

da *Racconti di viaggio* del 11 agosto 2006

Con l'OFTAL da Vigevano a Lourdes

di Gabriele Branca

Ero già stato a Lourdes circa quindici anni fa, quando avevo solo undici anni, utilizzando un treno in partenza da Torino: fu una bellissima esperienza, nonostante a quell'età non tutto mi fosse pienamente comprensibile. Rifare il pellegrinaggio a ventisei anni ha un sapore del tutto diverso, a cominciare dal fatto che non sono andato nella città francese come semplice pellegrino, ma come barelliere dell'OFTAL - Opera Federativa Trasporto Ammalati a Lourdes.



Foto David Campione

1. Vettura per malati Tipo X 1978 (89-70 000+009 BM) nel porto di Civitavecchia, pronta per l'imbarco dei pellegrini in arrivo con nave Tirrenia da Cagliari. (Foto David Campione, 7 luglio 2006)

Quest'anno il pellegrinaggio è stato organizzato dalla Diocesi di Vigevano, fra il 7 ed il 13 maggio. Io sono assegnato al "treno azzurro", nome assai evocativo per noi ferroamatori, che è composto da 11 cuccette e due bagagliai. Alle prime cinque cuccette destinate al trasporto dei malati, e pertanto impropriamente definite "ambulanze", fanno seguito i due bagagliai, uno adibito a cucina e segreteria, l'altro a deposito carrozze e cappella, ed infine le rimanenti cuccette per i pellegrini ordinari. Di fatto la maggior parte dei barellieri e delle dame sono nelle prime cinque carrozze, per dare assistenza ai malati, mentre nelle ultime sei v vetture la presenza del personale OFTAL è ridotta al minimo, avendo come compito la sola distribuzione del cibo e la pulizia delle carrozze. Il mio compito in questa fase è il "trasporto bagagli", così che al mio arrivo in stazione a Vigevano ho poco tempo da dedicare all'esame delle due locomotive, due "caimani", posizionate in testa al treno.



2. Dopo pochi minuti dalla partenza da Verona Porta Vescovo, transita da Bivio Fenilone uno dei convogli UNITALSI che il Lunedì di Pasqua di ogni anno portano i pellegrini dalla città scaligera a Lourdes. In prima posizione, dietro alla E.444R, la carrozza barellata per il trasporto dei malati più gravi. (Foto Fabio Veronesi, 1 aprile 2002)

La partenza del "treno azzurro" è fissata alle 19:05, ma alle 17 sono già di servizio. Il convoglio, proveniente da Napoli, in mattinata era stato pulito dalle dame, visto che Trenitalia non dava garanzie in tal senso. A causa della limitata lunghezza delle banchine della stazione di Vigevano, le carrozze 10 e 11 (di fatto la dodicesima e tredicesima del convoglio visto che i furgoni non vengono numerati) si raggiungono solo passando sui binari. A salutare i pellegrini c'è veramente tutta Vigevano: sindaco, vice-sindaco, qualche consigliere comunale, qualche collega del consiglio di circoscrizione, nonché altri volti noti e meno noti: essendo Vigevano una cittadina di circa 60.000 abitanti, di vista ci si conosce quasi tutti...

La partenza, alle 19:05 precise, è trionfale: la stazione è piena di vigevanesi che ci salutano, siamo tutti accalcati ai finestrini, mentre lentamente ci muoviamo alla volta di Alessandria, prossima tappa. Anche dalle case prospicienti la ferrovia la gente ci saluta.



Foto David Campione

3. La E.656.448 in partenza da Terni con un treno speciale per pellegrini diretto a Lourdes. (Foto David Campione, 6 giugno 2004)

Durante il percorso il treno passerà per Mortara, Alessandria, Genova, Ventimiglia e Tolosa. Giungiamo ad Alessandria, dove uno dei nostri locomotori viene staccato; qui raggiungiamo il convoglio OFTAL di Casale Monferrato, individuato come "treno verde". Io sono impegnato nel servire la cena, parzialmente preconfezionata in scatole di cartone che, aperte seguendo le apposite indicazioni, diventano dei comodi vassoi dove incastrare i piatti, le bottigliette d'acqua o vino ed il bicchiere.

Mentre ripartiamo per Genova, noi barellieri siamo ancora impegnati nella distribuzione del cibo: solo dopo i Giovi anche noi potremo sederci a mangiare. Dopo cena ci tocca il non esaltante compito della raccolta dei rifiuti; quando abbiamo terminato siamo quasi a Savona, e molti iniziano a stendersi sulle brande. Ai barellieri tocca anche la sorveglianza notturna del treno per evitare che qualcuno scenda o salga durante le fermate di servizio; io sarò di turno dalle 2 alle 3:30.

Finalmente Ventimiglia, dove noi barellieri in una riunione apprendiamo che il "treno verde" partito da Mortara ci precede di un paio d'ore e sarà a Lourdes in mattinata. Nella città di confine non scorgo nulla di particolare, fuorché qualche convoglio Z 23500.



Foto David Campione

4. Solitamente le vetture per malati vengono posizionate ad un'estremità del convoglio, per motivi di praticità. Non fa eccezione questo treno speciale che sta lasciando la stazione di Terni alla volta della cittadina francese. (Foto David Campione, 6 giugno 2004)

Alle 2 vengo svegliato per il mio turno: sapevo che la linea della Costa Azzurra non era prospiciente al mare, e mi rassegno pertanto al monotono paesaggio, quando all'improvviso appaiono delle case. Marsiglia? No, meglio, Toulon, con tanto di TGV

DUPLEX in sosta! Rallegrato dalla visione, aspetto con ansia l'arrivo a Marsiglia. Ma, ahimè, della seconda città francese non vedo quasi nulla, poiché transitiamo ben lontani dalle stazioni principali.

Tornato in cuccetta, vengo svegliato quando siamo ormai quasi a Tolosa, e già si sta distribuendo la colazione, consumata mentre lentamente ci approssimiamo alla stazione. Purtroppo, nemmeno qui riesco ad appurare qual è la macchina che ci traina: una pellegrina si sente male, e un collega, vedendomi giù dal treno, mi chiede se posso sorreggerla; nessun problema - anche se non capisco come si possa soffrire il treno - ma nessuna speranza di vedere che macchina abbiamo in testa, anche se dalla distanza mi sembra una delle universali BB 8500 nella classica colorazione grigio-arancio. Alla ripartenza incrociamo un TGV-Atlantique: com'è basso! E via quindi verso i Pirenei, con il cielo che diventa coperto, poi inizia un'insistente pioggerella, che a Lourdes sarà un acquazzone! Il paesaggio è molto bello, il verde predomina. Passiamo Tarbes, e a noi giovani fanno sapere che siamo quasi arrivati a Lourdes: difatti, dopo un'ultima curva, eccoci alla meta!



5. Le vetture per malati vengono solitamente trasferite nella località da cui partiranno con i pellegrini, in composizione a treni ordinari. Nella foto la 89-70 001 BM in trasferimento verso sud, a Paola. (Foto Mario De Prisco, 10 maggio 2004)

Una volta a destinazione, noi barellieri siamo i primi a scendere dal treno, poiché il nostro compito è lo scarico e consegna dei bagagli degli ammalati. Per permettere alle carrozze di passare sugli attraversamenti a raso dei binari, il nostro convoglio, come tutti gli altri treni dei pellegrini, viene diviso in due parti, lasciando così libero lo spazio centrale. Ovviamente Lourdes è dotata di sottopassi, ma vengono utilizzati solo dai passeggeri con piena autonomia di movimento.

Così, sotto una pioggia insistente comincia il mio primo compito nella cittadina dei Pirenei.

Tralascio di raccontare i giorni trascorsi a Lourdes, ma vi dico soltanto che sono stati stupendi, sotto tutti i punti di vista.



6. SNCF BB 26013 "Sybic" in manovra a Tolosa per accostarsi al treno speciale per pellegrini Lourdes-Vigevano. (Foto Gabriele Branca, 12 maggio 2006)

Quasi all'improvviso giunge venerdì, il giorno della partenza, fissata per le 16:05. Il nostro treno, ovviamente diviso in due tronconi, ci attende in stazione sul primo binario. Sul terzo binario c'è invece un convoglio di pellegrini tedeschi, con carrozze Euro-Express, nella livrea molto somigliante a quella rosso fegato delle nostre carrozze tipo "X". Portato a termine il carico dei bagagli, e avuto quindi il "rompete le righe", mi aggro velocemente per la stazione, cercando qualche treno da immortalare. Su un binario tronco ci sono allineate le onnipresenti BB 8500, le più veloci BB 9300 e finalmente una BB 7200. Fra l'altro finalmente vedo quale locomotore ci trainerà per la primissima parte del viaggio: è proprio una BB 7200! Da qui fino a Tolosa la linea è elettrificata in c.c. a 1500 V, e la bassa tensione la si vede alla partenza dei treni: tutti i locomotori per assorbire l'amperaggio necessario allo spunto, alzano entrambi i pantografi.



7. TGV-A in sosta a Lourdes. Due binari più a sinistra s'intravede il treno dei pellegrini tedeschi, composto da materiale in livrea Euro-Express.
 (Foto Gabriele Branca, 12 maggio 2006)

Il convoglio è stato da tempo riunito, ed ormai è quasi tutto pronto; finalmente, quasi in sordina, ci muoviamo. All'arrivo a Tolosa, scendo rapidamente dal treno e scatto qualche altra foto. In stazione c'è un mix fra nuovo e antico: Accanto alle recenti BB 26000 Sybic, trovo le orami classiche BB 8500, mentre il materiale leggero automotore è moderno: credo di intravedere una Z 21500, nonché certe automotrici Diesel moderne, assomiglianti alle X 73500. Purtroppo i rotabili francesi non sono il mio forte, quindi il condizionale è d'obbligo... Sempre a Tolosa una ragazza chiede un passaggio per Montpellier: ovviamente le viene rifiutato. Corro in coda al treno, che ora diverrà la testa per via dell'inversione di marcia, e trovo la Sybic che ci trainerà fino a Marsiglia. La macchina deve per forza essere poltensione: in Costa Azzurra, se non ricordo male, ci sono i 25 kV c.a., mentre nel nodo di Marsiglia e Ventimiglia l'elettrificazione è a 1,5 kV c.c. Così, si riparte da Tolosa alla volta della Provenza.

Mentre mangio e distribuisco il cibo, al finestriño il paesaggio cambia, lasciando vedere solo rocce e flora mediterranea. Alla fine ecco le prime avvisaglie del mare, le lagune costiere che caratterizzano la Linguadoca. Oltrepassiamo Sète, Nîmes, quindi via verso Marsiglia, che ancora una volta bypassiamo attraverso una stazione secondaria. Passata anche Tolone, a mezzanotte vado a coricarmi, in vista del mio turno, dall'1:30 alle 3.



8. Una 245 ha appena posizionato la carrozza barellata in testa ad uno dei treni in partenza da Verona Porta Vescovo per Lourdes. La manovra era una consuetudine fino a pochi anni fa in quanto per caricare i malati sulla carrozza barellata veniva sfruttato il marciapiede rialzato dello scalo merci, che così faceva venir meno la necessità di sollevatori.
 (Foto Fabio Veronesi, 31 marzo 1997)

A Nizza sostiamo per circa un'ora, poiché siamo in anticipo. Siamo fermi esattamente accanto a due vecchi TGV-PSE, accoppiati in comando multiplo, riconoscibili dal fanale superiore arretrato e dalle vetture alle estremità motorizzate, anche se ormai rivernicate nei colori classici dell'alta velocità francese introdotti dai TGV-Atlantique circa quindici anni fa. I TGV partono, con destinazione Parigi (sono quasi le 3 e fanno servizio regolare?) stando a quel che leggo sul quadro luminoso accanto alle porte. Quindi, anche noi ci muoviamo. Passiamo la stazione sotterranea di Monaco (che non avevo mai visto), illuminata a giorno, quasi fastidiosa interruzione del buio che ci avvolge.

Ed eccoci finalmente a Ventimiglia, dove approfittiamo della sosta per scendere a sgranchirmi un po' le gambe. L'unico materiale rotabile visibile è un E.444, mentre la Sybic è già sparita. Della locomotiva italiana che ci riporterà a Vigevano nessuna traccia. Saluto un paio di barellieri scesi a fumare una sigaretta, poi torno in cuccetta: oramai sono spostato fisicamente, e domani la sveglia è alle 5, mentre l'arrivo a Vigevano è previsto alle 7:05.



9. Sempre emozionante la partenza dei convogli diretti a Lourdes, con le persone a terra che salutano i pellegrini agitando i fazzoletti bianchi.
(Foto Fabio Veronesi, 31 marzo 1997)

Una volta alzato, intorno alle 5:30, rimango sorpreso dai cantieri navali di Sestri Ponente, con una gigantesca nave della Costa Crociere in costruzione.

Passiamo Sampierdarena, mentre iniziamo a distribuire la colazione.

Passiamo i Giovi, passiamo Novi Ligure, passiamo Alessandria, e riappaia finalmente la mia bella, quanto sempre vagamente monotona Lomellina. Ecco anche Mortara. Oramai siamo arrivati, pochi minuti ancora e saremo a casa...

L'arrivo a Vigevano è meno trionfale dell'andata, vuoi per l'ora, circa le 8:10, che per il giorno, sabato. Il "caimano" che ci traina finalmente si ferma sul terzo binario, lo stesso dal quale siamo partiti, sempre col marciapiede troppo corto per contenere tutto il treno: ancora una volta le vetture 10 e 11 si ritrovano fuori...

Gabriele Branca - 11 agosto 2006

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. È vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003