



Ferrovie.it

da *Approfondimenti* del 07 settembre 2000

Paola di notte

di Aurelio Basso

Ore 2.45. Stazione di Paola. Seduto su una panchina del binario 3, aspetto l'espresso 1924 che scorterò fino a Napoli. In questa fresca e ventosa notte tra il 20 ed il 21 di maggio, tutta la mia attenzione è concentrata sul fragoroso rumoreggiare delle poco distanti ondate che si infrangono sulla scogliera, mentre lunghe e solitarie file di carrozze attendono di riprendere il servizio alle prime luci dell'alba. Fanno loro compagnia soltanto i grilli, che con il loro stridio rompono il silenzio della stazione sopita e ridestata di tanto in tanto dallo sferragliare di qualche merci in transito.



Foto Aurelio Basso

1. In attesa di entrare in servizio con uno dei primi treni del mattino, una robusta composizione di carrozze MDVC con in testa la E.656.465 "riposa" a Paola nel cuore della notte. (Foto Aurelio Basso, 21 maggio 1999)

Il tempo sembra eternamente lungo nelle ore notturne. Qualche viaggiatore, in forte anticipo o che ha forse perso l'ultimo treno, trova riposo su di una panchina, mentre un collega, macchinista in viaggio di rientro fuori servizio, mi chiede di ospitarlo fino a Napoli, sapendo che il 1924 effettua esclusivamente servizio letti e cuccette. Nessun problema, fra colleghi..!

Una voce metallica e assonnata annuncia: "59306 binario 7" un merci, su cui si darà il cambio la coppia di macchina.

Attendo che il rumore del locomotore sia appena percettibile per scommettere con me stesso che indovinerò il tipo di macchina. La scelta sarà limitata. Tra un E.656 un E.645 o un E.636, sebbene a pensarci bene anche le E.402B sono molto impiegate per questi servizi.

I tanti occhi rossi che da nord e da sud mi fissano, mi fanno capire che non ci saranno transiti la campanella, timidamente preannuncia l'imminente arrivo del treno che potrò scorgere solo in lontananza, essendo i binari 5° e 6° occupati da "serpenti addormentati".



Foto Aurelio Basso

2. Infilata di binari con i segnali di partenza sullo sfondo disposti a via impedita: "i tanti occhi rossi che da nord a sud" fissano il capotreno in attesa del "suo" treno che scorterà da Paola fino a Napoli. (Foto Aurelio Basso, 21 maggio 1999)

Trovandosi di notte in una stazione da' l'idea di trascinarsi indietro nel tempo; se poi la stazione è Paola l'immaginazione può portare a vedersi transitare

davanti una sbuffante vaporiera al traino di vecchie carrozze "centoporte" o "Corbellini" che fantasie! Sono i sogni di un giovane (di servizio!) ferroviere appassionato di treni, che rimpiange di non aver vissuto quei tempi e per di più di non poterli scovare neppure nella memoria. Ecco il treno un 645, serio, imponente, pulito e lucido che con possenza si trascina dietro una dozzina di carri o poco più. Si riesce a dare un'anima alla macchina, immaginare una sua identità vivente, difficile percepire la presenza di uomini a bordo. Ma ecco qualche minuto dopo "1924 binario 3" un po' in ritardo...

Tra qualche minuto sarò di nuovo immerso nelle orde di moduli, fascicoli orario, fogli di corsa e prescrizioni e abbandonerò, mio malgrado, le fantasie del ferroviere appassionato di treni, per dedicarmi al mio lavoro. Lascero la stazione di Paola senza rimpianti, pensando di riavvicinarmi verso casa. Ma resterà il ricordo di una tra le tante notti trascorsi in una stazione, ascoltando il mare, i grilli e lo sferragliare di qualche merci in transito.



3³ marciapiedi della stazione di Paola: molto improbabile trovarvi qualcuno in piena notte! Foto Aurelio Basso, 21 maggio 1999

Quello che avrebbe dovuto essere un tranquillo viaggio verso casa nelle mie mansioni di Capotreno si rivela una cruenta lotta contro i minuti che scorrono inesorabili.

Il "nostro" bravo "Gattopardo" trainato dalla E.402B.137 giunge a Paola già con 20 minuti di ritardo il che non lascia presagire nulla di confortante. Nella stazione di Praja la macchina da' forfait. La diagnostica ci informa che abbiamo un modulo in avaria e che la nostra prestazione è ridotta al 50% con un treno di 15 carrozze (abbiamo tre vetture fuori servizio per invio) e di 837 tonnellate! Niente da fare: occorre la locomotiva di riserva! E inizia un giro di telefonate che non finisce più. M40 (prescrizione del macchinista) che notifico al Dirigente Centrale Operativo di Sapri, con fonogramma. Il Dirigente Centrale di Trazione mi comunica che a Sapri sostituiranno il nostro locomotore con quello che verrà a soccorrerci (un'altra E.402B, la 122).

ENTE FERROVIE DELLO STATO ~~N.26 M~~ M.40a

Treno 1924 del 21/05/1999

Si ordina (*) a D.C.O. SAPRI

TRENO 1924 PESO TOM. 837

FERMO PER GUASTO LOCOMOTORE

E. 402 137 AT STAZIONE PRAJA A.T.

DEPORRE LOCOMOTORE DI RISERVA

Ricevo DCO SAPRI

Fonogramma M40 1/22 ore 04.30

(*) Cancellare le parole che non servono secondo che trattasi di ordini o di avvisi.

Il Capotreno (M.40a)

(**) Qualifica di chi riceve la prescrizione, aggiungendo, quando è il caso, il numero del treno.

(***) Cancellare la dizione che non serve.

(****) primario a chi è diretta la prescrizione

4⁴ M.40a emesso dal Capotreno del 1924 per notificare la richiesta del locomotore di riserva, in sostituzione della E.402B.137 in avaria.

Ancora il D.C.O. "tenetevi lontani dal binario attiguo: transitano un merci prima e l'878 dopo pochi minuti non fate scendere i viaggiatori!". Saputa la direzione da cui arriverà il locomotore di soccorso, informo il conduttore che è opportuno esporre un segnale d'arresto a luce fissa rossa a distanza sufficiente perché sia visibile dai macchinisti in arrivo subito, mentre devo ricalcolare il peso frenato del convoglio, la nuova percentuale, il peso del treno che annerò sul quadro settimo del foglio di corsa... Squilli su squilli si susseguono freneticamente...siamo ben lontani dallo stridio dei grilli e dalle onde sulla scogliera...!

Qualche collega saputo del ritardo (imprecisato) dando il 1924 per disperso, mi telefona sul cellulare di servizio per conoscere il luogo in cui ci

troviamo e l'entità del ritardo.

La ferrovia ricomincia a vivere, in una situazione di emergenza e si mobilitano capistazione, macchinisti, manovratori tutti per il "Gattopardo". Ripartiamo da Praja con 123 minuti di ritardo, con aggiunta in testa la E.402B.122, dopo aver effettuato le manovre di rito, la prova freno e comunicato al D.C.O il "pronti". Il transito a Sapi previsto alle 3.55, diventa una fermata alle 5.58 per il cambio del locomotore. Nuove telefonate, nuove manovre, nuova prova freno; infine, nuova conferma del "pronti".

Attendiamo ancora l'incrocio con un merci che ci passa di fianco non curante e finalmente verde - via libera alle 6.30. Minuti di ritardo: 155.



Foto Aurelio Basso

5. Per quanto affidabili, le giovani E.402B non sono esenti dai classici mali di gioventù che affliggono i nuovi rotabili, come visto nell'articolo. Nella foto la E.402B.101 in deposito a Napoli Smistamento. (Foto Aurelio Basso, 24 febbraio 1997)

I pochi minuti di recupero che abbiamo sulla tratta serviranno soltanto a completare il quadro del foglio di corsa e tra un transito in deviata, un segnale di linea, e un rallentamento, si consumano le 2 ore 30 minuti e passa che hanno reso il mio, il nostro viaggio interminabile. Il responsabile dei Servizi di Stazione, mi informa telefonicamente che in arrivo a Napoli saranno offerti generi di conforto ai viaggiatori. E mentre io non so più da dove far uscire i minuti per far quadrare i conti, si instaura un ponte telefonico fra il 1924, i Servizi di Stazione e il C.I.V. (Centro Informazioni Viaggiatori).

Ma le 2 ore e 30 minuti e passa non sono ancora abbastanza: troviamo ancora i segnali di protezione a via impedita, transiti in deviata, l'ultimo rallentamento, quello di S.Giovanni Barra . e poi ancora segnali di protezione a Bivio Marittima e Napoli Gianturco.

Vediamo finalmente Napoli Centrale con 178 minuti di ritardo, mentre stoicamente il locomotore traina le 15 vetture al binario 14. Poche parole tra me e il Capotreno montante che scorterà il treno fino a Roma stazione dove avrà termine il perturbato viaggio del "Gattopardo". Un fugace scambio di documenti ed informazioni e la gente che guarda il ferroviere appassionato di treni, non sa niente della sua storia di grilli e di onde infrante, di stazioni solitarie e squilli frenetici del cellulare di servizio. La gente, i colleghi, guardano ignari il volto stanco dell'uomo che ha lavorato di notte.

Lo stesso uomo pensa quanto è diversa la stazione nel fermento del mattino e domani ricomincerà un altro giorno di lavoro, un altro viaggio altre impressioni e forse avrò lo spunto per un'altra storia.

Aurelio Basso - 07 settembre 2000

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