



## Appunti ed Immagini di una giornata a tutto Vapore

**di David Campione**

Sono le 5 di una mattina di febbraio quando suona la sveglia, fuori fa freddo ed è ancora buio pesto.

Non è facile alzarsi così presto, tanto più se è sabato, ma l'idea di dover trascorrere un'intera giornata all'inseguimento di un treno a vapore, fanno svanire subito il sonno e la voglia di rimanere sotto le coperte al caldo.

L'appuntamento con l'amico appassionato di sempre è fissato alle 6.15 davanti alla stazione di Tiburtina, dove arrivo puntuale con la mia auto.

Attraversiamo una città ancora addormentata e senza traffico mentre ci dirigiamo velocemente verso l'autostrada che ci condurrà dalla Capitale a Sulmona.

Pochi minuti e siamo sull'A24 che ci accoglie con dei fitti banchi di nebbia limitando la visibilità a poche decine di metri ed ostacolando non poco la nostra marcia.

Al primo autogrill ci fermiamo per consumare un ricco cappuccino e cornetto e per rifocillare anche la mia macchina, con un costoso pieno di benzina verde!

Subito dopo ripartiamo affrontando la salita verso gli Appennini, la nebbia fortunatamente è svanita del tutto ed il sole inizia a far capolino dietro le montagne abruzzesi rischiarando il cielo.

Io e l'amico commentiamo che anche questa volta c'è andata bene: il tempo è splendido ed il cielo è terso, anche se il termometro dell'auto ci ricorda che la temperatura esterna è di -1 gradi poco male, il freddo ci consentirà di vedere fumare al meglio la "nostra" locomotiva!

In meno di un'ora di viaggio giungiamo nella stazione di Sulmona, discretamente affollata di pendolari in attesa dei loro treni e presa d'assalto dagli appassionati, giunti numerosi nella cittadina dei confetti da tutta Italia (e non solo) per partecipare al treno speciale organizzato dal CVFI - Club Vacanze Ferroviarie Italiane.

Anche oggi la protagonista di questo treno è lei, la locomotiva Gr.940.044 del deposito di Sulmona, rimessa in ordine di marcia dodici anni orsono dagli operai del deposito abruzzese.

La vediamo in lontananza sbuffare nel suo deposito, mentre le due carrozze a terrazzini ed il bagagliaio che andranno a formare il treno speciale vengono manovrate da un D.214 sul primo binario.



**1. Foto David Campione, 21 febbraio 1998**

Fa ancora molto freddo, vorremmo raggiungere la locomotiva per scattare le prime foto della giornata ma la presenza numerosa di agenti Polfer ci suggerisce di evitare; nell'attesa ne approfittiamo per consumare ancora un caffè, fosse altro per riscaldarci un po' nel bar!

Sono le 8 quando la locomotiva è attestata cabina in avanti sul primo binario, pronta per partire alla volta di Castel di Sangro con il suo breve convoglio.

Su un altro binario è pronta a partire a distanza di blocco anche la locomotiva D.343.2032 con un carro carico di carbone; la locomotiva diesel in alcuni tratti della linea si incaricherà di spingere il treno speciale per agevolarne la sua marcia e per non intralciare troppo la circolazione dei pochi treni passeggeri che percorrono la stessa linea.

Colte le prime immagini della vaporiera col suo treno ancora in sosta, lasciamo la stazione di Sulmona prima che questo parta.



2. Foto David Campione, 21 febbraio 1998

Adesso non siamo più soli: davanti a noi abbiamo un'altra auto con a bordo un amico del posto ovvero un capo deposito di Sulmona che ci farà da Cicerone, guidandoci nei punti più suggestivi di questa meravigliosa linea ferroviaria.

Il primo stop è poco dopo la stazione di partenza, all'altezza del segnale di protezione.

La nostra attenzione adesso è rivolta soltanto all'inquadratura, all'esposizione ed alla messa a fuoco, facendoci quasi dimenticare il freddo pungente che non è assolutamente diminuito.

Pochi minuti di attesa ed il treno sfilà via non prima di essere immortalato dai nostri tre obiettivi e riprende la corsa all'inseguimento!

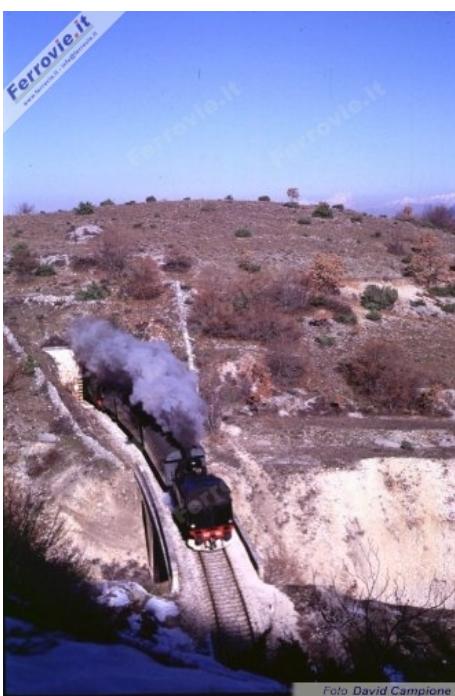
Su suggerimento della nostra guida ci dirigiamo nei pressi di Cansano dove arriviamo con largo anticipo rispetto al nostro speciale, che intanto ha agganciato in coda la locomotiva col suo carro per superare più agevolmente il tratto più acclive.

Continuiamo ad aumentare di numero anziché essere in tre, questa volta siamo quasi una decina, essendosi appostato nello stesso punto un altro gruppetto di inseguitori armati di macchine fotografiche e telecamere.

Dopo aver atteso per una decina di minuti il convoglio chiacchierando naturalmente di treni, vediamo in lontananza oltre una montagna il pennacchio di fumo della 940.

Siamo tutti appostati sul ciglio della strada ed ecco spuntare dalla galleria il treno, che dopo aver affrontato un breve ponte in curva si rituffa sotto i nostri piedi in un'altra galleria.

Il gruppetto formatosi casualmente si divide subito l'amico del posto conosce bene le strade della zona nonché la situazione viabile: purtroppo una strada che ci porterebbe velocemente a Palena passando per Campo di Giove è chiusa per slavina, siamo così costretti ad allungare il percorso per aggirare l'ostacolo abbandonando momentaneamente l'inseguimento.



3. Foto David Campione, 21 febbraio 1998

Nonostante la deviazione giungiamo ancora una volta con largo anticipo rispetto al treno, che nel frattempo incrocia in quel di Campo di Giove "le napoletane" ovvero il treno diretto 3482 Napoli - Sulmona, solitamente composto da due automotrici ALn 668 serie 3300.

Questo soprannome fu affibbiato dai ferrovieri abruzzesi alle due coppie di treni diretti che giornalmente collegano Pescara e Sulmona a Napoli.

Ne approfittiamo per dare un'occhiata alla strada chiusa per slavina, sperando in un varco per procedere incontro al treno.

Niente da fare, la strada è proprio impraticabile: la neve non spalata ed il terreno messo di proposito dagli operai dell'ANAS sulla carreggiata, impediscono alle nostre auto di proseguire.



Foto David Campione

**4. Foto David Campione, 21 febbraio 1998**

Rimaniamo quindi in attesa in un punto panoramico da dove c'è possibile osservare per alcune centinaia di metri la linea, fino al portale di una galleria; da qui dopo una breve attesa sbuca il nostro treno che subito dopo si ferma per uno dei tanti foto-alt.

Mentre l'amico di Sulmona sfoggia il suo nuovo teleobiettivo da 200 mm, innesto sul corpo macchina il mio modesto tele da 135 mm

Viene sganciata la locomotiva di coda che prontamente arretra nella galleria per scomparire dagli obiettivi dei numerosi appassionati presenti sul treno, che nel frattempo sono scesi per appostarsi e immortalare il convoglio, occupando anche i binari.

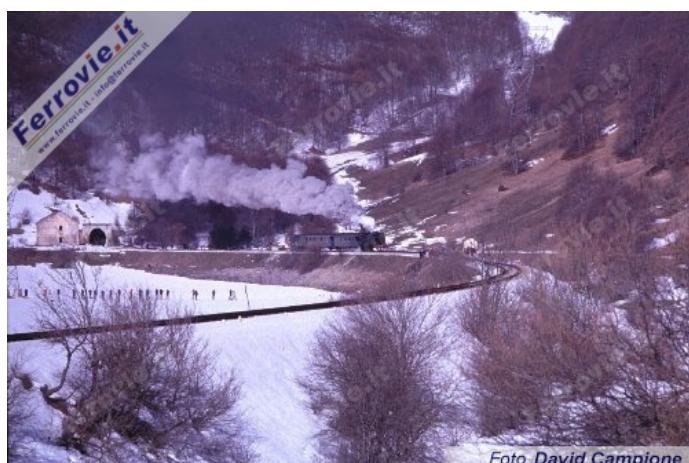


Foto David Campione

**5. Foto David Campione, 21 febbraio 1998**

Dopo un paio di false partenze, tocca a noi tre appostarci: i passeggeri-appassionati sono risaliti ed il treno è pronto a ripartire per dirigersi verso di noi.

Altra serie di scatti, questa volta senza teleobiettivo ma con un 50 mm.

Adesso ci lanciamo al vero inseguimento: per un lungo tratto la strada costeggia la ferrovia e se il treno fermerà a Palena, riusciremo a precederlo prima della chiusura di un passaggio a livello, per poi appostarci in un altro punto.

Niente da fare, il treno non ferma a Palena ed invece procede spedito sul filo dei 65 Km/h verso la stazione di Rivisondoli naturalmente il passaggio a livello è chiuso e ci tocca attendere il transito prima di poter riprendere l'inseguimento.

Ora la strada è tutta in rettilineo e così possiamo velocemente raggiungere il convoglio che si era preso un po' di vantaggio al PL. Non riusciamo ad appostarci come preventivato cioè attraversando la ferrovia in un passaggio a livello non protetto da barriere; fermarsi da questo lato della ferrovia sarebbe inutile visto che abbiamo il sole sfavorevole, decidiamo così di tirare dritto fino alla stazione di Rivisondoli.

Altra serie di scatti e via di nuovo, fino al cavalcavia di Roccaraso dove il treno transita dopo diversi minuti avendo sostato nel frattempo per un altro foto-alt.

Nella stazione di Roccaraso riusciamo finalmente a prendere un po' di fiato. La sosta qui prevista è di circa quarantacinque minuti durante i quali la locomotiva viene sganciata dal resto del convoglio per mettersi in posa isolata dinanzi ai nostri obiettivi.



Foto David Campione

**6. Foto David Campione, 21 febbraio 1998**

Ceduto il passo ad un regionale composto da un'automotrice ALn 668, si riparte.

La situazione da Roccaraso a Castel di Sangro si complica.

Su questa tratta i punti buoni dove cogliere il treno sono pochi e così decidiamo di andare sul sicuro: il primo è in uscita da Roccaraso ed il secondo più a valle, precisamente Montenero Valcocchiara, modesta fermata di campagna ormai impresenziata, dove non ferma più nessun treno.

La prima metà del viaggio è conclusa, adesso non ci tocca che andare in stazione a Castel di Sangro per consumare ancora un po' di fotogrammi.

Siamo alle porte della cittadina quando sul binario che costeggia la strada troviamo il convoglio fermo. Questa volta non ci siamo solo noi appassionati ma anche un discreto numero di curiosi che fermi sul ciglio della strada ammirano la locomotiva a vapore.

Ripartiamo contemporaneamente alla volta della stazione, dove giungiamo con alcuni minuti di ritardo rispetto al treno anche se molto piccola, Castel di Sangro ha pur sempre il suo traffico specialmente nell'orario di punta in cui incappiamo noi, quando molti ragazzi escono da scuola.

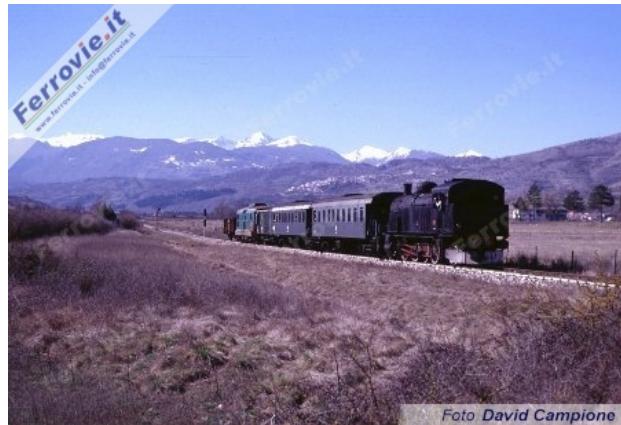


Foto David Campione

7. Foto David Campione, 21 febbraio 1998

E quindi eccoci in stazione dove troviamo la sorpresa!

La FAS - Ferrovia Adriatica Sangritana ha esposto su di un tronchino il convoglio storico ricevuto nel 1996 dalla FAV - Ferrovia dell'Alta Valtellina; il programma prevede la ristrutturazione nonché rimessa in ordine di marcia della locomotiva FAV 6 e delle due carrozze per l'effettuazione di treni storici.



Foto David Campione

8. Foto David Campione, 21 febbraio 1998

Mentre gli altri sono a pranzo, la 940 viene rifornita di carbone prelevato dal carro che ha viaggiato da Sulmona in coda alla D.343. Noi ci spostiamo a sbirciare nell'attigua stazione della FAS, dove c'è in sosta un'elettromotrice pronta a partire per Lanciano.

Dopo aver terminato l'ennesimo rullino ci dirigiamo in un bar dove mangiamo velocemente un trancio di pizza.

Riprendiamo la strada per Roccaraso ed arriviamo con largo anticipo rispetto al treno da noi seguito; ne approfittiamo per fotografare un regionale proveniente da Sulmona, che rimarrà bloccato per oltre mezz'ora in attesa di incrociare lo speciale partito in ritardo da Castel di Sangro.

Infatti sui 78 Km di linea che collegano questa città a Sulmona, le uniche stazioni abilitate agli incroci sono Roccaraso e Campo di Giove.

Altra foto, questa volta sul PL che conduce al centro di Roccaraso e via verso Rivisondoli, dove il treno transita senza sostare, ma dove comunque riusciamo a cogliere altre immagini.

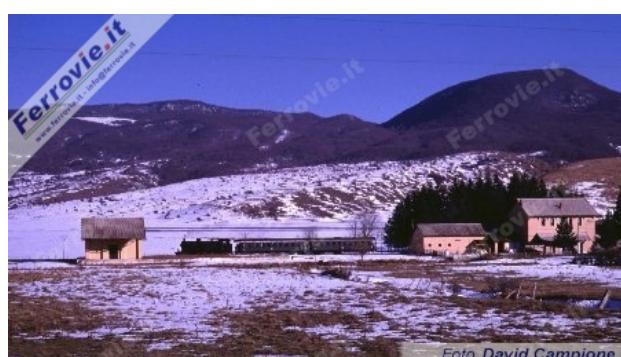


Foto David Campione

9. Foto David Campione, 21 febbraio 1998

Inseguiamo il treno fino a Palena, ma per la slavina che già ci ha ostacolato all'andata, siamo costretti a cambiare strada abbandonando la linea ferroviaria per poi ritrovarla in quel di Cansano.

Il sole inizia a calare dietro le montagne portando in ombra molti tratti di linea.

L'unico punto ancora in luce è proprio la stazioncina di Cansano.

Quando furono iniziati i lavori di costruzione della ferrovia Sulmona-Castel di Sangro, la prima tratta ad essere attivata nel 1892 fu la Sulmona-Cansano di circa 25 chilometri.

Pertanto questa stazione rimase capolinea fino al 1897, quando fu completata la linea per Isernia Cansano fu quindi dotata, oltre al fabbricato viaggiatori ed al piano di carico per le merci di una piccola rimessa locomotive tuttora esistente.

Alcuni anni fa la stazione è stata trasformata in semplice fermata impresenziata, dove peraltro non ferma nessun treno, i due deviatoi che portavano ai binari di precedenza sono stati eliminati e la piccola rimessa è stata abbandonata.

Mentre ci aggiriamo per questo piccolo impianto, vediamo sulla montagna la 940 che ha iniziato la discesa da Campo di Giove, dopo aver incrociato un'altra "napoletana" proveniente da Sulmona e diretta nel capoluogo campano.

La Maiella fa da sfondo all'arrivo a Cansano del treno che si arresta per effettuare l'ennesimo foto-alt, con gli ormai stanchi appassionati che comunque non rinunciano a riprendere le ultime immagini di questo viaggio.



Foto David Campione

10. Foto David Campione, 21 febbraio 1998

Il treno riparte ed il nostro Cicerone ci informa che ormai, vista l'ora (sono quasi le 17), il tracciato è praticamente tutto in ombra. Ci avviamo quindi verso Sulmona, lasciando alle spalle la malinconica stazioncina di Cansano, che ripiomba nel silenzio dopo aver rivisto per pochi minuti un affollamento per lei ormai inusuale da molti anni a questa parte.

Tentiamo di immortalare gli ultimi sbuffi della giornata presso la stazione di Sulmona - Introdacqua, ma la luce è ormai pochissima e così lasciamo ripartire il treno senza fotografarlo; ne approfittiamo per scambiare le ultime chiacchiere con un altro gruppetto lì presente, armato di macchina fotografica e telecamera che non rinunciano a riprendere l'ultima partenza.

Il pensiero ormai corre al rientro a Roma, dobbiamo fare ancora diversi chilometri prima di arrivare a casa e la stanchezza si fa decisamente sentire.

Ci congediamo dal gruppetto incontrato nell'ultima sosta ed anche dall'amico di Sulmona che ci ha pazientemente guidato attraverso le "sue" strade dopo avremmo commentato che senza di lui sarebbe stato sicuramente impossibile portare a casa tutte queste belle immagini!

Io e l'amico di sempre prendiamo la strada di casa, siamo molto stanchi ma il pensiero corre ancora una volta alla 940.044, che ormai sarà nel suo deposito per godersi un meritato riposo dopo una dura giornata di lavoro.

Ci pensiamo un attimo...ed è deciso! Cambiamo strada per salutare ancora una volta la protagonista di questa giornata!

Giunti in stazione non c'è più traccia dei numerosi appassionati della mattina; sul marciapiede c'è solo qualche passeggero e fa di nuovo tanto freddo.

Vediamo la "nostra" locomotiva in lontananza: è già in deposito con i fanali ancora accesi.

Ci diamo un'occhiata in giro e vista l'aria tranquilla decidiamo di rischiare.

Ci portiamo sull'attraversamento a raso per raggiungere il deposito ed arriviamo mentre i macchinisti stanno smontando i fanali per metterli al sicuro in ufficio.

Pazienza, vorrà dire che la fotograferemo senza fanali e via con lo scatto flessibile, con l'occhio alla lancetta dei secondi per cercare di indovinare la giusta esposizione di una difficile foto notturna.

Adesso è veramente finita; ci concediamo prima di ripartire un bicchiere di latte caldo nel bar della stazione e via verso casa sfatti ma felicissimi di aver trascorso un sabato indimenticabile.



Foto David Campione

11. Foto David Campione, 21 febbraio 1998

David Campione - 08 marzo 1998

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**