortuoso, massima pendenza e raggi di curvatura molto stretti. La gestione

venne assunta in seguito dalla società concessionaria SAM (Servizi Automobilistici Molisani). La ferrovia svolse servizio viaggiatori e merci in piccole partite ed ebbe anni di fiorente attività. La ferrovia rimase attiva nonostante il fallimento della società ferroviaria e varie altre vicissitudini legate anche al periodo bellico e alla concorrenza del trasporto su gomma, fino a settembre del 1943, quando venne distrutta dai guastatori tedeschi in ritirata che minarono le opere d'arte distruggendo in maniera capillare tutte le infrastrutture.

Con i festeggiamenti dei suoi 100 ideali anni la ferrovia di montagna resta ancora viva nella memoria degli anziani che custodiscono preziosi ricordi di partenze e viaggi lungo i binari con quel trenino detto popolarmente "ru strascione" che nel vocabolario agnonese è una specie di carro senza ruote tirato da buoi.

