

LE SPINTE

Ricordi di servizio nel Cilento e sui Peloritani



e626 114 a Vallo della Lucania (SA), Maggio 1991 - Foto M. Cacoza

a cura di G. Della Pepa.

INTRODUZIONE

Sperando di far piacere ai tanti lettori che seguono il forum, parlerò delle mie esperienze che mi hanno visto impegnato come giovane DM su alcuni dei tratti più acclivi della rete ferroviaria italiana, dove i treni ricevevano il rinforzo con spinta sganciabile in corsa.

Un ringraziamento va a I. Di Battista, per aver curato la realizzazione di questo documento, a S. Giusto per i disegni dei piani delle stazioni, e a Marco Cacoza e Roberto Cocchi per aver gentilmente fornito le foto a corredo.

Il file è liberamente scaricabile dal sito www.bardellarotaia.it

Buona lettura!

Prima di parlare dettagliatamente delle spinte concedetemi un piccolo prologo necessario per far comprendere i complessi problemi tecnici che sono alla base della circolazione ferroviaria. Cercherò di esemplificare al massimo evitando di scendere in particolari attinenti a concetti di fisica statica, meccanica, cinematica, morfologia del territorio, tettonica, idrogeologia, e quant'altro possa esulare da una normale cultura tecnica di base. Per farlo mi riferirò alla circolazione stradale discostandomene solo in presenza di evidenti e sostanziali differenze.

❖ **Circolazione ferroviaria**

Lasciamo da parte le autostrade e immaginiamo di percorrere le nostre strade nazionali e provinciali. Solamente, però, quelle più o meno pianeggianti. Non quelle ripide e con molti tornanti. Esistono anche le ferrovie di montagna, ma la maggior parte arrivano fino ad una certa quota e poi sono necessari i tunnel per attraversare le montagne. Ritorniamo alla strada e alle caratteristiche della carreggiata. La prima cosa che notiamo è l'andamento orografico. Salite, discese, rettilinei, curve, raggio delle stesse, ponti, strettoie, incroci con altre strade, nonché il manto stradale. Tutte queste caratteristiche sono determinanti alla potenzialità della struttura. Potenzialità intesa non solo al numero dei veicoli che possono circolare sulla stessa ma anche alla fluidità del traffico, alle velocità di circolazione consentita, ai tempi di percorrenza, alla possibilità di sorpassare i veicoli lenti, la presenza o meno di semafori o rotonde. Più o meno possiamo considerare una linea ferrovia uguale ad una strada con la differenza che la circolazione dei treni non avviene "a vista" come per gli autoveicoli. In un tratto delimitato da semafori (e per ogni senso di marcia sulle linee a doppio binario) circola un solo treno per volta. Cioè tra un treno ed un altro esiste un cuscinetto, spaziale e temporale, necessario ad evitare scontri, collisioni e tamponamenti. Questa è già la prima sostanziale differenza. La distanza di sicurezza, che per gli autoveicoli si misura in metri, per i treni si misura in chilometri. Per le linee ferroviarie tecnologicamente meno attrezzate tale distanza di sicurezza può arrivare anche fino a dieci chilometri. Come si può intuire in tali casi non si potrà avere un traffico intenso.

❖ **Frenatura dei treni**

Qualcuno di voi avrà forse visto qualche carro agricolo o vecchio calesse o vetture d'epoca. Avrà certamente notato il leveraggio che consentiva, girando una manovella o una ruota con manubrio collegate ad una vite senza fine, di far pressione sulle ruote con un pezzo mobile che veniva serrato sul cerchione delle ruote. Maggiore è la pressione e più efficiente risulta l'azione frenante che consiste, in effetti, a bloccare le ruote impedendole di girare. Lo stesso sistema è ancora usato in molte auto dove le ganasce, rivestite di ferro e mosse da un sistema idraulico collegate al pedale del freno, si serrano al tamburo su cui sono avvitate le ruote.

Più sofisticato ma sullo stesso principio si attua la frenatura a disco: le ganasce, munite sempre di ferodo, si serrano sulle facce esterne di un disco montato solidale al mozzo delle ruote.

Dopo queste brevi premesse possiamo dire che lo spazio di frenatura, cioè entro quanti metri si arresta il veicolo, è in stretto rapporto, oltre alla forza della pressione già detta, anche ad altri elementi quali la velocità ed il peso del veicolo, l'attrito tra le ruote ed il manto stradale nonché la prontezza dei riflessi del conducente. Sarà più facile, quindi, frenare se si va piano, la strada è asciutta, non siamo in discesa, le gomme non sono lisce, il nostro veicolo non è a pieno carico e, soprattutto, il sistema frenante risulta efficiente. Facciamo ora i raffronti di tutti questi elementi con la frenatura dei veicoli ferroviari. La prima cosa da rilevare è l'indice di attrito che risulta minimo. E' il punto di forza della circolazione ferroviaria consentendo velocità e capacità di trasporto più elevate rispetto alla strada. Le ruote metalliche dei veicoli ferroviari rotolano sulle rotaie con minore sforzo di trazione enormemente inferiori. Immaginate il movimento di una biglia su una superficie dura e levigata. Se ciò costituisce un vantaggio per velocità e capacità di trasporto risulta particolarmente oneroso (dal punto di vista di energia-lavoro occorrente) assicurare la frenatura dei veicoli. Un tempo non tutti i veicoli ferroviari erano muniti di freni. Le vetture ed i bagagliai quasi tutti avevano il freno mentre i carri merci lo erano in misura minore. Però per quelli esistenti ci voleva il personale per farli funzionare. Di qui l'esercito di "frenatori" per far andare un treno. Il macchinista, con fischi convenzionali della locomotiva, "chiedeva" ai frenatori di serrare i ceppi quando era necessario rallentare la marcia oppure procurare l'arresto completo del convoglio. Un vero lavoro d'équipe consentiva una marcia sicura e veloce. I componenti di una squadra erano quasi sempre gli stessi che si distribuivano in modo opportuno lungo il treno. All'unisono, con tempismo e coordinazione, agivano sul volantino serrando a fondo o moderatamente i freni. Più erano i veicoli frenanti e più era consentito aumentare la velocità con la certezza di poter fermare il treno quando era necessario. Sia in discesa sia in salita evitandone la retrocessione per inerzia, in caso di fermata. Anche se muniti di freno non tutti i carri merci potevano essere frenati. Il ceppo di ferro aderendo alla ruota d'acciaio provoca calore e scintille per cui erano assolutamente poco indicati per trasporti d'esplosivi o materiali facilmente infiammabili. Considerato inoltre che quasi tutti i carri erano costruiti in legno, su strutture di ferro, i freni, per evitare gli incendi, non dovevano restare sempre attivi ma stretti ed allentati alternativamente per evitare il surriscaldamento. Solo con l'introduzione del sistema frenante automatico ad aria compressa, ideato da George Westinghouse nel 1872, si poté rinunciare alle numerose squadre di frenatori. Il macchinista, tramite un rubinetto, azionava la frenatura su tutto il treno. Si eliminò il personale ma restarono validi i principi fisici che la velocità e la sicurezza dei treni era legata al rapporto esistente tra il peso totale del treno e la quantità di forza frenante che si poteva ottenere. Tale rapporto, espresso in percentuale, si chiama peso frenato. Maggiore è la percentuale di peso frenato esistente maggiore sarà la possibile velocità di marcia. Ogni veicolo ferroviario porta indicato sulle fiancate il peso reale, la portata nonché la forza frenante possibile. Discorso un poco complicato ma facilmente intuibile se si pensa che, andando in macchina, si spinge sull'acceleratore, al di là di tutte le altre norme da rispettare, solo quando si è sicuri di avere dei buoni freni. L'efficienza dei freni dei treni, sia merci che viaggiatori, era poi oggetto di controlli continui. Qualcuno avrà certamente visto, fino a poco tempo fa, nelle stazioni il ferroviere che, con un martello dal lungo manico, andava a picchiare i ceppi serrati sulle ruote di un treno in partenza. Dal rumore riusciva a determinare l'efficienza del serraggio e quindi della frenatura. Adesso tutto avviene attraverso controlli elettromeccanici od elettronici. Tutto il personale addetto è costantemente e ciclicamente istruito e sensibilizzato alla scrupolosa "prova del freno". L'inosservanza di precise disposizioni a riguardo ha provocato nel passato non pochi disastri ferroviari.

❖ *Prestazioni*

Parliamo ora delle prestazioni. Prestazioni intese come capacità di traino, espresse in tonnellate, su un determinato percorso ferroviario. Le prestazioni dei mezzi di trazione ci interesseranno in modo particolare appunto per il servizio delle spinte. Prima di andare avanti dobbiamo ritornare sul concetto dell'attrito e considerare che, se costituisce un punto di forza per i tracciati in piano, diventa un problema insormontabile quando la linea ferroviaria supera dislivelli dell'ordine del 15-18 per mille. I pneumatici di un autoveicolo aderiscono al manto stradale più saldamente di quanto avviene tra la ruota di ferro di un veicolo ferroviario e la rotaia, per cui anche in presenza di una notevole forza di trazione, il moto sul piano di rotolamento risulta molto difficile. A tutt'oggi i locomotori sono muniti di un'adeguata quantità di sabbia che, da appositi contenitori detti appunto sabbiere, all'occorrenza viene fatta scorrere fra la ruota e la rotaia per aumentare l'attrito e la presa. Ma tale accorgimento risulta idoneo solo per le partenze in salita o per evitare lo slittamento. Per il superamento di tratti acclivi oltre a dotare i treni di potenti mezzi di trazione esistono solo altre due soluzioni: ridurre la quantità ed il peso dei veicoli trainati oppure aggiungere uno o due locomotori a quello previsto (trazione multipla doppia o tripla). In entrambi i casi, la velocità sarà necessariamente ridotta. Succede come quando in salita con l'auto innestiamo le marce basse. Anche i mezzi di trazione regolano la velocità e lo sforzo del moto attraverso rapporti degli ingranaggi attivati da complessi sistemi meccanici, idraulici, elettrici ed elettronici. Per avere un'idea più chiara basta guardare il cambio di una mountainbike. Per la trazione multipla occorre fare altre considerazioni. Innanzi tutto si dovrebbero avere sufficienti mezzi di trazione, con relativo personale, per assicurare un traffico che su un tratto pianeggiante ne richiederebbe la metà o addirittura un terzo. Anche se tutti i mezzi di trazione fossero telecomandabili, cioè un macchinista governa oltre al suo anche un altro mezzo a questo collegato, risulta sempre un impegno economico non indifferente. Senza contare poi l'enorme assorbimento d'energia elettrica dalla linea aerea di distribuzione se non adeguatamente e costantemente disponibile. Può succedere come quando in casa scatta l'interruttore perché abbiamo attivato contemporaneamente il forno, la lavatrice ed il ferro da stiro. Per tutte queste ragioni in molti tratti della nostra vecchia linea ferroviaria, di un lungo e pesante treno se ne fanno due o addirittura si rinuncia su quel tratto al trasporto ferroviario delle merci mentre si riducono le vetture dei treni viaggiatori.

Dopo il prologo tecnico, propedeutico alla comprensione del problema, entriamo nel merito della discussione.

Il punto nevralgico di tutto il traffico ferroviario nei tratti acclivi si trova a monte, sui cosiddetti "valichi". L'impresa della costruzione dei tunnel era titanica per quei tempi, considerata anche la tecnologia a disposizione. Il progetto seguiva i dettami di allora: bucare la montagna il più in alto possibile per ridurre la lunghezza dello scavo. Di solito si sceglieva un tracciato non molto discosto dal passo già esistente. La tecnica adottata era la cosiddetta "a schiena d'asino": rampe in salita agli ingressi fino al "culmine" del tunnel per consentire la fuoriuscita delle acque d'infiltrazione. Così possiamo benissimo comprendere come si possa arrivare anche ad ascese che arrivano quasi al 30 per mille.

Considerato che pendenze nell'ordine del 16-18 per mille già costituiscono ostacolo all'agevole trazione ferroviaria, potete ben comprendere in quale situazione ci si trova. Problemi non solo in salita ma anche in discesa per la frenatura dei convogli. Certamente non costituivano un problema per i traffici gravanti sulle linee nel XIX secolo. I leggeri treni potevano essere trainati anche da un solo mezzo. La disponibilità di locomotive e macchinisti garantivano anche la circolazione dei pochi treni pesanti.

La costruzione delle linee ferroviarie in Italia ha determinato, a causa dell'orografia, molte situazioni con tunnel e rampe. Ad una buona parte di esse si è rimediato con nuovi trafori alla base della montagna anziché in quota. Ne cito solo alcune. Monte Olimpino 2, per eliminare la salita tra Albate Camerlata, Como e Chiasso. La galleria "Santa Lucia" da Nocera Inferiore a Salerno, sotto il valico di Cava dei Tirreni e Vietri sul Mare. La nuova galleria sotto i Peloritani tra Messina e Villafranca Tirrena, abbandonando il vecchio tracciato a semplice binario da Messina Scalo al culmine di Gesso passando per la rampa di Camaro. Su quelle vecchie linee esisteva appunto la doppia e la tripla trazione con enorme impiego di mezzi e personale a fronte di scarso tonnellaggio trasportabile. Ancor più risolutiva è stata la galleria "San Marco" tra Paola e Castiglione Cosentino. Il traforo ha mandato "in pensione" la caratteristica linea a "cremagliera" (ruota dentata) che s'inerpicava per la montagna regalando ai viaggiatori stupendi paesaggi. Le merci dirette a Cosenza, però, dovevano fare il giro della linea ionica passando per Sibari.

In Val di Susa, a mio avviso, la soluzione non potrà essere dissimile da quelle illustrate. Qualsiasi tracciato si vorrà seguire non si potrà evitare la perforazione delle montagne. Il terzo binario che si vuol costruire tra Oulx e Bardonecchia sarà solo un palliativo, forse utile solo a risolvere problemi di traffico locale. Ci sono alternative? Restano l'autostrada A32 (incompiuta), la statale 24 del Monginevro e la statale 25 del Moncenisio (chiusa al traffico durante le nevicate invernali). Questa è la situazione stradale del momento. Anche se si volesse proseguire il privilegio del trasporto su gomma, di problemi ce ne sono parecchi, oltre quelli di ricaduta sull'ambiente. Ritornando al trasporto ferroviario in Italia, tranne i tratti ad Alta Capacità/Alta Velocità, la situazione è a dir poco disastrosa. La possiamo paragonare a quella stradale negli anni tra il 1950 ed il 1960. Allora si scelse di costruire le autostrade perché mettere mano alla viabilità ordinaria comportava spese pressoché uguali, se non superiori, dato lo stato pietoso delle strade nazionali, statali e provinciali. Tutte le tratte ferroviarie sono sature, mentre la richiesta di trasporto è in continua crescita. Per troppi anni le ferrovie sono state abbandonate e spesso le cure d'intervento sono state improntate solo ad un recupero di produttività con enormi tagli di finanziamenti e personale.



e636 339 ad Albate (CO), Maggio 1989 - Foto M. Cacoza

LA “MAGLIA SGANCIABILE”

La cosiddetta "maglia sganciabile in corsa" era un apparecchio che veniva usato al posto del tenditore a vite per unire la "spinta" al treno da spingere. Il peso di quell'attrezzo era intorno ai trenta/quaranta kg, o forse più, ed era costituita da un pezzo unico avente un attacco fisso che si fissava al gancio della spinta e un altro attacco apribile che il manovratore andava a posizionare sul gancio del veicolo di coda del treno. La robusta cordicella d'acciaio non arrivava fino in cabina ma solo sulla porta, lato destro opposto a quello di guida. L'aiuto macchinista, o secondo agente, al culmine della salita o punto stabilito sganciava la spinta del treno tirando la cordicella restando sul limitare della porta. Staccatasi dal treno la spinta, si fermava e ritornava indietro rispettando magari un segnale basso per il ricovero. Il macchinista di testa, di solito, si accorgeva di quando si sganciava la spinta sia dal piccolo contraccolpo al materiale e sia guardando le apparecchiature di bordo che segnalavano una maggiore disponibilità di energia proveniente dalla linea aerea di condotta dovuta al disinserimento dei motori della spinta. Faccio un esempio casalingo per i profani. E' come quando in casa vedete un lieve aumento dell'intensità di illuminazione delle vostre lampadine quando finisce di funzionare il forno o la lavatrice.

Il guaio era quando la maglia non si sganciava ed il treno affrontava la rampa in discesa oppure un successivo tratto pianeggiante dove il tracciato permetteva altre velocità di marcia. La PGOS prescrive una velocità ridotta quando c'è in coda la spinta non collegata al freno continuo (la spinta sganciabile infatti non è collegata con il sistema frenante del treno). In più ai miei tempi le spinte erano fatte con le E.626 la cui velocità consentita non superava i 95 km/h. Immaginate quindi la strizza che si prendevano i macchinisti di coda quando restavano attaccati al treno ed il macchinista di testa, non accortosi del mancato distacco, ingranava la quarta. Allora non esistevano i cellulari e l'unico modo per farsi sentire era quello di emettere ripetuti fischi. Ma se neppure ciò sortiva l'effetto voluto, i poveri macchinisti raccomandavano l'anima al Signore fino a quando il treno non fosse stato fermato. Qualche volta io li ho visti dopo quella brutta esperienza: la faccia tirata e bianca come un cencio. Il mancato sgancio e tutta la normativa relativa alle spinte (dispacci ed avvisi) sarà trattata a parte.



Le fasi di sgancio della maglia, tratto da <http://www.youtube.com/watch?v=Gssf3Sjk1wU>

SPINTE NEL CILENTO



E626 in servizio di spinta a Vallo della Lucania (SA), 24-08-86 -Foto R. Cocchi

▪ La linea

Ritengo necessario, parlando delle spinte nel Cilento, fornire alcuni dati riguardanti il tratto Agropoli/ Castellabate-Vallo della Lucania, ed in particolare del "culmine" di Rutino. Le due gallerie esistenti tra Torchiara e Rutino si chiamano entrambe "Rutino" e si identificano dal senso di marcia normale (sinistra). Così abbiamo la galleria "Rutino Dispari" e la galleria "Rutino Pari". Ricordandoci che la linea è da Battipaglia a Reggio Calabria la galleria dispari ha l'imbocco al Km 35+803 e finisce al Km 40+219 mentre la pari ha l'imbocco al Km 40+219 e termina al Km 35+893. Solo 90 metri di differenza. Il culmine, in entrambi i sensi si trova quasi al centro delle gallerie e precisamente al Km 38+55. In effetti durante il raddoppio hanno costruito un'altra galleria. Non ricordo bene, ma vedendo i ruderi dei vecchi F.V., sarei portato a pensare che la galleria nuova debba essere quella dei dispari.

Comunque, da ambo i lati, le spinte si sganciavano all'imbocco delle gallerie "Rutino". La maglia sganciabile veniva posta sul gancio di trazione della E.626 a cura dei manovratori di Vallo o di Agropoli sotto la sorveglianza del PdM. La maglia restava sul mezzo di trazione, normalmente, non più di cinque o sei giorni. Vale a dire fino a quando quella macchina non veniva inviata a Salerno per visita normale, sostituzione od altre esigenze di quel deposito o dell'officina. I manovratori bestemmiavano di brutto quando capitava qualche E.626 con il vomere spazzaneve. Se non stavano molto attenti ci rimettevano le gambe.

La maglia sganciabile veniva anche tolta quando la E.626 andava a soccorrere altri mezzi di trazione, oppure per rottura della cordicella o malfunzionamento della maglia stessa. Le stazioni di Vallo ed Agropoli avevano le maglie di scorte per la bisogna. Di maglie sganciabile, le spinte ne potevano avere attive solo una. Così quella di Agropoli, che spingeva i dispari, aveva la maglia sganciabile lato Torchiara (Reggio Calabria) mentre quella di Vallo era lato Omignano (Battipaglia) dal momento che spingeva i treni pari.

Le maglie sganciabili erano giustamente posizionate se le macchine, dopo avere spinto i treni, ritornavano alla stazione di partenza. Ma se, per esempio, la spinta di Agropoli, dopo avere spinto un treno dispari fino a Torchiara, veniva mandata a Vallo occorreva spostargli la maglia sganciabile sul gancio opposto. Lo stesso discorso valeva per una spinta che da Rutino veniva mandata ad Agropoli invece che a Vallo. Lo spostamento avveniva nel modo seguente. Appena il 626 si fermava a Vallo od Agropoli, l'Aiuto Macchinista staccava la cordicella d'acciaio dall'apposito sostegno sul muso del locomotore facendola scorrere verso il manovratore mentre questi, nel frattempo, toglieva la maglia sganciabile dal gancio e la depositava al centro delle due rotaie unitamente alla cordicella. Ciò fatto il manovratore usciva dai binari ed il macchinista spostava il locomotore quanto bastava per posizionare la maglia sul gancio opposto a quello dove era prima. Posta la maglia sul gancio di trazione, il manovratore passava la cordicella all'A.M. per il giusto posizionamento. Il tempo necessario all'operazione era quantificato in circa cinque o sei minuti. Ma tutto era relativo alla perizia degli addetti.

In entrambe le due stazioni citate (Torchiara e Rutino) non era facile lavorare ed erano pochi i DM che accettavano di andarci in trasferta. Non solo per le spinte. Erano situate in aperta campagna. Torchiara più che Rutino erano lontanissime dai centri abitati. In parte era una fortuna perchè c'era scarsa frequentazione di viaggiatori e merci. Però era difficile arrivarci, anche col treno. Non sempre si riuscivano a conciliare i cambi del personale. Per questo, spesso si sfruttavano proprio le spinte per arrivare in tempo utile a permettere al collega di rientrare a casa con il treno. Sopra le stazioni non abitava nessuno.

Ai tempi delle spinte, tra Rutino e Vallo, c'era la stazione che allora si chiamava solo **Omignano** (oggi Omignano-Salento) e la notte era disabilitata. Anche per il povero Guardablocco non c'era pace. La richiesta di consenso di Rutino per l'OL della spinta di ritorno avveniva con quattro colpi in successione della campanella del BEM (◦ ◦ ◦ ◦), da non confondere con i quattro colpi del transitato che avevano questa sequenza (◦ ◦◦ ◦).

Anche lui doveva prestare la massima attenzione ai treni spinti per controllare se c'era o meno il rinforzo, prima di concedere il consenso di blocco a Vallo per un treno successivo. Qualche volta è successo che la spinta si è staccata tra Vallo ed Omignano ed è rimasta guasta in linea. Stentatamente il pari riuscì ad arrivare a Rutino e la spinta venne soccorsa da Vallo con un'altra spinta. Vallo ed Agropoli erano anche stazioni sedi di locomotiva di riserva, appunto perchè disponevano delle spinte. Per meglio individuare la spinta il 626 portava la prescritta segnalazione così il treno spinto aveva doppia coda: quella propria e quella della spinta.

Per meglio comprendere le problematiche delle spinte nel Cilento occorre fare una netta distinzione tra il prima ed il dopo all'apertura della galleria Santa Lucia da Nocera Inferiore a Salerno. Quell'evento coincise anche con l'attivazione dell'ACEI di Salerno. Prima c'erano gli scambi a mano e tanti posti a terra in cabine gestite dagli Appositi Incaricati. Salerno e Nocera Inferiore aggiungevano le spinte per superare il valico di Cava dei Tirreni. Per tale ragione il consistente traffico merci di allora (*voglio ricordarvi che all'epoca le merci viaggiavano ancora con il treno: prodotti ortofrutticoli dal sud, manufatti e macchinari dal nord*), veniva enormemente influenzato dalle precedenze e dalla priorità degli espressi ad essere spinti.

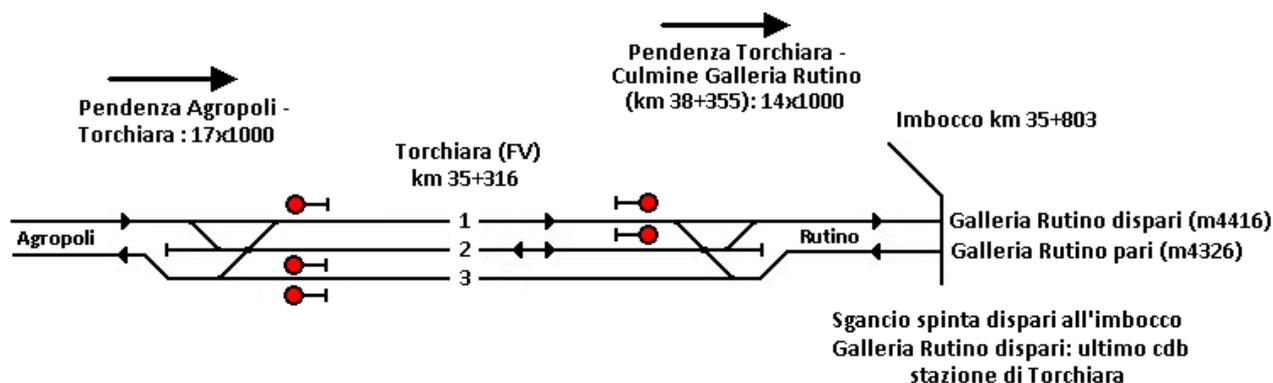
Pur disponendo di piazzali adeguati a Nocera Inferiore ed a Salerno, i DC preferivano non accantonare troppi treni merci in quegli impianti ma ne rallentavano opportunamente la corsa negli impianti della linea. In questo modo si avevano dei veri e propri flussi di espressi seguiti da flussi di merci, a seconda della disponibilità delle spinte.

Di riflesso questo modo di gestire la circolazione (che non poteva avvenire in modo diverso) influenzava sia i treni dispari che i pari nel tratto da Agropoli a Vallo. Per questo i treni merci pari potevano viaggiare benissimo in orario fino a Sapri ma poi iniziava il loro calvario: non bastavano le varie precedenza che subivano, non bastava la quasi certezza di essere imbucati a Vallo in attesa di essere spinti, a ciò si aggiungeva anche il vincolo imposto dal DC di Napoli. Battipaglia, dopo due o tre treni merci pari chiudeva le porte e non accettava altri treni senza il Nulla Osta di Salerno. Stessa situazione si verificava a nord di Agropoli e di Nocera Inferiore per i treni dispari. E le spinte ballavano tra Nocera Inferiore e Salerno come pure tra Agropoli e Vallo a secondo dei flussi dei treni da spingere. Altro che traffico omotachico di tipo metropolitano.

Con l'apertura della galleria Santa Lucia il DC di Napoli nonché i DM di Nocera Inferiore e Salerno non hanno più le rogne delle spinte ed il traffico migliora enormemente. Vengono anche a cessare i vincoli di Battipaglia verso i pari e ciò apporta un poco di respiro ed un più proficuo utilizzo delle spinte sia Vallo che ad Agropoli. Tra tali località si continuava a dare rinforzo, con spinta sganciabile in corsa, per il tratto acclive avente una ascesa del 17/18 per mille e non solo ai merci. Gli espressi di allora erano composti anche di 20 e passa pesanti vetture. Quindi il loro peso sfiorava quasi sempre le 900/1000 tonnellate, ben oltre la prestazione delle E.646 che sulle rampe era di sole 870 tonnellate.

■ **Stazione di Torchiara**

Torchiara aveva tre binari. Il primo era di corretto tracciato per i dispari nonché itinerario promiscuo deviato per i pari; il terzo solo per i pari ed il secondo (senza marciapiedi) promiscuo.



L'ultimo cdb della stazione, lato Rutino, arrivava fino all'imbocco della galleria "Rutino - Dispari". In questo modo la spinta sganciata, dopo aver spinto il treno dispari, rientrava sullo stesso binario (primo) andandosi a fermare davanti all'ufficio del DM. I fogli di corsa (treno ad orario libero pari) e le prescrizioni per l'inoltro su Agropoli erano sempre pronti (regolarmente compilati a mano e con carta carbone). Se la circolazione lo permetteva, nel senso che se non vi erano treni dispari a seguito o treni pari nell'immediato, si faceva prontamente l'itinerario e l'OL, partiva facendo la traversata a 30 Km/h, dai dispari sui pari all'uscita della stazione. Se non c'erano dispari la spinta poteva restare in primo binario per essere inoltrata a seguito del treno pari, appena questo aveva liberata la sezione di BEM arrivando ad Agropoli. In caso contrario il 626 veniva ricoverato sul secondo binario manovrando sul binario di corsa dispari lato Agropoli. Non so se sono riuscito a rappresentarvi la situazione. Vi assicuro che durante la notte si ballava maledettamente. Riuscire ad infilare l'OL della spinta tra un dispari ed un pari, senza dare ritardi, non era facile.

Spesso risultava anche difficile ricoverare la spinta stessa. Si giocava molto sulla collaborazione di tutti, sulla esperienza degli operatori, sulle pelotas del DC, sulla conoscenza delle percorrenze e sulla quantificazione del tempo occorrente per ogni singola operazione. Se Agropoli disponeva di una sola spinta l'altro treno dispari doveva per forza aspettare l'OL per partire. Allora Torchiara doveva fare in fretta a restituirgli la spinta. Magari dando anche del ritardo a qualche treno pari. Ma se c'erano dei treni dispari leggeri e questi venivano licenziati a distanza di blocco di quelli spinti si creava lo stesso il problema: il primo binario doveva essere liberato in ogni caso dalla spinta: inoltro (pari permettendo) o ricovero.

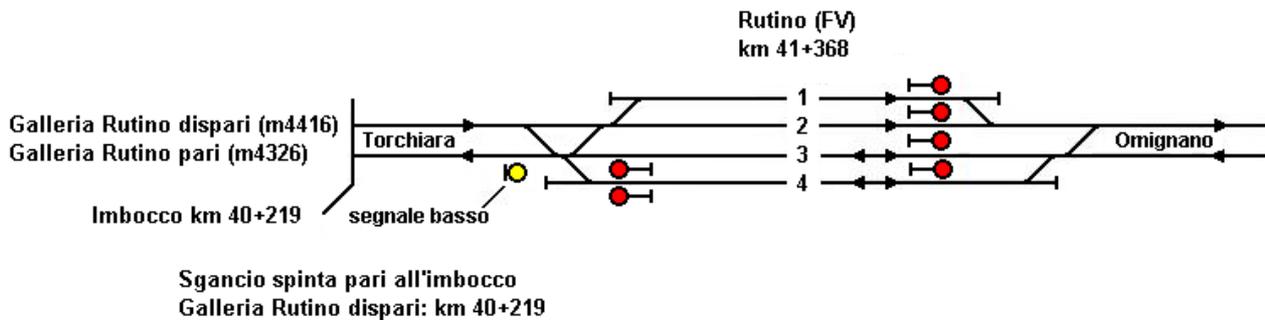
Sarebbe interessante vedere il piano schematico dell'epoca di Torchiara, per comprendere il perchè la spinta rientrava direttamente in primo binario e non in secondo (guardando il bozzetto potrebbe sembrare tecnicamente possibile). Cerco di spiegarvi la cosa, per quello che ricordo. Il CDB (di blocco BEM), ultimo della stazione, era abbastanza lungo mentre quelli immediatamente precedenti erano CDB di immobilizzazione degli scambi (le due comunicazioni tra il primo ed il secondo. La spinta si staccava proprio a cavallo di questi CDB ed il DM, anche prestando la massima attenzione al Q.L., non riusciva a determinare quando e dove avveniva effettivamente lo stacco della spinta del treno. Anche perchè la spinta, anche quando si era sganciata la maglia, proseguiva ancora la marcia per un certo tratto fino a fermarsi del tutto. Perciò, in tali circostanze, era tassativamente vietato toccare gli scambi lato Rutino fino a quando la spinta non si fosse fermata davanti al F.V.. Il ricovero in seconda avveniva sempre come manovra, lato Agropoli, perchè il tronchino del secondo binario lato Rutino era talmente corto che non permetteva neppure lo stazionamento della E626, e non si liberavano i CDB, non permettendo la manovra degli scambi. D'altra parte la funzione di quel tronchino era solo quella di creare l'indipendenza dei binari, serviti da ben tre comunicazioni. A Rutino, invece, i CDB lato Torchiara erano di più e comprendevano anche uno (di opportuna lunghezza terminante al segnale basso) atto a segnalare il rientro della spinta. Tale CDB influiva anche sull'apertura dei segnali di partenza sia dal terzo che dal quarto binario lato Torchiara.

Durante la notte le E.626 di spinta in opera tra Vallo ed Agropoli erano tre. Così capitava che su Torchiara potevano circolare a distanza di blocco anche due treni dispari spinti e se ci si riusciva a liberarsi del primo locomotore c'era sempre il secondo da ricoverare, da restituire a Vallo oppure rimandare anch'esso ad Agropoli. Sto parlando di quando ancora durante la notte, solo nel senso dispari, circolavano una quarantina di treni tra merci e viaggiatori e solo dalle 21 alle 6. Quindi un continuo colloquio con il DC, con i DM di Agropoli, di Rutino e di Vallo e l'attenta e precisa annotazione (sul Mod.M.125 esterno) del segnale di transitato degli IB corrispondenti con Agropoli e Rutino, perchè tutto dipendeva dal saper decidere nell'immediato cosa fare. Il DC faceva i suoi calcoli tracciando manualmente il grafico in base alle ore di transito che le stazioni comunicavano verbalmente ma era il DM di Torchiara che doveva rappresentargli l'orario presunto in cui l'OL poteva partire. Ciò in base al momento in cui il mezzo si fermava davanti al F.V., quanto tempo ci voleva per il cambio banco, lo spostamento degli schermi colorati sui fanali e la consegna delle prescrizioni. Poi si contava molto anche sul "manico" dei macchinisti: li conoscevamo tutti. Qualche volta succedeva di fare anche i conti senza l'oste: uno scambio in frizione, una tardata partenza e si bloccava tutto. Con la stessa spinta il manovale si portava sullo scambio che faceva le bizze, armato di secchiello dell'olio e raschietto, e cercava di farlo ragionare (sic) e girare come dovuto, anche se erano le tre di notte. Gli ACE di allora subivano una manutenzione costante, quasi giornaliera, ma le escursioni termiche erano molto forti e gli aghi degli scambi ne risentivano.

■ Stazione di Rutino

Il servizio delle spinte a Rutino era un poco diverso da quello svolto a Torchiara. Diverso ma non meno impegnativo, fermo restando il presupposto che il tutto si basava sul perfetto interagire di DC, DM e PdM. Attenzione, esperienza, perfetta conoscenza degli orari e degli apparati erano basilari a Torchiara come a Rutino.

La differenza del servizio era dovuta alla diversa dotazione ed ubicazione della stazione di Rutino:



c'erano quattro binari e con l'imbocco della galleria di "Rutino pari" era situato abbastanza lontano dalla stazione. Il I ed il IV binario erano le precedenze dispari e pari, mentre il II ed il III costituivano il corretto tracciato rispettivamente dispari e pari. Il quarto binario lato Omignano comunicava con il terzo binario ed poteva proseguire con la vicina traversata sul binario dispari. Lato Omignano tutti e quattro i binari erano muniti di distinti segnali di partenza. I treni spinti transitavano sul terzo binario con la spinta in coda completamente. La spinta, sganciata all'imbocco della galleria, rientrava in stazione dopo alcuni minuti rispettando un segnale basso posto a debita distanza della comunicazione tra il terzo ed il quarto binario lato Torchiara. La stazione di Rutino aveva quindi la possibilità di scartare direttamente in quarta la spinta e senza l'impellenza di dover liberare in fretta il corretto tracciato e dover manovrare come succedeva a Torchiara. Nella corsa di ritorno la spinta si fermava al segnale basso se lo trovava chiuso. Nel frattempo il DM ed DC concertavano il da farsi, proprio come a Torchiara. Cioè trovare lo spazio per infilare la spinta, OL dispari su Vallo, tra un dipari ed un pari. Così se la spinta andava subito a Vallo veniva aperto il segnale basso per il terzo binario, se invece doveva sostare o far transitare pari e dispari, veniva ricevuta in quarto. Altro grosso vantaggio era che la spinta, nella corsa di rientro in stazione aveva già cambiato banco ed in caso di pronto invio c'era solo da consegnare i documenti e spostare le lastre rosse per l'identificazione della coda. Piccolo inciso: tale compito spettava al PdM, ma in perfetto spirito collaborativo, se ne occupava il manovale senza far uscire i macchinisti dalla cabina.

Come detto, durante la notte le E626 di spinta erano tre e venivano spostate all'occorrenza su Agropoli o Vallo. Per tale ragione il DM di Rutino, come quello di Torchiara, doveva sempre chiedere al DC quale sorte toccasse alla spinta: OL pari od OL dispari, oppure un poco di sosta in quarto binario. Proprio durante queste brevi soste il PdM si portava in ufficio per un caldo e corroborante caffè, che non facevamo mai mancare. La moka era sempre carica alla bisogna e, durante la notte, veniva più volte posta sul fornellino elettrico. Già davanti alla stazione di Rutino l'ascesa era mitigata ma la spinta doveva arrivare fino all'imbocco della galleria, dove era previsto lo sgancio. Qualche volta succedeva che la spinta si sganciasse prima ma le disposizioni imponevano di proseguire comunque ed in ogni caso fino a quel determinato punto. Questo particolare costringeva ad un attento presenziamento dei treni spinti. Non bastava seguire la marcia del treno solo su Q.L.

Era successo che un distratto DM, convinto che il treno spinto fosse completamente uscito dalla stazione, manovrasse il deviatoio per consentire il rientro della spinta in quarto binario; il treno era passato ma la spinta, essendosi sganciata prima, incontrò il deviatoio in falsa posizione tallonandolo, con conseguente interruzione del pari per tutta la notte ed il giorno successivo.

▪ *La normativa*

Quando arrivai sulle rampe di Agropoli e Vallo avevo già una notevole esperienza sul servizio delle spinte. Mi ero fatto le ossa sui Peloritani. Con la differenza che in Sicilia non c'era la "S" in orario e si andava avanti con i dispacci. Un treno che partiva da Villafranca Tirrena/Rometta con la spinta sganciabile, comportava ben 11 dispacci di movimento. Per il momento vi dico solo che nella stazione di Gesso i dispacci sul registro di corrispondenza M.100 superavano a fine mese il numero di 4000 (quattromila). Conteggiando anche quelli per gli spostamenti d'incrocio. La numerazione andava di mese in mese iniziando con il numero 1 (uno).

In Campania, con grande sollievo scoprii anche un'altra novità, oltre alla "S". Tutte le stazioni del tratto, per la registrazione dell'effettuazione dell'OL di ritorno, usavano un timbro con la prevista formula. Bastava applicare il grosso timbro sull'M.100 e completare la formula con i dati richiesti, risparmiando un mucchio di tempo a fare gli amanuensi. Voglio ricordare ai nuovi e giovani DM che allora la dispaccistica prevedeva "l'annuncio" e "l'inteso", quindi erano quasi sempre due i dispacci per le comunicazioni telefoniche interessanti la sicurezza dell'esercizio.

Sul Fascicolo Orario, come detto, i treni ordinari con spinta sganciabile in corsa avevano una "S" nella casella dell'orario. Per i treni viaggiatori che fermavano solo per il servizio della spinta avevano anche una stella a significare che non era ammessa la salita dei passeggeri. Ma noi aggiravamo l'ostacolo prescrivendo al treno stesso di espletare il servizio viaggiatori. Dal fascicolo orario, quindi, le stazioni interessate sapevano quali treni erano spinti ed evitavano lo scambio dei prescritti dispacci. Per i treni straordinari, invece, se si aggiungeva la spinta le stazioni andavano avvisate.

Vediamo adesso una prima particolarità. La stazione di Torchiara, come detto, sapeva dal F.O. quali treni pari erano spinti, ma, trovandosi su una linea esercitata con il BEM e dal momento che la spinta lasciava il treno all'imbocco della Galleria Rutino (quindi piena linea), doveva essere avvisata (con dispaccio) dell'avvenuto ricovero della spinta nella stazione di Rutino. Nessuna particolarità per i treni dispari in quanto la spinta lasciava il treno nell'ambito della stazione di Torchiara, perciò al DM di Rutino non interessava minimamente sapere quali treni partivano da Agropoli con la spinta. Se però il treno previsto spinto, partiva senza la spinta, le stazioni dovevano essere avvisate, come pure dovevano essere avvisate quando la spinta viaggiava da Vallo ad Agropoli, o viceversa, agganciata e collegata anziché con spinta sganciabile. Ciò avveniva spesso con i treni merci per guadagnare la percorrenza. Anche in questo caso andava tolta la maglia sganciabile che restava a bordo del 626.

I treni normalmente spinti non dovevano, a norma di regolamento, ricevere nessuna prescrizione da parte della stazione che aggiungeva la spinta. L'unico documento da consegnare loro era un ridotto bollettino di trazione, di colore giallo e di cui non mi sovviene il nome, con il numero di serie completo della E.626 ed i nominativi dei macchinisti in servizio su di essa. L'assenza di prescrizioni era valido per Agropoli ma non per Vallo. E questa era un'altra particolarità, frutto di una circolare compartimentale. La norma regolamentare prevedeva la spinta sganciabile da Vallo

fino al km. 40+219. Ma tale punto non era facilmente individuabile sul terreno perciò veniva meglio specificato con prescrizione (M.40):

"Vostro treno partirà da Vallo della Lucania con spinta sganciabile fino imbocco galleria Rutino."

Alla spinta, sia a Vallo che ad Agropoli, veniva notificato per iscritto e di volta in volta quale treno doveva spingere, a Vallo alla prescrizione andava aggiunto: "[...]fino imbocco galleria Rutino."

Come già detto non si aggiungeva la spinta a tutti i treni programmati in orario con spinta sganciabile, ma solo se il peso del treno eccedeva la prestazione oltre le cinque tonnellate.

Le prestazioni del tempo erano le seguenti, in entrambi i lati della rampa:

E.424: 460 ton

E.626: 650 ton

E.636 (21/65): 800 ton

E.646: 870 ton

E.645: 950 ton.

Dall'elenco mancano i seguenti locomotori per le ragioni a fianco indicate:

-**E.428** Erano rare come le mosche bianche. Se presenti erano utilizzate per gli accelerati;

-**E.444** Utilizzate solo per treni Rapidi a composizione bloccata ed in prestazione (tonn. 760). Non era ammesso il rinforzo con spinta sganciabile ma solo doppia trazione in testa e con l'utilizzo dell'apposito raccordo per i tubi flessibili della condotta;

-**E.636 (28/65)** Rare per la ridotta prestazione che era intorno alle 700 tonnellate;

-**E.656** La prestazione originaria era uguale alle E.646. In seguito fu aumentata, ma io ero già lontano da quei posti.

Per ogni singolo treno previsto in orario con la spinta, il DC comunicava al DM (Agropoli e Vallo) il peso ed il locomotore. Il DM lo annotava sul M.42. In base a queste informazioni il DC ed i DM regolavano il delicato ed impegnativo servizio delle spinte. Il DC riceveva le composizioni dai colleghi delle sezioni limitrofe e prontamente ce le comunicava in modo che all'arrivo del treno da spingere si avessero già le prescrizioni compilate ed il personale pronto a manovrare. Se non occorre la spinta necessitava, in ogni caso, la notifica al treno e ci si regolava in modo diverso a seconda se si trattava di merci o di viaggiatori.

I macchinisti dei merci avevano sottomano prescrizioni e foglio di corsa e sapevano già se dovevano essere spinti o meno. Giocando su questo, quando erano in prestazione e non dovevano subire precedenze, bastava fargli trovare il libero transito, una spalettata e via. Non si fermavano mica per ricevere la prescrizione di ciò che già sapevano. Contenti transitavano e fischiavano a ritmo ringraziando. Il tal modo recuperavano il loro ritardo in modo consistente. Quando il tempo era bello e l'eccedenza di peso era di poco superiore alle cinque tonnellate consentite, il DM ci provava lo stesso. Era il manico del PdM e l'efficienza del mezzo a determinare la condivisione dell'azzardo, ovviamente con l'accordo del DC. Comunque a me è andata sempre bene, anche perchè sarebbe bastato un semplice abbassamento della 3000 e si andava nella cacca.

Differente era il caso degli espressi. Alcuni, pur non necessitando di rinforzo, dovevano essere fermati in ogni caso per servizio viaggiatori al di là della necessità della prescrizione ..."non occorre rinforzo". Per quelli che avevano in orario la "stella", oltre alla "S", non era consigliabile agire come avveniva con i merci. A bordo del treno poteva sempre esserci qualche funzionario con la puzza sotto il naso. Altre volte erano gli stessi macchinisti che si fermavano d'iniziativa, nonostante il verde e la spalettata. A scanso di responsabilità volevano la "certificazione" della loro leggerezza. Dopo una disavventura, io, quegli espressi li ho sempre fermati. Ero a Vallo e mancava quasi un'ora al cambio, ma non sapendo con quale treno arrivava il collega, provo a mettere in transito, riuscendovi, proprio uno di questi treni in ritardo a cui non occorreva la spinta. Dopo la spalettata, con la coda dell'occhio, mi accorgo di un passeggero che a bordo del treno si sbracciava in modo vistoso: era il collega che mi doveva dare il cambio. La fermata successiva era Salerno ed io mi sorbii la bellezza di tre ore in più di servizio per aspettarlo.

Avevamo parlato delle informazioni che il DC trasmetteva al DM di Agropoli o di Vallo per stabilire se occorreva o meno la spinta. Ma poteva anche accadere che il gruppo del locomotore fosse errato. Per esempio ti era stato comunicato un 636 (21/65) e ti accorgevi che in testa al treno c'era sì un 636 ma con il rapporto 28/65, o viceversa. Ancora più frequente era lo scambio di un 636 con un 645 o all'inverso. Capitava anche che l'errata informazione riguardasse lo scambio tra 646 e 645. Più difficilmente succedeva quando questi ultimi due gruppi avevano le distinte livree. A tal proposito ricordo di avere avuto un giorno un agente in trasferta che era completamente a digiuno di queste "sottigliezze". Lui era di pianta in un'altra stazione dove i treni transitavano e di queste differenziazioni proprio non gli importava un fico secco, perciò non mi era proprio di tanto aiuto. Ma poichè quasi tutti gli espressi erano trainati da 646 o 645, per ottenere il suo coinvolgimento ed il suo aiuto gli spiegai che i 646 erano quelli "verdi" mentre i 645 erano "marroni". Però successe che anche i 626 per lui diventavano 645. Per fortuna che l'altro agente era del posto e di provata esperienza.

L'esatta individuazione non era tanto necessaria a farci scansare una spinta, bensì quanto ad evitare di mandare sulla rampa treni pesanti non spinti e che si potevano fermare e bloccare la linea. Per questo il DM doveva conoscere le macchine ed un aiuto in questo controllo era sempre auspicato e gradito. Sotto il vetro della scrivania del DM di Agropoli e di Vallo c'erano le prestazioni dei locomotori di cui avevo già parlato. Così anche un DM in trasferta in quelle stazioni poteva avere sotto mano quelle importanti informazioni senza doverle andare a cercare nelle pubblicazioni di servizio.

Una notte non particolarmente impegnativa mi presi la briga di andare a calcolare anche le prestazioni condizionate. Mi armai di carta, matita, calcolatrice portatile a pile e con davanti i quadri 20 e 21 della Prefazione Compartmentale all'Orario di Servizio, nonchè la tabella 13 dell'articolo 46 della PGOS, calcolai le prestazioni "degradate" dei vari gruppi di locomotori di allora, secondo le formule previste.

- Esclusione di una coppia di motori E424:

Metà della prestazione all'VIII categoria di velocità, meno la metà del peso virtuale della locomotiva.

- Esclusione di una coppia di motori E.626 - E636:

Due terzi della prestazione all'VIII categoria di velocità, meno un terzo del peso virtuale della locomotiva.

- Esclusione di una coppia di motori E428:

Tre quarti della prestazione all'VIII categoria di velocità, meno un quarto del peso virtuale della locomotiva.

- Esclusione di una terna di motori E645 - E646 - E656:

Tre quarti della prestazione all'VIII categoria di velocità, meno un quarto del peso virtuale della locomotiva.

- Esclusione di una coppia di motori E 444 per i soli numeri di serie 001/004:

Come per la E424.

- Esclusione di un motore E444 dal numero 006 in poi:

Tre quarti della prestazione all'VIII categoria di velocità, meno un quarto del peso virtuale della locomotiva.

Questa tabella di pronta consultazione, con i dati da me elaborati, stava pure essa sotto il vetro e più volte si rivelava utile nello stabilire prontamente se bastava la sola spinta oppure occorreva la tripla per far proseguire un treno con un locomotore "azzoppato".

I calcoli per gli "azzoppamenti" ai mezzi leggeri, comprese le famose Ale 601, venivano fatti direttamente dal Coordinatore della Trazione e la richiesta del traino con locomotore sul tratto acclive veniva partecipata al DM, tramite il DC.

Concludo, con un breve cenno sulle E444, citando una circolare del 1971:

RINFORZO TRENI EFFETTUATI CON LOCOMOTIVA E444

"Per il rinforzo nei tratti di valico di treni effettuati con loc.E444 non è opportuna, per ragioni tecniche e fino nuovo avviso, l'utilizzazione della locomotiva di spinta agganciata e tanto meno con maglia sganciabile in corsa.

Il rinforzo sarà di norma limitato al tratto in soggezione e realizzato pertanto con doppia trazione in testa: solo in caso di particolari soggezioni o di intollerabile perditempo per il taglio della locomotiva di doppia reazione, si potrà ammettersi la locomotiva di spinta agganciata e collegata con il freno continuo.

Quando la locomotiva di rinforzo non è del gruppo E646 oppure E645 la locomotiva titolare E444 dovrà limitare la marcia alla combinazione di serie a campo indebolito, anche se ciò comporterà un certo perditempo rispetto alla percorrenza d'orario."

Il succo di questa norma veniva evidenziata con un foglietto, sotto il vetro della scrivania del DM, con su scritto:

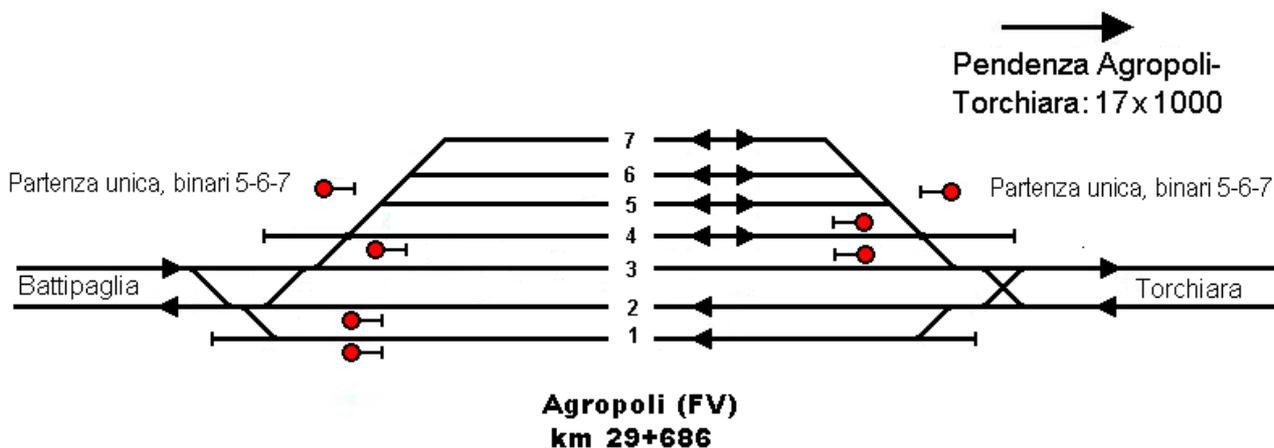
"E444, rinforzo solo doppia trazione in testa."

Non succedeva spesso perchè la E444 trainava solo i Rapidi, di peso bloccato ed in prestazione, previsti in libero transito sia ad Agropoli che a Vallo. Però, ogni tanto, anche quelle "modernissime" macchine si azzoppavano ed a quei treni occorreva il rinforzo.

Credo che i lettori siano ormai stati "istruiti" abbastanza, sia sulla normativa che sulle problematiche tecniche, per cui possiamo entrare nel vivo del delicato, pericoloso e complesso servizio delle spinte. Per chi invece volesse approfondire ulteriormente l'aspetto normativo, di cui sono stati dati solo alcuni cenni, si consiglia la consultazione dell' art. 16 del Regolamento Circolazione Treni e dell'art. 22 delle IPCL.

▪ **Stazione di Agropoli**

La stazione di Agropoli, al tempo delle spinte, aveva sette binari attivi così disposti



e con le seguenti utilizzazioni:

- I binario – precedenza pari;
- II binario – di corsa, corretto tracciato pari;
- III binario – di corsa, corretto tracciato dispari;
- IV Binario – promiscuo – spinta- precedenze;
- V binario – promiscuo – precedenze;
- VI binario – promiscuo – precedenze;
- VII binario- promiscuo- ricovero materiali.

Il F.V. continua ad essere situato quasi all'estremità del piazzale lato Reggio Calabria. Questa ubicazione risulta di particolare importanza per il servizio delle spinte e per la facilità che aveva il DM nel licenziamento dei treni: bastava uscire dall'U.M. per spalettare. Ben diversa era la situazione a Vallo, ubicata quasi al centro del piazzale.

I treni, che ricevuta la spinta partivano subito, venivano ricevuti in terzo binario. Appena liberavano di coda, il DM formava l'istradamento per l'uscita in linea e faceva segno al manovratore, che stava sulla spinta sostante di solito in IV binario, di portarsi in coda. Ne seguiva il movimento sul Q.L., aspettava che il 626 liberasse i cdb e dopo aver riportato gli scambi in posizione normale, segnalava alla spinta di portarsi in coda al treno. Il segnalamento (di fortuna) era costituito da una semplice lampadina, posizionata su un palo in prossimità degli ultimi scambi lato Battipaglia, che il DM accendeva e spegneva con un interruttore situato nell'ufficio movimento. Se non funzionava la lampadina si ricorreva alla diffusione sonora in quella zona di piazzale. Appena pronta la spinta in coda, dopo che il manovratore aveva correttamente posizionato la maglia sganciabile sul gancio dell'ultimo veicolo, il macchinista emetteva un fischio. Al che il DM, accertatosi che il manovale avesse consegnate le dovute prescrizioni, provvedeva al

A Vallo c'era un tronchino che si diramava dal terzo binario, lato Reggio Calabria, dove veniva posizionata la spinta poco prima dell'arrivo del treno da spingere. Liberato di coda e fatto l'istradamento, il DM apriva il segnale di partenza al treno. La spinta vedendo il verde di quel segnale si portava in coda. Per il resto tutto come ad Agropoli per la partenza (prescritti fischi, consegna prescrizioni e paletta). Il tronchino non era stato creato appositamente per le spinte. Era, forse, un lontano ricordo della trazione a vapore in quanto terminava in una buca d'ispezione per la sottocassa. Tra l'altro non aveva neppure i cdb di binario di stazionamento. C'era solo il cdb d'immobilizzazione dello scambio. Così la spinta posizionata nel tronchino non era rilevabile sul Q.L., ragion per cui anche quella manovra andava seguita con la massima attenzione. Questa rapida manovra permetteva al treno di recuperare ben due minuti sulla prescritta sosta dei 5 per la spinta. In soli tre minuti il treno arrivava e partiva. E' ovvio che tutto dipendeva dalla solerzia del PdM, del manovratore, dalla consegna delle prescrizioni, nonché dalla pronta concessione del consenso di BEM di Omignano.

Questo modo di operare fu usato fino a quando non avvenne un incidente mortale ad un macchinista delle spinte proprio in quel tronchino. Dopo ci venne "consigliato" di non usare più quel tronchino.

Da quel momento iniziò il mio sciopero bianco ed i miei contrasti con i superiori. Come detto da qualche altra parte, il F.V. di Vallo si trova quasi al centro del piazzale, mentre la spinta, che di solito sostava in V binario, non poteva ricevere nessun ordine visivo (come ad Agropoli) per portarsi in coda, dal momento che il treno da spingere, arrivando in terzo binario, ne impediva la visione. Allora escogitammo un modo di comunicare attraverso il segnale di partenza. Cioè quel verde indicava alla spinta che era stato predisposto l'istradamento per andare verso la coda. Appena ci si accorgeva che il 626 si era mosso si chiudeva il segnale, e lo si riapriva solo dopo che gli scambi erano stati riportati in posizione normale per poter raggiungere la coda. Un modo alquanto anomalo di operare ma non avevamo altra alternativa. Avevamo provato con la diffusione sonora ma di notte dava alquanto fastidio. Con tutti i rischi connessi continuammo ad utilizzare quelle segnalazioni fino a quando ci "consigliarono" di non usare più il verde-rosso-verde per i comandi da dare alla spinta. Anche perchè erano arrivate alla superiore sede molteplici lagnanze dei macchinisti che non gradivano tanto quel "gioco" fatto dal DM con il "loro" segnale di partenza.

Lagnanze, tra l'altro, pretestuose in quanto un treno spinto andava in ogni caso licenziato dal DM.

A questo punto ci consultammo e facemmo richiesta scritta per avere l'autorizzazione scritta all'uso del tronchino e all'installazione di una marmotta nello stesso per comandare l'avanzamento del locomotore dal tronchino in coda al treno. Chiedemmo anche il cdb di stazionamento per la rilevare sul Q.L. la presenza della spinta nel tronchino. Non mancammo di chiedere anche una adeguata illuminazione del tronchino nonchè un gabbiotto munito di telefono di piazzale nei pressi della marmotta. La richiesta seguì la via gerarchica ma non si ebbero risposte immediate. Nel frattempo si operava nel modo seguente:

Di giorno si faceva uso della diffusione sonora. Di notte, invece, se il treno da spingere era un espresso il manovratore attendeva sul terzo binario l'ordine di muoversi e poi, attraverso le porte delle vetture si portava sulla spinta che stava sul quinto. Se il quarto era occupato da un merci, oppure sul terzo arrivava un treno merci da spingere, il manovratore restava sulla spinta aspettando che il DM, dopo aver fatto l'istradamento si portasse sul terzo binario ed "urlare" alla spinta di portarsi verso la coda. Poi il DM, seguendo la manovra sul Q.L., una volta che la spinta aveva liberato i cdb degli scambi, li si rimetteva in posizione normale e "lui stesso" si armava di lanterna e comandava l'avvicinarsi della spinta al treno. Come vedete c'era la massima disponibilità dei Dirigenti Movimento che si accollavano anche compiti di altro personale.

Poiché passava il tempo e la superiore sede non dava nessuna risposta alle nostre richieste, pensammo di usare la diffusione sonora anche di notte. Le proteste degli abitanti delle abitazioni adiacenti alla stazione non tardarono ad arrivare. Si lamentarono anche gli occupanti degli alloggi sopra il F.V., che erano un collega DM ed il Cs Titolare. Capitava che qualche DM in servizio avesse più fiato degli altri, o che si dimenticasse di abbassare il volume ed anche gli inquilini passavano le notti in bianco. Così arrivò anche il “consiglio” di “moderare” l'uso della diffusione per il servizio delle spinte. E noi, DM agimmo di conseguenza.

Per una settimana intera il tempo necessario per aggiungere la spinta passò dai cinque minuti previsti ai sette/otto minuti ed anche oltre. Il DM ordinava a voce l'uscita della spinta e ne chiamava la venuta in coda ai treni, con i prescritti segnali di manovra. Prima, le prescrizioni ai treni spinti venivano recapitate dal manovale con l'uso della bicicletta fornita dalla ferrovia, ma nessuno aveva la prescritta autorizzazione personale a farne uso. Perciò se ne vietò l'utilizzazione ed anche questo particolare contribuì allo sciopero bianco. Infatti, il licenziamento avveniva solo dopo aver acquisito la certezza che le prescrizioni erano state partecipate sia al macchinista di testa che al Capo Treno. Cioè il manovale si portava a piedi in testa al treno consegnando i moduli al macchinista ed al Capotreno ed il DM aspettava il manovale per controllare che sulla matrice ci fossero entrambe le firme, prima di alzare la paletta. Come previsto arrivarono gli ispettori e con loro le minacce di pesanti sanzioni disciplinari. La compattezza del gruppo venne meno: alcuni DM tornarono ad utilizzare il tronchino, altri ricorsero ancora al vecchio sistema del segnale di partenza. Così rimasi solo io ed un altro DM a lottare. Anzi, regolamenti alla mano, rincarammo la dose.

Disponendo di personale dipendente non si poteva imporre al DM di uscire a "urlare" alla spinta l'ordine di andare in coda e di richiamare la stessa con i segnali di manovra. C'erano altre possibilità:

- l'ordine di muoversi poteva essere partecipato *alla spinta dal manovale, prima di andare a consegnare le prescrizioni;*
- *il manovratore poteva scendere dal locomotore e ricevere l'ordine di avanzare dai telefoni di piazzale;*
- *oppure, quei segnali di manovra potevano essere fatti dal manovale prima o dopo aver consegnate le prescrizioni, ovviamente a piedi;*
- potevano prevedere il sussidio di altro personale.

Nessuna iniziativa da parte aziendale se non quella di avere frequenti visite di sorveglianza anche notturne.

La cosa andò avanti per alcuni mesi, poi arrivò la conferma che nel più breve tempo possibile avrebbero provveduto ad installare nel tronchino la tanto agognata marmotta. In attesa, però, chiedevano di cessare con lo sciopero bianco. La cosa, per me, non era possibile: non potevo rinnegare di punto in bianco quelle norme a cui mi ero appellato e che mi avevano anche tutelato da rappresaglie aziendali.

A tal fine concordammo con il Titolare ed il Capo Reparto Movimento una mia diversa utilizzazione. Non avrei avuto più il turno fisso a Vallo, restando a completa disposizione del Reparto Movimento.

Fu proprio in quel periodo che feci le esperienze ferroviarie più disparate. Mi mandavano ovunque c'erano interruzioni, attivazioni di modifiche impianti, sostituzioni di deviatori. In quelle occasioni

c'era sempre qualcuno del posto che, per scansarsi dalle rogne, chiedeva la giornata di congedo o lo sfogo di un riposo arretrato. Inoltre non mi fecero mancare scorta treni, riabilitazione di stazioni disabilite per ricovero di tradotte di vuoti, sussidio ai DM in occasioni di anomalie ed incidenti essendo stato inserito in un turno di reperibilità di pronto intervento. Ero ritornato a fare il trasfertista come negli anni passati, maturando un arricchimento professionale che mi fu molto utile in seguito.

Non ritornai più in servizio a Vallo. Neppure quando attivarono la marmotta.

■ OL di ritorno

Vorrei ora richiamare l'attenzione sul locomotore che ritornava (treno straordinario ad Orario Libero - Articolo 12 RCT) nella stazione da dove avrebbe spinto altri treni. Per Agropoli erano OL pari, per Vallo OL dispari. Il loro arrivo, in entrambe le stazioni, interferiva con gli itinerari in senso opposto. Ad Agropoli l'OL pari, per arrivare in quarto binario impediva la formazione degli itinerari dei dispari, a Vallo era tutto il contrario: l'arrivo dell'OL dispari in quinto binario era incompatibile con gli itinerari dei pari.

Questa criticità di circolazione non era l'eccezione, ma la regola a cui frequentemente doveva far fronte la perizia del DM.

Se il treno da spingere era già arrivato in corretto tracciato, terzo binario ad Agropoli come a Vallo, era consigliabile ricevere l'OL della spinta sul corretto tracciato (secondo binario ad Agropoli come a Vallo) per mandarla direttamente in coda. Se il treno da spingere era un espresso espletante servizio viaggiatori, il ricevimento dell'OL sul binario di corsa avveniva previa fermata al segnale di protezione con l'intento di proteggere l'attraversamento a raso. Allora nessuna delle due stazioni aveva il sottopassaggio. Ciò era possibile solo quando a distanza di blocco dell'OL non c'erano altri treni da far transitare. In caso contrario si doveva scegliere a quale treno dare la priorità di essere servito, causando ovviamente, ritardo agli altri. Quando sul terzo binario era previsto un transito di un treno leggero (dispari ad Agropoli e pari a Vallo) ed in senso opposto, a stretta distanza di blocco di un OL era previsto il transito di un altro treno, la spinta veniva ricevuta in primo binario (se libero) rimandando a tempi più opportuni il ricovero in altri binari. Il primo binario delle due stazioni veniva ampiamente sfruttato poiché il flusso dei treni, (pari ad Agropoli e dispari a Vallo), lo rendevano particolarmente idoneo alle precedenze. Anche perché le successive sezioni di BEM, coincidenti con le assuntorie rispettivamente di Ogliastro e Casalvelino, che fungevano da Posti di Blocco Intermedi, erano a breve distanza. In queste circostanze, se non era libero il primo binario, contava il tempismo sincronizzato dell'agire del personale preposto. L'OL della spinta, ricevuto in corretto tracciato, veniva subito sbolognato da quel binario, magari lasciando opportunamente al disco il treno al suo seguito. In tali frangenti non sempre erano di giovamento le informazioni attinte dal DC. Più attendibili, invece, erano la perfetta conoscenza dei tempi di percorrenza, calcolati sull'orario dell'avviso di transitato trasmesso con la corrispondenza di BEM delle stazioni di Torchiara o di Omignano.

Spero di essere riuscito a rendere chiara l'idea che il comportamento degli agenti non trovava riscontro in regole codificate in regolamenti o disposizioni, bensì sulla chiara visione e valutazione delle circostanze ed all'agire di conseguenza. Fattori, quindi, basati solo sulla esperienza e perizia degli operatori che si facevano in quattro per il buon andamento del servizio cercando di non far fare ritardo ai treni. Per tali ragioni ad Agropoli e Vallo, come pure per Torchiara e Rutino, operavano solo agenti del posto o trasfertisti con provata esperienza.

- Ricordi

Concludo, citando alcuni ricordi durante il servizio in Cilento.

A Vallo come ad Agropoli c'era il dormitorio per il PdM non solo per i cambi volanti dei treni merci ma soprattutto per il personale delle spinte. Erano edifici isolati con quattro o cinque stanzette, con letto singolo, munite di bagni singoli e docce comuni. C'era anche la cucina attrezzata ed un piccolo refettorio. Prima di mettere su famiglia ho spesso fruito di quelle strutture ed ho condiviso con il PdM, oltre alle ore di servizio, anche piacevoli serate a preparare succose pietanze che consumavamo assieme. Ritornando alle spinte (due E.626 durante il giorno e tre di notte) il personale cambiava ogni cinque o sei ore. Il PdM arrivava da Salerno o da Napoli ed il viaggio per loro era prestazione lavorativa a tutti gli effetti, ragion per cui il DM, durante il proprio turno ne vedeva parecchie coppie di PdM. La terza spinta, con sede a Vallo, entrava in funzione alle 22 e terminava alle 5. Era assegnata al PdM di Napoli Smta che arrivava a Vallo con l'espresso 883 verso le 21.30, giusto in tempo per approntare il 626 e spingere i merci che sostavano in VI e VII. A Vallo l'ottava era riservata al materiale accantonato, il quinto binario al giro delle spinte, il quarto precedenza pari, il terzo binario di corsa pari, il secondo binario di corsa dispari, il primo binario precedenza dispari. La promiscuità era limitata ai soli binari V-VI-VII ed VIII. Non vi erano ancora i sottopassaggi. Ritornerò su questi dati quando parlerò in dettaglio delle manovre di spinta a Vallo. Altro PdM di Na Sm arrivava con un merci verso le due di notte, cambiando al volo con una coppia di Paola. Dopo la dormita, dava il cambio il cambio a fare le spinte. I restanti turni erano di competenza dei macchinisti del DL di Salerno.

Adesso non ricordo bene come erano articolati i turni ad Agropoli. Mi risulta soltanto che il PdM delle spinte fruiva poco della cucina "fai da te". La cittadina offriva di meglio: ristoranti, pizzerie e rosticcerie abbondavano. Nel periodo balneare erano molto attive anche quelle nei pressi della stazione. Per questo quello di Agropoli era solo "dormitorio"

A Vallo, invece, stazione un poco lontana dai grossi centri del vasto bacino d'utenza, era giocoforza provvedere da se a cuocersi i cibi, a meno che di non voler fruire del ristorante-buffet di stazione od andare avanti a panini o cibi portati da casa.

Tutto cambia con l'apertura della galleria Santa Lucia a Salerno e la cessazione delle spinte sul valico di Cava. Così il pdm si Salerno, ivi operante, viene spostato sulle spinte di Vallo ed Agropoli e non vediamo più i macchinisti di Napoli.

Per la cronaca i DM di Vallo ed Agropoli svolgevano anche la funzione di Capi Deposito Locomotive mantenendo costanti rapporti con il TV 303 di Salerno e Napoli e con i CDL Piazzalisti di quei centri. Ogni coppia di PdM montante aveva il compito di controllare il mezzo, compresi gli attrezzi in dotazione: poche erano le volte che il DM non dovesse fare da tramite, anche per segnalare le mancanze rilevate, le avarie riscontrate, i km percorsi o la prossima visita normale da effettuare in deposito. Per non parlare, poi, dei timbri apposti sui bollettini di trazione, per il supero ore o per ridurre al minimo il periodo di riposo previsto

Qualche volta, a Vallo, mi sono improvvisato anche come intermediario per un commercio ambulante di un particolare formaggio cilentano: "la mozzarella nella mortella". La mozzarella era fatta con un normale latte vaccino prodotto da mucche di razza podolica allo stato brado. La mortella (termine dialettale), invece, è il mirto che nella zona cresceva spontaneo e rigoglioso. Probabilmente, proprio grazie alla disponibilità abbondante di questo arbusto dalle foglie e dai rametti lisci e non porosi, in passato, è nato l'uso di avvolgere la mozzarella nei rametti di mortella per conservarla e trasportarla con maggiore facilità. Infatti il contatto con questa

pianta conferisce al formaggio un sapore erbaceo con evidenti note aromatiche molto piacevoli. Orbene i macchinisti delle spinte mi contattavano, telefonicamente quando ero in servizio oppure di persona quando ci trovavamo nello stesso turno, e mi ordinavano la quantità loro necessaria della "mozzarella nella mortella". Così, nel giorno e negli orari concordati, consegnavo personalmente il fagottino oppure facevo trovare loro, ciò che avevano ordinato, presso il custode del dormitorio od il gestore del bar di stazione. Mi rimborsavano delle spese nell'incontro successivo oppure quando gustavamo assieme quelle specialità nel piccolo refettorio del dormitorio di Vallo.

Quanta varia umanità ho avuto modo di conoscere e frequentare in quel periodo. Ho convissuto per oltre un decennio con il pdm delle spinte. Ne ho visti di tutti i colori. Dall'anziano passato alle spinte per...comodità, da quello passato a quei turni per...punizione, dal giovane A.M. nonché studente alla facoltà d'ingegneria, a quello cui tutto andava bene. C'era il pignolo, quello professionalmente attento, quello menefreghista, quello ligio ai regolamenti e quello che andava avanti...per inerzia. Tra di loro ho visto anche chi puliva i passamani con il cascame, chi entrava in cabina e con la cartavetrata sistemava contatti e coltelli. Ho visto fare cose anche al limite dell'incoscienza. Salire sull'imperiale, senza tolta tensione, legare una fune al pantografo (che non s'alzava per batterie scariche e mancanza d'aria nei compressori) e lanciarla al di sopra della linea area di alimentazione per tirarlo su.

Anche allora c'erano i Macchinisti (con la maiuscola), i guidatori ed i... carrettieri.

Avevo detto che in quelle quattro stazioni il Dirigente Movimento era impegnatissimo con la circolazione treni e delle spinte. Avevo dimenticato di aggiungere che sia ad Agropoli che a Vallo c'era un discreto traffico di merci a carro completo e non passava giorno che non si manovrasse con i due treni merci raccoglitori. Ma per il resto del servizio commerciale avevano ben poco da fare. Torchiara e Rutino emettevano pochissimi biglietti ed abbonamenti. Di merci in Piccole Partite manco a parlarne. Vallo ed Agropoli avevano una propria gestione merci e biglietti con personale addetto per cui i DM facevano solo Movimento, eccetto per il DM di Vallo che di notte si occupava spesso anche della vendita dei biglietti.

Non che il DM di Agropoli fosse proprio a digiuno di biglietteria. A suo tempo aveva conseguito anche quelle abilitazioni, allora obbligatorie. Anche i più anziani, prima di avere il loro turno fisso, da giovani avevano girato molto (come da prassi lavorativa) acquisendo esperienze e competenze. Per cui, pur non lavorando allo sportello, erano sempre in grado di emettere un biglietto a cartoncino.

Così successe in una tarda mattina ad Agropoli. Il Capo Gestione aveva urgenza di fare una commissione in paese e chiese all'anziano DM di dare un'occhiata allo sportello. Erano ore di morbida, il flusso viaggiatori era terminato da pezzo ed a quell'ora c'era solo un accelerato diretto a Salerno. Di solito vi era solo qualche sparuto viaggiatore e ciò non costituiva problema per il DM. Però si presenta allo sportello un ufficiale dell'esercito in pensione con al guinzaglio un piccolo cane. Chiede un biglietto Andata e Ritorno per Salerno a tariffa 61 ed un biglietto a tariffa normale per il cane. Il DM non si perse d'animo. Nel casellario c'era il biglietto a cartoncino per l'ex ufficiale: bastò annotarvi dietro il numero della tessera attestante la riduzione e riscuotere l'importo. Restava il problema del cane. Il DM ricordava a stento che c'era da compilare un apposito biglietto, ma Vallo a sapere dov'era e quanto c'era da pagare. Anche in questo frangente, da esperto movimentista, agì con sangue freddo e determinazione. Si tolse gli occhiali e scrutò meglio il cane e

poi profferì con aria professionale: - secondo le ultime disposizioni arrivate i cani di quella razza possono viaggiare gratis -.

Anche se poco convinto l'ex militare accede al treno muninto del biglietto solo per lui e non per il cane.

Raccontano che il giorno dopo l'ex ufficiale tornò furioso nella stazione perchè sul treno avevano fatto pagare il biglietto per il cane e con in più la sovrattassa essendone sprovvisto.



Maglia sganciabile della e626 313 a Vallo della Lucania (SA), 24-08-86 -Foto R. Cocchi

SPINTE SUI PELORITANI



e626 181 a Messina, Agosto 1985 - Foto M. Cacoza

▪ *Stazione di Gesso*

Per mesi e mesi subii la salutare cura dell'acqua di Gesso (Ibso, nella lingua locale). E pensare che venivano da Messina ad attingere alla fontanella situata dietro la stazione, mentre per i ferrovieri era quasi un esilio prestare servizio in quella stazione: completamente isolato il FV, disabitato, era l'unica costruzione esistente in un raggio abbastanza esteso. La tranquillità del paesaggio contrastava enormemente con il lavoro ferroviario che ivi si svolgeva. Solo movimento. Niente viaggiatori e niente merci. Solo treni, spinte, incroci e tantissimi dispacci. Come frati amanuensi sempre a scrivere sul protocollo M.100. Oltre 4.000 (quattromila) dispacci al mese. Spesso i treni merci in forte ritardo venivano soppressi e viaggiavano come OL. Come se non bastassero gli OL delle spinte.

Gesso era una stazione strategica. Non solo per le spinte, di cui tratterò in seguito. Era la stazione che effettuava più incroci sulla tratta Messina-S.Agata di Militello. Le ragioni principali di ciò erano insite nell'ubicazione della stazione e nei ritardi dei treni provenienti dal continente. Per incrocio i treni locali pari subivano ritardi anche di 10/15 minuti per aspettare i direttissimi dispari.

Oltre all'incrocio, spesso subivano anche la precedenza di qualche pari di categoria superiore. La percorrenza media di un treno viaggiatori tra Gesso e Camaro era di ben 10 minuti, questo determinava la scelta del DC nel far spostare a Gesso gli incroci fissati altrove dall'orario

(Es. Venetico, Pace del Mela, Barcellona, Patti, ecc) Anche quando gli incroci venivano spostati in altre stazioni, costituivano sempre il ricevimento e la trasmissione di dispacci. Gli addetti ai lavori dei tempi passati sanno di cosa parlo. I treni provenienti dal continente non erano mai in orario ed anche quando il ritardo diventava consistente la stazione di Messina, non avendo materiale disponibile, doveva mantenere in piedi quelle tracce pur non essendo più attuali. Allora era tutto un rincorrersi di informazioni tra DC, DM e DC Coordinatore dello Stretto. Bastava una piccola difficoltà nello sbarco a Messina Marittima e l'incrocio veniva palleggiato più a nord o più a sud della sede precedentemente fissata. Ed erano guai grossi se, in base a scelte inopportune, si era dato il Nulla Osta alla circolazione di un treno merci pari spinto. Una volta successe che un treno simile restò fermo a Gesso per molto tempo tanto che fui costretto a tagliarlo per poter fare servizio viaggiatori sugli altri binari.

Già dimenticavo di dirvi che Gesso aveva tre binari di cui il terzo era di corretto tracciato. Lato Villafranca, il primo ed il secondo avevano dei lunghi tronchini.

Dal primo binario si diramava un lungo tronchino su cui era posizionata una SSE ambulante presenziata 24 ore su 24. Oltre alla SSE vera e propria c'era una carrozza attrezzata con cucina, refettorio e dormitorio. In alcune ore i tecnici erano due mentre di solito c'era il presenziamento con turno in terza.

Il tronchino del secondo binario, invece, era atto a contenere una decina di carri ma la utilizzazione prevalente era per il ricovero delle spinte. Già, perché poteva capitare di avere tre treni e due spinte con soli tre binari. Come già detto un treno pari poteva subire precedenza ed incrocio e situazioni del genere erano abbastanza frequenti. Inoltre le spinte ballavano tra Rometta, Villafranca, Gesso, Camaro e Messina. Una situazione quasi analoga a quella tra Agropoli e Vallo, solo che sui Peloritani allora c'era il semplice binario. Così la spinta, ricoverata a Gesso, veniva temporaneamente parcheggiata in attesa delle disposizioni del DC. Stessa cosa succedeva a Camaro.

Prima di entrare nel vivo della descrizione delle spinte mi devo soffermare un poco sulla dispaccistica. Molti potranno anche storcere il muso e parlare di burocratizzazione. Però vi posso assicurare che per molto tempo la sicurezza della circolazione dei treni è stata assicurata dalla corretta trasmissione delle formule dei dispacci di movimento. Molti anni dopo mi accorsi che anche gli svizzeri erano molto pignoli in proposito: durante il corso per l'abilitazione al movimento svizzero gli istruttori ci intrattennero per ben due giornate sui formulari e le modalità di trasmissione degli stessi. Altro che pragmatismo e burocrazia.

Vi avevo già parlato degli 11 dispacci per un treno pari spinto. Adesso entro nel dettaglio. C'era il BEM, le stazioni avevano il doppio segnalamento completo per cui non vi era il controllo degli incroci da parte del personale dei treni. Ma il personale delle stazioni doveva attenersi al disposto degli articoli 16 RCT e 22 IPCL. I treni non avevano la "S" in orario (PGOS) per cui trovava piena applicazione la trasmissione dei relativi avvisi ed intesi.

Premesso, inoltre, che un treno lungo riceveva il rinforzo a Rometta invece che a Villafranca, si aveva questa sequenza (*il numero di dispacci necessari è indicato tra parentesi*):

- trasmissione dispaccio formula n.28: Treno ...partirà con spinta sganciabile fino al Km (*)
Rometta ->; Villafranca ->; Gesso ->; Camaro **(3)**
- trasmissione dispaccio formula n.29: Inteso treno...con spinta sganciabile fino al Km...
Camaro ->; Gesso ->; Villafranca ->; Rometta **(3)**
- Villafranca avvisa PL di linea tra Villafranca e Gesso **(1)**

- Gesso, al rientro della spinta, avvisa Camaro con formula n.31: Spinta treno...ricoverata **(1)**
- Gesso effettua treno OL e trasmette a Villafranca (formula art.12/3, nota 1) **(1)**
- Villafranca trasmette "inteso" dell'OL a Gesso (allora era previsto) **(1)**
- Gesso effettua OL al PL di linea **(1)**

(*) il rinforzo andava fino al culmine individuato dall'apposita tabella all'interno della galleria.

Se contate i dispacci i conti tornano.

La lunghezza dei treni, è stata sempre una dolente nota. In modo particolare quando c'era da fare un incrocio con un treno avente la spinta in coda. Quando c'erano gli assi (metri 5,50 per ogni asse + 25 metri per ogni mezzo di trazione) si doveva tenere anche conto della presenza o meno di bisarche o cupoloni. In tali casi si calcolava un asse in più per ogni veicolo di tale tipo. Altro elemento da considerare era la perfetta conoscenza del piazzale distinguendo da capacità dinamica e capacità statica dei binari, nel senso che la traversa limite non sempre coincideva con il picchetto del cdb di stazionamento. Non sempre, poi, le indicazioni riportate sui FL erano perfettamente corrispondenti alle realtà. Per esempio, laddove esistevano i tronchini con il paracolpi questi ultimi venivano spostati ogni qualvolta erano divelti per inconvenienti di manovra, oppure i cdb di binario venivano spostati in occasione di sostituzione di rotaie o di scambi. Il problema si presentava allo stesso modo anche quando si passò dagli assi ai metri. Anzi, con questo sistema si ebbero inizialmente grosse difficoltà per la non sempre corretta acquisizione e trattazione dei dati.

Ma lasciamo stare la grossa rognna dei metri e degli assi per tornare alle spinte. La particolarità di Gesso consisteva nel ritorno della spinta. Un segnale acustico (come un annuncio treni) avvisava l'approccio del locomotore alla marmotta situata allo sbocco della galleria. A questo punto il DM formava l'istradamento per il ricovero aprendogli il segnale basso. Disposizioni locali imponevano di lasciare al disco i treni pari fino al completo arresto del locomotore davanti al FV. Ciò comportava un attento calcolo nel concedere il consenso di BEM a Villafranca tenendo presente questi elementi fondamentali:

- mediamente la spinta rientrava a Gesso dopo sette/otto minuti dopo che il treno pari era transitato;
- il peso del treno da fermare al disco e se questo era o meno spinto;
- se il treno pari doveva transitare da Gesso oppure incrociare un treno dispari già fermo a Camaro in attesa del ricovero della spinta.
- spesso era conveniente far sostare un poco di più il treno a Villafranca e senza fermarlo in piena salita al segnale di Gesso.

Una volta successe, per imperizia del DM di Gesso e scarsa attenzione del DC, che un espresso venne fermato al disco di Gesso e la spinta dovette essere mandata in soccorso al treno formando la tripla trazione per sgomberare la linea.

Lato Messina, senso dispari, c'era la stessa situazione dei dispacci per i treni rinforzati. I merci ricevevano la spinta a Messina Scalo mentre i viaggiatori da Messina Centrale. La salita iniziava subito dopo il curvone, dietro il carcere, ed i treni si inerpicavano su una serie di viadotti e corte gallerie fino ad imboccare la lunga galleria sotto i Peloritani, subito dopo la stazione di Camaro.

- Stazione di Camaro

Anche questa stazione era dotata di tre binari, ma con una particolarità molto sfruttata. Era l'unica stazione della tratta che permetteva l'arrivo contemporaneo dei due treni incrocianti. Infatti il primo ed il terzo binario avevano l'itinerario di arrivo indipendente che proseguiva verso i due tronchini: treni dispari tronchino lato Gesso, treni pari tronchino lato

Messina Scalo. Quest'ultimo, più che un tronchino, era un vero e proprio binario di salvamento. Infatti era il diretto prolungamento del binario di corsa che andava a finire in un lungo tronchino terminante con una livelletta. In questo modo un treno avente fermata, uscendo dalla galleria, se non riusciva a frenare sulla forte discesa, poteva terminare la propria corsa proprio su quella rampa artificiale. Questo tronchino, se non ricordo male, era lungo dai 300 ai 400 metri. Anche questa stazione non scherzava con il numero degli incroci e dei dispacci. Come a Gesso, spesso succedeva a Camaro di avere i tre binari occupati da tre treni, di cui uno subiva anche la precedenza oltre all'incrocio. Ovviamente la spinta trovava posto nel lungo tronchino. A differenza di Gesso questa stazione era nel paese perciò abbastanza frequentata.

Ricordo con simpatia il titolare di allora, un tipo eclettico, con grandi baffoni che portava, anche in servizio, un cinturone con una grande fibbia alla maniera dei cowboy. Nel tempo libero suonava nella banda del paese ed una volta che andò in pensione fece il sindaco per due mandati. Quando decideva di non accettare un incrocio non c'era modo di convincerlo. Non servivano neppure le intercessioni del DC. Quando te lo trovavi in turno, lui a Camaro e tu a Gesso, qualche incrocio in più te lo facevi di certo. Però, lontano dai binari era un amicone.

*****FINE*****