

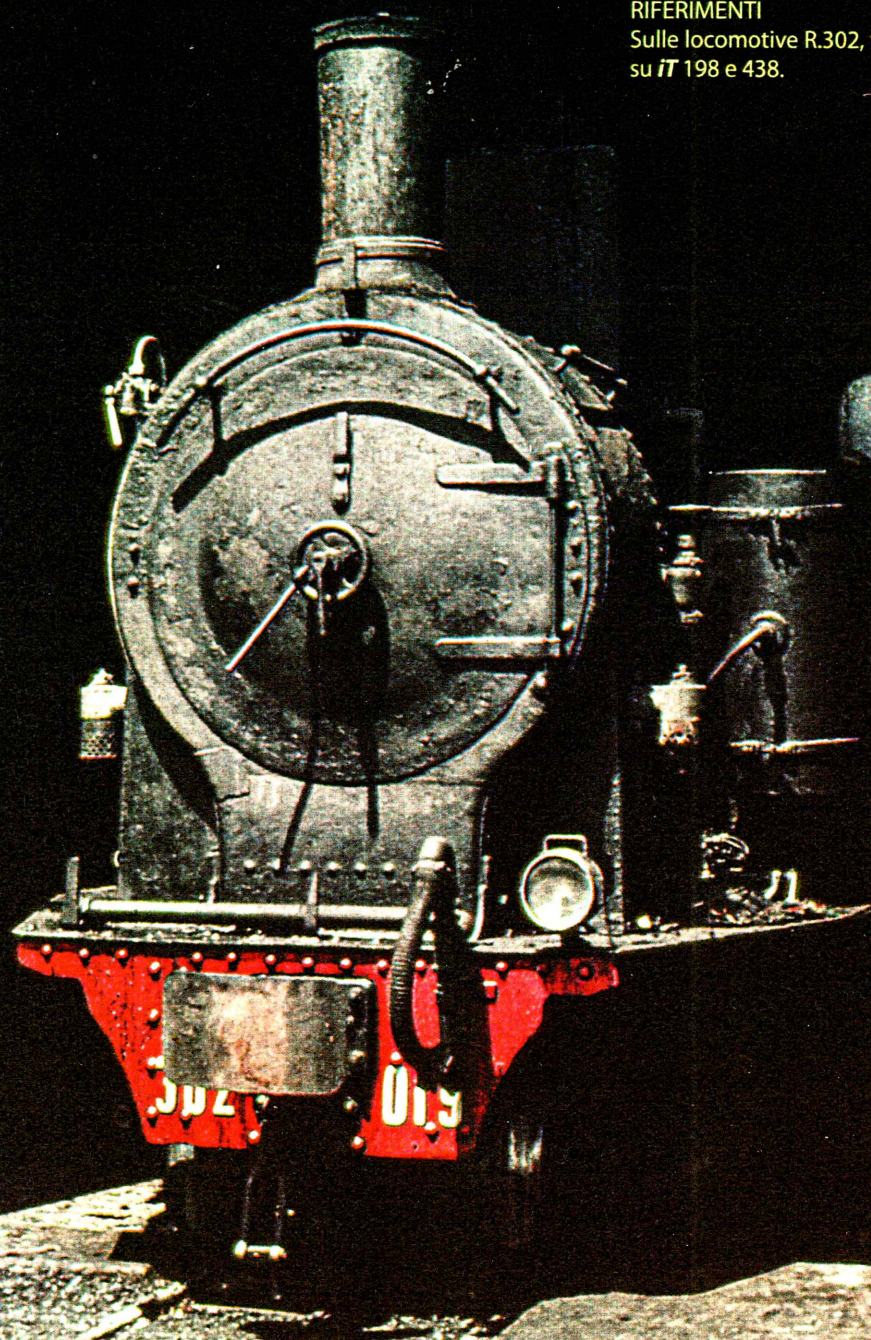
ferrovia di una volta

FRANCESCO SANTONOCITO

il merci a vapore Castelvetro-Sciacca

RIFERIMENTI

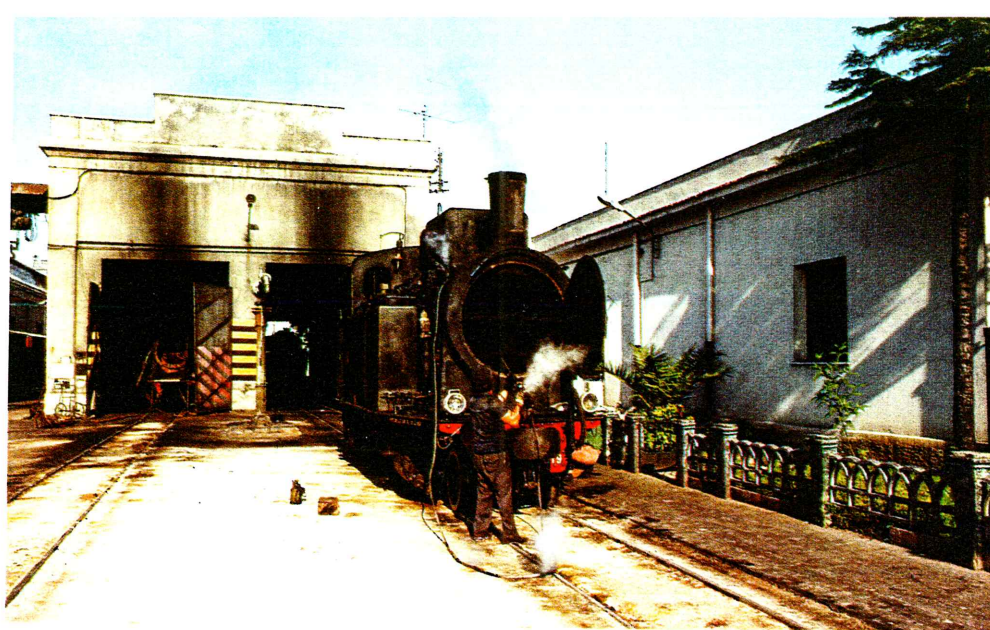
Sulle locomotive R.302, vedi gli articoli
su *IT* 198 e 438.



Ricordo dell'ultimo servizio a vapore regolare dell'ultima linea sicula a scartamento ridotto, chiusa esattamente 35 anni fa.

(foto Santonocito salvo diversa indicazione)

Il 31 dicembre 1985 veniva chiusa la linea a scartamento ridotto Castelvetro-Ribera, ultimo brandello della vasta rete a scartamento ridotto siciliana. Sono passati trentacinque anni dalla scomparsa e il ricordo, per chi ha avuto l'opportunità di vederla, è ancora vivo. Con queste note e le immagini che le accompagnano voglio ricordare il treno merci che collegava Castelvetro con Sciacca, specie se bisognava inoltrare carri a scartamento ordinario sull'apposito carrello, e a volte proseguiva sino a Ribera. Protagonista sarà la R.302.019, ripresa con due composizioni in tempi diversi, da Castelvetro sino a Sciacca.



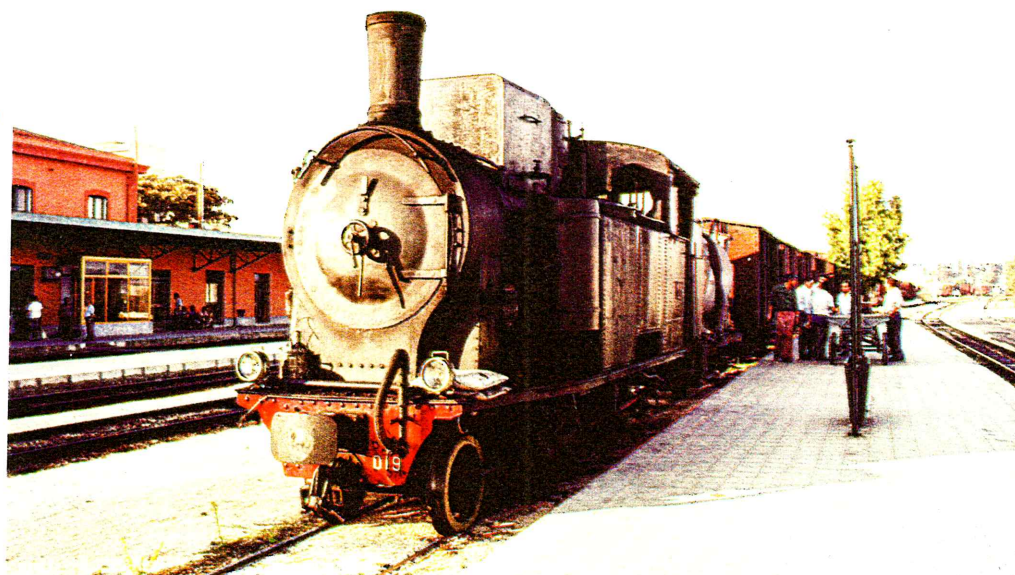
Dopo il rifornimento di gasolio il personale del deposito di Castelvetro effettua la pulizia dei tubi bollitori con la lancia a vapore.

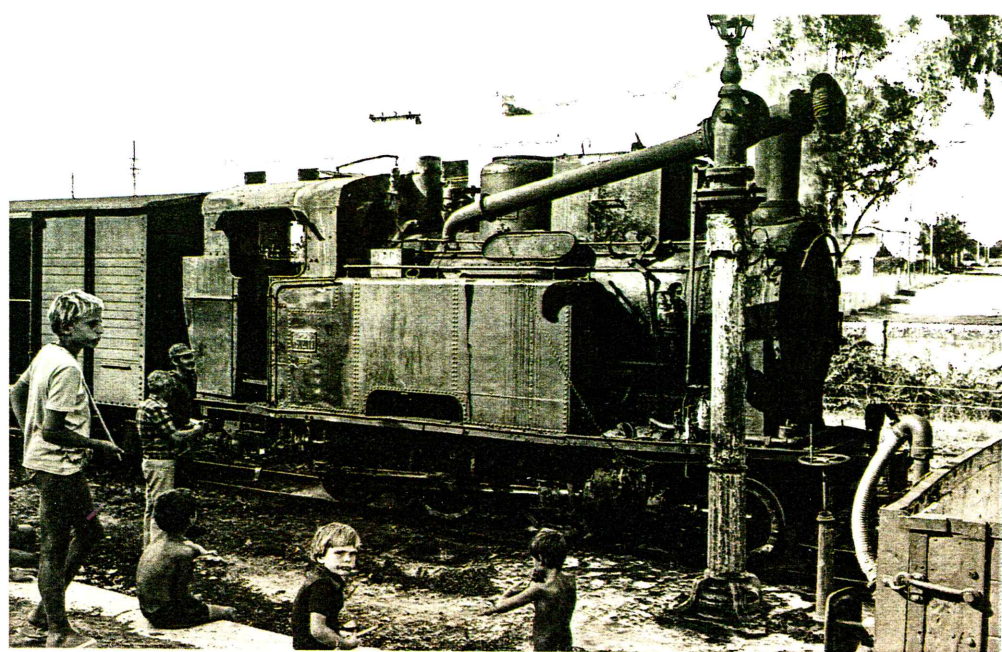
Proveniente dal deposito già in testa al suo treno, la R.302.019 si avvia al binario di stazione di Castelvetro.

Il merci per Sciacca con la R.302.019 è pronto al binario e il personale scambia le ultime battute prima dell'ora della partenza.

Deposito di Castelvetro: la locomotiva scelta per effettuare il merci del giorno è la R.302.019.

Nell'orario ufficiale degli anni settanta il treno merci da Castelvetro a Sciacca o Ribera era previsto ogni giorno, ma gli impavidici che volevano andare a fotografarlo spesso rimanevano delusi perchè la sua effettuazione non era sempre assicurata.





Sosta per il rifornimento d'acqua in stazione di Selinunte.

(foto Santonocito salvo diversa indicazione, prese tra il 1977 e il 1978)

Il treno si avvia verso Menfi e comincia ad affrontare le acclività della linea.

La sua preparazione cominciava la mattina: veniva scelta la locomotiva che doveva trainarlo e piano piano la si portava sotto il rifornitore della nafta. Le R.302 nate a carbone, erano state trasformate con alimentazione mista carbone-nafta, soprattutto per incrementare la rapidità di vaporizzazione e poter contare sulle prestazioni massime in special modo sulle rampe più dure. Terminato il riforn-

nimento di nafta la locomotiva veniva riportata sul piazzale antistante il deposito dello scartamento ridotto e il personale provvedeva a una pulizia dei tubi bollitori con la lancia a vapore e non di rado a colpi di martello infilava zeppe dove abbisognava perappare falle o ridurre giochi. Nel frattempo uno dei piccoli automotori da manovra RD.401 o RD.402 smistava i carri destinati a formare il treno. Nella

stazione di Castelvetrano convivevano lo scartamento normale (linee da Trapani da un lato e da Alcamo Diramazione dall'altro) e lo scartamento ridotto per Ribera, dopo la chiusura nel gennaio 1968 della linea per Salaparuta a causa del terremoto del Belice. I binari dello scartamento ridotto si trovavano dalla parte opposta al fabbricato viaggiatori.

Verso le 15 la R.302 prescelta si portava dal deposito in stazione per mettersi in testa al treno; qualche volta invece la locomotiva veniva agganciata al treno già nei binari di smistamento e arrivava in stazione col treno al completo: era uno spettacolo vederla, dondolarsi tutta con un rumore di ferraglia e sembrava che dovesse abbattersi da un momento all'altro. Attestatasi la locomotiva, si effettuava la prova del freno Hardy in attesa del fischio di partenza. Alle 15.30, ma spesso anche alle 16, avveniva la partenza. La R.302, dopo un lungo fischio,





Rampe di Menfi. Rotaie bagnate, la R.302.019 sotto sforzo, slitta, si ferma, riparte piano piano. Era il 17 agosto 1977.

Incrocio a Menfi con il treno Ribera-Castelvetrano formato da RALn 60 e RLDn 32, prima che la R.302.019 riprenda la marcia verso Sciacca.

lentamente spuntava il treno, cinque o sei carri e qualche volta un carro a scartamento normale sull'apposito carrellino destinato a Sciacca; non oltre perchè la sagoma delle gallerie dopo la stazione di Sciacca non ne permetteva il transito. Da Castelvetrano il binario a scartamento ridotto per un po' affiancava quello a scartamento normale, poi piegava decisamente a sud alla volta di Fermata Latomie, poco più di un marciapiede in aperta campagna. Da qui con un lungo rettilineo la linea si dirigeva verso Selinunte, dove il treno si fermava al "palo indicatore" aspettando l'addetto di stazione, richiamato da lunghi fischi.

Quella del palo indicatore era una caratteristica dello scartamento ridotto siciliano. Per motivi economici, mancava il segnalamento luminoso e i treni avevano l'obbligo di fermarsi al palo indicatore, che fungeva da segnale di protezione della stazione. Fermatosi il treno si aspettava l'addetto di stazione che con vistosi



sbandieramenti lo accompagnava in stazione. Per il treno incrociante, stessa procedura: in pratica i treni venivano accolti in stazione uno alla volta con possibilità di errore praticamente nulla. Vi lascio immaginare la lungaggine della procedura, ma il tempo sulla rete a scartamento ridotto siciliana aveva una dimensione tutta sua.

Con la guida dell'addetto di stazione il treno si attestava con la locomotiva sotto la colonna idraulica per rifare il pieno alle casse d'acqua. Questa operazione aveva il duplice scopo di ripristinare l'acqua consumata (non erano gran che le scorte della R.302), ma soprattutto avere più massa aderente possibile per affrontare



solita colonna idraulica per ripristinare le scorte d'acqua. Talvolta a Menfi si lasciava qualche carro, spesso carri cisterna, o se ne agganciava qualcuno, tutto questo in attesa del treno incrociante, la solita RALn 60. Partito da Menfi, il treno scendeva nuovamente verso il mare e risaliva

Il merci al traino della R.302.019 fa il suo lento ingresso nella stazione di Selinunte dopo la sosta al palo indicatore, scortato dall'addetto con la bandiera. Sullo sfondo i ruderi del tempio denominato "G" dell'importante area archeologica selinuntina.

La R.302.019 corre vispa col suo treno in un tratto di linea che sottopassando la statale 115 con ampie curve immette in rettilineo che porta a Sciacca.



le dure rampe verso Menfi. A volte capitava che a Menfi mancava l'acqua, in questi casi il treno non proseguiva e tornava a Castelvetro. Terminato il rifornimento il treno avanzava sino al fabbricato viaggiatori aspettando l'incrociante, una RALn 60 qualche volta con rimorchiata RLDn 32. Ripartita da Selinunte, la piccola R.302 col suo treno puntava verso il mare attraversando il fiume Belice su un ponte di ferro a travata superiore, facendosi strada tra la sabbia e la bassa vegetazione della costa. Il paesaggio era suggestivo; la sabbia spinta dal vento per lunghi tratti ricopriva la massicciata e i binari e sembrava che il treno corresse su di essa.

La linea risaliva poi verso l'interno e il paesaggio subiva un nuovo cambiamento: lasciata la sabbia si inoltrava tra rigogliosi vigneti, si costeggiava la statale 115 e si attaccavano le rampe che portavano a Menfi. Sia d'inverno sia d'estate se le rotaie erano umide si poteva assistere a poderose slittate che mettevano a dura prova la nostra R.302. L'arrivo a Menfi era un vero spettacolo per l'appassionato: la linea era in salita fin quasi allo scambio d'ingresso della stazione, dapprima si udivano i colpi di scappamento, poi si vedeva il fumo e infine lentamente appariva la R.302 col suo treno, che veniva ricevuto sul secondo binario e si andava a fermare sotto la

va a mezza costa verso Capo San Marco. Dopo Capo San Marco la linea puntava verso l'interno e con un'ampia curva in leggera discesa, che la R.302 percorreva a regolatore chiuso, sottopassava la strada statale 115 e con un'altra curva arrivava a un tratto sufficientemente rettilineo, tra una ricca vegetazione. Proprio in questo tratto la nostra piccola locomotiva dava il meglio di sé correndo (si fa per dire) sul filo dei 40 km/h. Veramente uno spettacolo indimenticabile, le piccole ruote giravano vorticosamente, la macchina si agitava tutta, tanto da far temere che sviasse, un lungo pennacchio di vapore usciva dal fumaio e si spandeva sui car-



Poco prima di Sciacca la linea torna a vedere il mare e alla R.302.019 viene chiesto l'ultimo sforzo per portare il suo treno a destinazione.

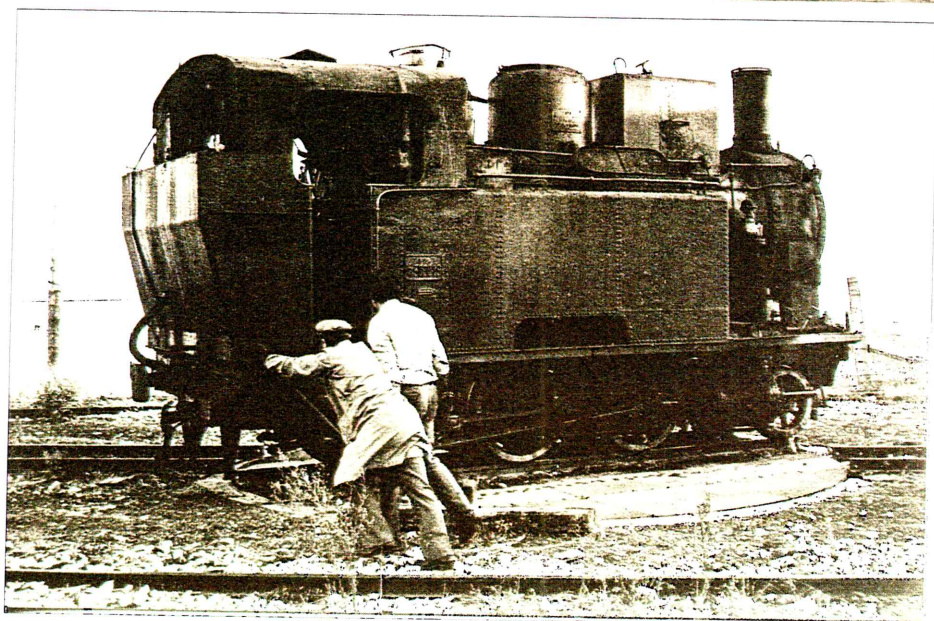
to, praticamente rettilineo, la R.302 correva vispa, poi rallentava e piano piano entrava in stazione fermandosi, quasi sempre, sul primo binario, sempre in corrispondenza della colonna idraulica. A Sciacca la R.302, dopo aver aspettato spesso l'incrocio col treno Ribera-Castelvetrano, manovrava i carri allo scalo, poi, se il treno non doveva proseguire per Ribera, veniva posta sulla piattaforma girevole a mano, girata con la sola forza delle braccia e ricoverata nella rimessa in attesa di effettuare, il mattino successivo, il treno di ritorno a Castelvetrano. □

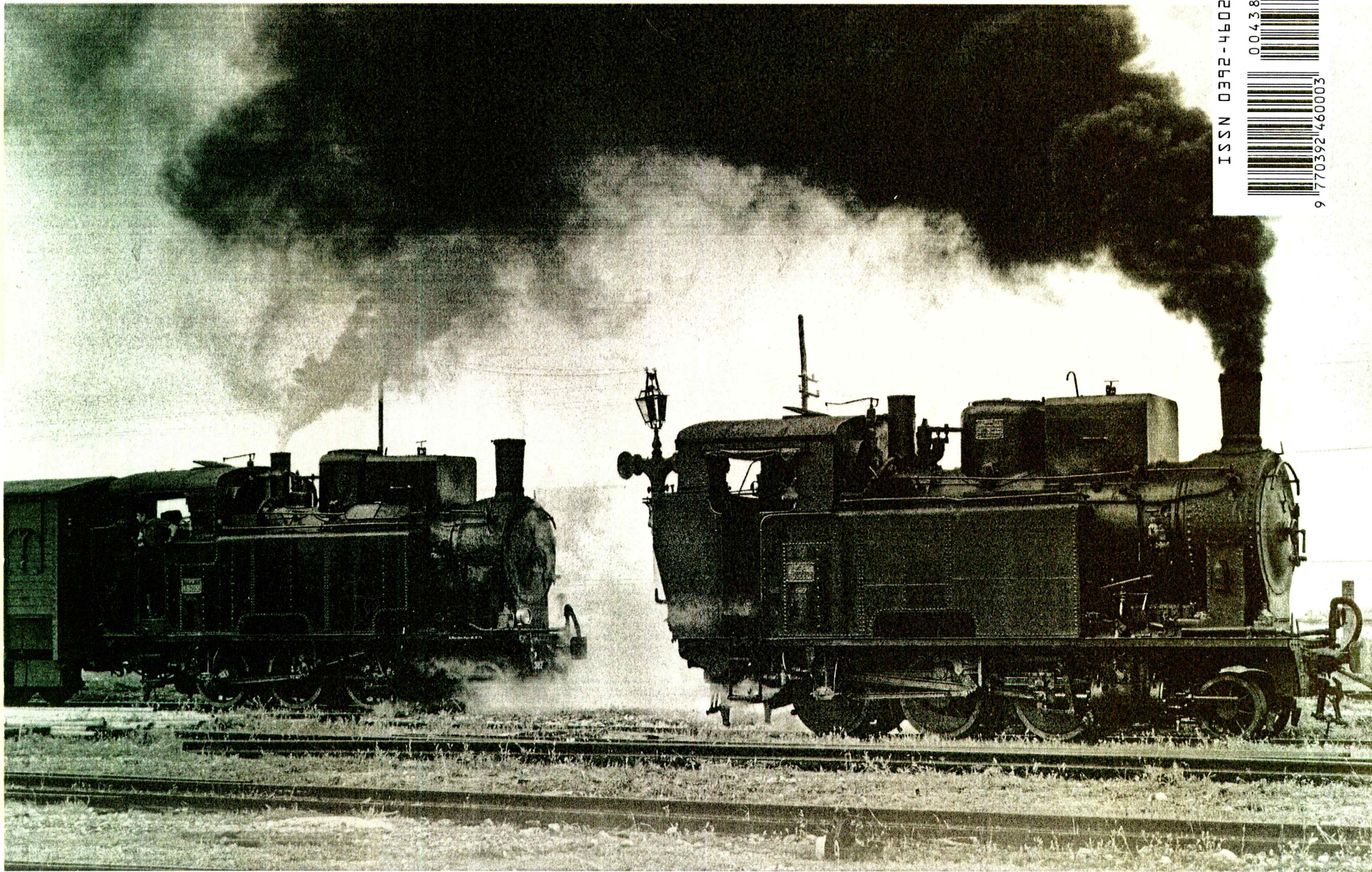


La R.302.019 è giunta a Sciacca col suo treno e sosta sul primo binario, in corrispondenza della colonna idraulica.

Finito di smistare i carri allo scalo di Sciacca, la R.302.019 viene posta sulla piattaforma girevole e girata a mano. Sarà ricoverata nella rimessa passante della stazione in attesa di effettuare il treno di ritorno per Castelvetrano il mattino successivo (foto G. Spampinato).

ri, il tutto accompagnato da lunghi fischi quasi a voler affermare la sua presenza in quel territorio. Sottopassata la bretella che unisce la statale 115 alla strada a scorrimento veloce, con ampi raccordi, (ampi beninteso per lo scartamento ridotto) la linea si immetteva su un lungo rilevato lungo la costa, da un lato sede di insediamenti balneari, che portava alla stazione di Sciacca. Anche in questo trat-





ISSN 0392-4602
00438
9 770392 460003