



Ferrovie.it

da *Approfondimenti* del 10 maggio 1999

Faentina... finalmente! (Parte 2)

di Luca Catasta e Mauro Somigli

Dopo la prima parte dell'articolo sulla storia e la ricostruzione della ferrovia Faentina (vedi *Approfondimenti* del 08/03/1999) prosegue il viaggio attraverso questa affascinante ferrovia con il racconto dei due giorni di festeggiamenti, che hanno visto la partecipazione di due locomotive a vapore.

Il sabato

Per l'importante avvenimento e per non perdere l'occasione di fotografare uno dei pochi treni a vapore in doppia trazione (fatto raro, senza spinta di mezzi diesel!), assieme ad un gruppetto di amici sono arrivato nel Mugello da Milano il sabato e ho alloggiato nel vecchio albergo adiacente alla stazione di Vaglia.

Qui mi ha colpito un'atmosfera antica, quasi stessi tornando indietro nel tempo, con l'albergo ancora a conduzione familiare e la stazione a fianco, tirata a nuovo, con le vecchie scritte in blu indicanti la località, l'ufficio del capo stazione e del telegrafo e un'antica fontanella con il pozzo vicino: tutto come fosse sempre stato in uso.

Osservando meglio, ritorno poi ai giorni nostri, con i segnali a portale, i lunghi sottopassaggi con lo scivolo per i portatori di handicap, le pensiline e le panchine in metallo decorate con i nuovi colori delle FS, che sicuramente contrastano con l'affascinante senso di antichità che la stazione, ancora priva, per fortuna, di graffiti e firme, nel suo insieme suscita ad una prima occhiata.

Un'altra cosa che mi ha impressionato, sottolineandomi l'importanza di quei due giorni per la ferrovia, è il ricco addobbo di bandierine tricolori per tutta la stazione.

La serata si conclude nel ristorante in piazza a S. Piero a Sieve, centrando un altro obiettivo: unire all'attività fotografica la buona cucina locale. Cosa meglio di una grandiosa "fiorentina" prepara alle "fatiche" del giorno seguente?



1. Il gruppo di railfans in una foto ricordo nella stazione di Vaglia, la sera del sabato. Foto Massimo Tieso, 9 gennaio 1999

La domenica

Il giorno successivo i miei "compagni di avventura" ed io ci siamo messi in cerca di un posto in linea che un amico, la sera prima per telefono, mi aveva indicato come molto valido. Trovata la stradina, raggiungiamo il punto in cui questa incrocia la ferrovia, sottopassando un vecchio ponte che doveva essere tutto in muratura, ma che ora è per la maggior parte in cemento, pur seguendo lo stile originale ad arcate; lo stacco tra ciò che resta di originale e la parte ricostruita del ponte evidenzia l'effetto dei bombardamenti bellici.

Dopo una breve ricognizione vediamo arrivare un po' di auto e della gente "armata" di macchine fotografiche come noi che, valutata la situazione, cerca la posizione migliore per scattare le fotografie al treno o per filmarlo.

Facciamo conoscenza con loro e siamo raggiunti dall'amico che mi aveva segnalato il posto; dopo aver scambiato due chiacchiere, il fischio lontano del treno e la vista del fumo in fondo all'ampia valle, ci richiama all'ordine!

A questo punto tutti corrono alle loro "postazioni": c'è gente dovunque, anche nei punti più impensati, chi vicino al ponte, chi sopra mucchi di terra, chi addirittura sulle spallette dell'imboccatura della galleria lì vicina.

Purtroppo l'attesa è lunga, fa freddo e mi accorgo che il cielo, ancora abbastanza scuro e nuvoloso, non mi permette di utilizzare tempi veloci per scattare le foto.

Finalmente il convoglio sbuca arrancando dalla galleria a velocità ridotta: il fumo emesso dalla 625.142 di Firenze e dalla 740.143 di Bologna C., titolari del convoglio, rimane a lungo nell'aria e continua ad uscire dalla galleria stessa.



2. Il treno inaugurale, affidato alla 625.142 (in testa) ed alla 740.143, esce da una galleria nei pressi di Pian di S.Bartolo, con una spettacolare sbuffata, poco prima della stazione di Montorsoli, la mattina di domenica. (Foto Luca Catasta, 10 gennaio 1999)

Dopo le foto si corre tutti alle auto e si riprende la statale per riposizionarsi in linea, approfittando del fatto che il treno effettua fermate in ogni stazione. Seguendo il nostro amico che conosce la strada e i luoghi, riusciamo a scattare diverse foto al treno e ad osservare la ristrutturazione fatta alla linea con la ricostruzione di numerose gallerie e ponti.

Dopo una breve sosta a S.Piero a Sieve, il treno giunge a Borgo S. Lorenzo dove avvengono i festeggiamenti più significativi, con tanto di banda, majorettes e discorso del sindaco, mentre si procede alla giratura delle due locomotive a vapore.



3. Visione laterale delle due locomotive a vapore, riprese in piena linea nei pressi di Tagliaferro, durante il primo viaggio per Borgo S.L. (Foto Guido Catasta, 10 gennaio 1999)

4. Le locomotive riprese in manovra nella stazione di Borgo S.L., prima di effettuare la prima corsa di ritorno per Firenze. (Foto Luca Catasta, 10 gennaio 1999)

Come in tutte queste occasioni si crea una grande folla attorno alla piattaforma girevole e qui riuscire a fotografare le locomotive senza bambini, curiosi e addirittura cani, è davvero un'impresa!

Purtroppo inizia anche a piovere e se prima fotografare era difficile, per le condizioni climatiche e per la gente che in un modo o nell'altro ti rimane nell'inquadratura, ora è anche fastidioso, visto che o fotografi o tieni in mano l'ombrello!

Preceduta la partenza del treno, lo ribecchiamo in linea vicino a S.Piero, nella stazione di Vaglia e ancora in linea nello stesso posto della prima foto.



5. La 740.143 effettua la giratura sulla piattaforma di Borgo S.L., accerchiata da una ricca folla di curiosi e railfans. (Foto Guido Catasta, 10 gennaio 1999)



6. Il convoglio ripreso in arrivo nella stazione di Vaglia, con la 740.143 in testa, nel viaggio di ritorno a Firenze. (Foto Luca Catasta, 10 gennaio 1999)

Visto il tempo ed il traffico sulla statale, decidiamo di andare ad aspettare le due locomotive in stazione a Firenze Statuto, da dove poi sarebbero entrate in deposito per effettuare la giratura e per ripercorrere la linea nel pomeriggio.

Dopo il loro arrivo scegliamo di entrare anche noi nell'impianto e qui ci accorgiamo come sempre di non essere stati i soli ad avere avuto questa idea: altri appassionati di Torino ci avevano preceduti. Scattiamo un po' di foto e facciamo conoscenza con questi, con i quali scopriamo di avere amici in comune. Se il mondo è piccolo, figurarsi quello dei railfans!



7. Le due locomotive a vapore in entrata nel deposito di Firenze Romito per effettuare la giratura. Foto Luca Catasta, 10 gennaio 1999

Contributo di Mauro Somigli

Anche in quest'occasione, così com'è avvenuto nelle due precedenti inaugurazioni "storiche" del 1890 e 1893, è stata organizzata dalle Ferrovie dello Stato SpA una solenne cerimonia che si è svolta nei giorni 9 e 10 gennaio '99.

Il clou delle giornate, a parte gli importanti discorsi ufficiali, le esibizioni di bande musicali in alcune stazioni e le schiere di appassionati e curiosi che gremivano festanti i punti "magici" della linea, è stato per noi "appassionati del vapore" la possibilità di percorrere quello straordinario paesaggio ferroviario a bordo di un treno d'epoca, tirato a lucido per l'occasione, composto da due locomotive a vapore, da quattro carrozze ed un bagagliaio.

La locomotiva di testa, la 740 143, assegnata al D.L. di Bologna, è stata costruita nel 1920 circa, su progetto del Servizio Materiale e Trazione di Firenze, rodiggio 1-4-0, potenza 980 CV, velocità 65 km/h, peso in assetto di servizio di 117 tonnellate con scorte nel tender di 22 m³ di acqua e 7 tonnellate di carbone.

La locomotiva di rinforzo, la 625 142 assegnata al D.L. di Firenze, è stata costruita nel 1922 dall'Ansaldo di Genova su progetto del Servizio Materiale e Trazione di Firenze, rodiggio 1-3-0, potenza 800 CV, velocità 80 km/h, peso in assetto di servizio di 86 tonnellate con scorte nel tender di 12 m³ di acqua e 6 t di carbone.

Occorre soffermarsi sul fatto che queste due macchine sono state le regine dei due giorni. Fotografate e riprese in tutte le condizioni e da tutte le parti, dai viaggiatori, dalle persone ferme lungo la linea o affacciate alle finestre delle proprie case o presenti alle stazioni dove il convoglio ha sostato. Queste due macchine, perfettamente funzionanti e restaurate a regola d'arte, sono continuamente accudite da uno stuolo di appassionati, ferrovieri e non, costituiti in associazione denominata "Associazione Toscana Treni Storici" che effettuano la manutenzione e la cura nella Rimessa Locomotive di Pistoia.

Il materiale rimorchiato è composto da quattro Vetture CLZ serie 36000 dette "Centoporte" a livrea verde. Costruite negli anni '30 sono le prime vetture a carrelli delle FS con la cassa interamente metallica. Lunghe 18 metri, sono dotate di impianto per il riscaldamento a vapore ed ognuna ha 72 posti a sedere. Sono state pregevolmente restaurate, a cura dell'Ufficio Territoriale di Firenze, negli impianti ferroviari di Pistoia e Livorno.

Il Bagagliaio, ubicato in coda al treno, è stato costruito nel 1909 e ristrutturato recentemente dall'OML di Livorno. Lungo 11 metri per un peso di 13 tonnellate è dotato di riscaldamento a vapore nello scompartimento postale e di stufa a legna nel rimanente vano.

Il personale di condotta e di scorta (ferrovieri e non), ovviamente composto da esperti del materiale rotabile e della linea ferroviaria, è stato a disposizione di tutti coloro che avevano necessità di ottenere delucidazioni. Inoltre la consegna di numerosi ed apprezzatissimi gadgets della rievocazione ha dato un tocco di originalità alla manifestazione. Bravi e grazie della disponibilità da tutti coloro che hanno usufruito dell'ottimo servizio! Una nota di cronaca: in queste due giornate il tempo non è stato bello; addirittura nel pomeriggio della domenica è piovuto a dirotto per quasi tutto il percorso di andata e ritorno. Come avvenne, così riportano le cronache, nell'inaugurazione del 1890. Poiché nell'inaugurazione del 1983 (la seconda) ci fu uno splendido sole, auguriamoci la stessa sorte in occasione della prossima riinaugurazione della Faentina, magari in occasione dell'attestamento a Firenze Santa Maria Novella.

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