

Stazione di Fabriano - 9 giugno 1981

di Arnaldo Vescovo

Era il giugno 1981 ed avevo appena superato brillantemente il mio primo esame universitario alla facoltà di Lettere di Roma (indirizzo archeologico): un bel 30 ma la mia vicenda universitaria in seguito rimase senza epilogo!

Decisi di trascorrere qualche giorno di riposo a Fabriano dove il mese iniziò con una splendida sequenza di giornate calde e limpideggianti.

Arrivai a Fabriano la sera dell'otto giugno a bordo di uno dei classici diretti ed espressi Roma-Ancona dell'epoca: E.645 (di entrambe le serie) in testa, due carrozze di prima (in genere Az 11.000, 13.000, 23.000 e simili), 6 carrozze di seconda (solitamente Bz 32.000, Bz 33.000, Bz 45.000 e simili e qualche X delle prime serie), un bagagliaio ed un postale degli anni '40, '50 e '60 per un totale di 10 carrozze.

Notai subito che la 940.006 (giunta da Lecco quell'inverno per sostituire la 740.125 prossima alla scadenza) era accesa di riserva e mi ripromisi di tornare in stazione la mattina seguente. Di buon ora mi recai in bici in deposito e pieno di gioia e soddisfazione mi ritrovai di fronte alla locotender in pressione pronta a prender servizio: si era "fortunatamente" guastato un 225.2000 da manovra per cui si dovette giocoforza far affidamento alla potente vaporiera. Feci una corsa verso i binari della stazione e giusto in tempo presi in mano la fida "Rolleicord" biottica per riprendere l'uscita della "006" dal deposito: era la prima volta che vedeva questa locomotiva in movimento.



¹ La 940.006, in uscita dal deposito, si dirige verso il deposito combustibili per rifornirsi di carbone. (Foto Arnaldo Vescovo, 9 giugno 1981)

Uscita dal deposito la "006" si diresse subito verso il deposito combustibili per rifornirsi di carbone: mentre attendevo la fine dell'operazione cosa ti vedo? Il locale 8452 Foligno-Ancona con in testa ben due locomotori usciti dalle officine GR!



2. La E.646.140 in corsa prova ancora con la verniciatura provvisoria ma già chiaramente trasformata per i servizi navetta; in seconda posizione una tartaruga seconda serie già revisionata ed in viaggio di trasferimento al nord Italia. (Foto Arnaldo Vescovo, 9 giugno 1981)

In particolare si trattava della E.646.140 in corsa prova ancora con la verniciatura provvisoria ma già chiaramente trasformata per i servizi navetta; il secondo locomotore era una tartaruga seconda serie già revisionata ed in viaggio di trasferimento al nord Italia. Il locale 8452 era uno dei classici treni utilizzati per le corse di prova dei locomotori appena usciti dalle officine di Foligno ma posso assicurarvi che era molto raro vedere questo convoglio trainato da ben due motrici entrambe provenienti da quell'impianto. Il ritorno del locomotore in prova avveniva sempre in testa al diretto 2797 Ancona-Roma ed a Foligno la motrice veniva staccata per rientrare in officina per i collaudi e le riparazioni definitive.

Che corsa che feci sul primo binario della stazione per fotografare i locomotori col sole giusto!

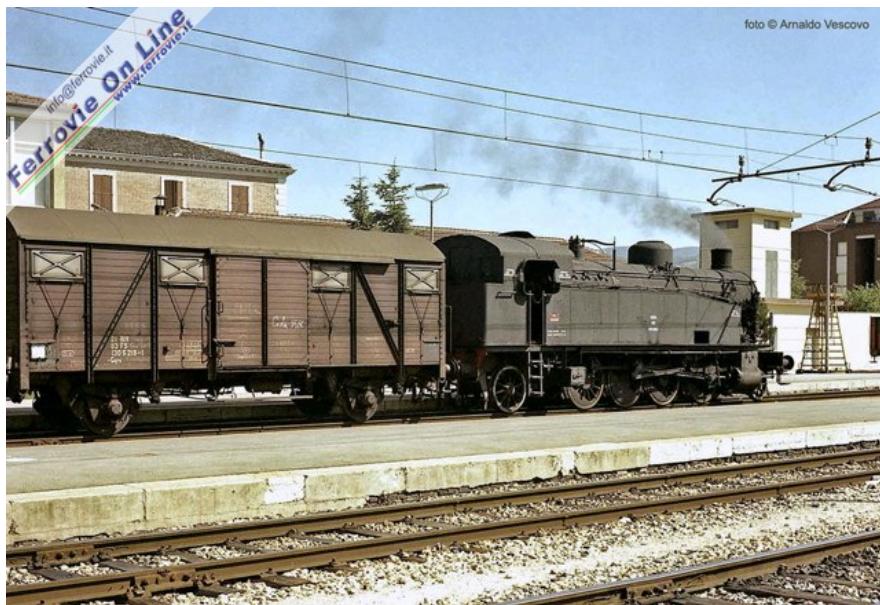
Nel frattempo, partito l'8452 per Ancona, la 940 alla chetichella ritornava dalla carboniera nascondendosi tra i carri merci in sosta sui binari; quel giorno salì in cabina un ferrovieri che da tempo non andava più a vapore e ricordo che sudò le sette camicie per far muovere quella macchina dalla cabina così stretta e scomoda in quella giornata di sole sfolgorante. Per fortuna il macchinista era aiutato da un anziano accudiente che stava per andare in pensione e le manovre a vapore nello scalo fabrianese procedettero per tutta la giornata senza troppe difficoltà.

In tarda mattinata, dopo essermi goduto un paio d'ore di manovre a vapore, me ne andai a bighellonare in bici per la campagna marchigiana: eh cari ragazzi, non si vive di soli treni!

Ma nel pomeriggio non non resistetti alla tentazione di rivedere la 940 in azione ed eccomi di nuovo sul piazzale assolato della stazione: erano le 15,45 circa e da poco era giunto sul primo binario da Ancona un locale (a memoria non ricordo il numero) trainato da un E 636: questo treno aveva sempre agganciato in coda un carro merci che veniva utilizzato per il trasporto delle batterie che venivano ricaricate giornalmente ad Ancona; il treno giungeva da Ancona con le batterie cariche ed a Fabriano il carro veniva riempito con le batterie da inviare nel capoluogo per la ricarica.

Il treno era successivamente ricoverato su un tronchino lato Roma mentre il carro merci, una volta sganciato, rimaneva in sosta sul primo binario.

Soprattutto in breve la nostra "006" che manovrò il carro sul primo binario fino al luogo di raccolta delle batterie scariche.



3. La 940.006 impegnata nella manovra di un carro dal primo binario fino al luogo di raccolta delle batterie scariche. (Foto Arnaldo Vescovo, 9 giugno 1981)

Ricordo che in stazione qualche viaggiatore si lamentò della puzza di zolfo di quel carbone che certo non era della migliore qualità: all'epoca le manovre a vapore erano già una rarità e la gente non era più abituata all'aroma del carbone!

Trascorsero altre due ore di manovre quando mi accorsi che in deposito si stava intensificando il rombo cupo di un motore amico

che da tempo non ascoltavo più: già in mattinata mi ero accorto che tra le numerose ALn 668 in sosta si notava un rotabile tutto particolare fresco d'officina: era l'ALn 56.2037 Breda, ultima superstite funzionante della grande famiglia delle littorine degli anni '30.

Questa automotrice, ricostruita nel 1949 per i danni subiti durante l'ultima guerra, fu totalmente revisionata e modificata al suo interno e divenne il "testimonial" della campagna antinfortunistica delle FS con una verniciatura tutta particolare che fu anche riprodotta nei modelli GT e Rivarossi delle ALn 56 Breda.

Quel cupo rombo amico era il proprio il motore Breda che non ascoltavo più da almeno 4 o 5 anni e poco dopo la simpatica littorina uscì dal deposito per posizionarsi sul quinto binario.



foto © Arnaldo Vescovo

4. Un rotabile particolare in quei giorni ancora fresco d'officina: la ALn 56.2037 Breda, ultima superstite funzionante della grande famiglia delle littorine degli anni '30. (Foto Arnaldo Vescovo, 9 giugno 1981)

Fu un'emozione forte ritrovarmi accanto a quel rotabile sul quale viaggiai diverse volte tra Fabriano e Castelraimondo: quel cupo rombo amico era accanto a me e poiché la littorina stava per partire per Sulmona (meta della sua prima trasferta all'interno del comparto di Ancona) decisi di aspettarla fuori Fabriano verso Roma per ammirarla ed "ascoltarla" in transito in piena linea. Che splendida visione! Fu l'ultima volta che ascoltai la voce di quel rombo potente ed amico.

Arnaldo Vescovo - 17 dicembre 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. E' 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