

## Premessa

Quando alcuni appassionati di Torino, collegati all'Associazione "Feralp team" di Bussoleno, mi hanno chiesto di poter disporre del mio materiale fotografico sul Deposito Locomotive di Torino Smitamento (ed anche eventualmente di un mio contributo scritto) in vista del prossimo Centenario dell'istituzione di quello storico impianto nel 2011, ho pensato che forse la cosa migliore fosse quella di raccogliere immagini e ricordi in un libro. Un libro senza troppe pretese: né una raccolta esemplare di splendide immagini perfette tecnicamente, né tantomeno una dotta e documentata storia dell'Impianto. Semplicemente, invece, una raccolta di immagini e di ricordi personali messa insieme – questo sì – con cura e amore in capitoli estemporanei, per poter condividere questo materiale di quasi cinquant'anni fa con il pubblico degli appassionati. Una specie di conversazione informale al caminetto a tu per tu, come si farebbe a casa o, meglio ancora, dopo una buona cena in trattoria con vini rigorosamente piemontesi (magari il Dolcetto d'Alba).

Ecco sì, un *libro al caminetto* insomma.

Senza la preoccupazione di ricevere critiche per la modesta qualità di alcune immagini (le prime erano ottenute con una macchina fotografica "Bencini Comet II" a fuoco fisso e con solo due tempi di scatto: 1/30 e "B" mezza posa!) o di riproporne alcune già apparse o troppe della stessa locomotiva, o ancora di privilegiare talora l'ambiente in generale a scapito dell'immagine in grande dei mezzi di trazione.

Ed è proprio l'ambiente invece che spesso mi interessa sottolineare. Quelle macchine non sarebbero le stesse o per lo meno non darebbero le stesse emozioni, se slegate dall'ambiente del Deposito, coi suoi operai ed agenti intenti alle loro mansioni, con quel suolo "carbonioso" e spesso ingombro di tanti materiali non sempre razionalmente disposti, ed anche con quell'atmosfera un po' bonaria e distesa, ben diversa da quella iperattiva di certe fabbriche che i cultori dell'efficienza privata additavano come esempio.

Ma io ricordo a questo proposito quel che diceva l'ultimo grande Direttore Generale dell'Azienda FS dr. Semenza (cui ho avuto la fortuna di star vicino come collaboratore) di fronte a tali critiche: "Rimane il fatto che l'Azienda è in grado di far circolare ogni giorno ottomila treni con sostanziale regolarità". Era vero, e in quegli anni e con i mezzi e gli impianti di allora, non era un risultato da poco.

Sediamoci dunque al caminetto e cerchiamo di rivivere quegli anni. Dal 1963, anno in cui cominciai a frequentare il Deposito, son passati come ho già detto quasi cinquant'anni. Ma se si fa il confronto con la situazione di oggi sembra di parlare di più di un secolo fa. Dopo la stasi prodotta dalla seconda guerra mondiale che ha fermato le lancette del progresso ferroviario per quasi venticinque anni, e le miopi politiche dei trasporti seguite successivamente, è iniziata soprattutto negli ultimi due decenni una trasformazione del servizio ferroviario a ritmi sempre più accelerati. È un bene certamente e, quando questo libro uscirà, si andrà in treno da Roma a Milano in tre ore.

Ragione di più per rilassarci e ricordarci *come eravamo*.

Il vostro



P.S. Ho ritenuto opportuno aggiungere alla fine un breve capitolo con alcune immagini riprese nel parco interno delle Officine Materiale Rotabile di Torino; altro glorioso impianto storico della Torino ferroviaria, assai poco visitato e frequentato dagli appassionati, forse per la difficoltà di ottenere i relativi permessi. Consideratelo un altro capitolo "estemporaneo" della nostra conversazione.



## I capitoli “estemporanei”

La vita quotidiana nel deposito ed i suoi personaggi	11
Il gran lavoro delle 743	40
Signorine, Signore e GranSignore	68
Le coinquiline invadenti	92
Cubi e Pierine	102
Il settore del “carbone bianco”	112
Le tuttofare delle manovre	140
Viale del tramonto	156
Il mondo a parte delle Officine Materiale Rotabile	176



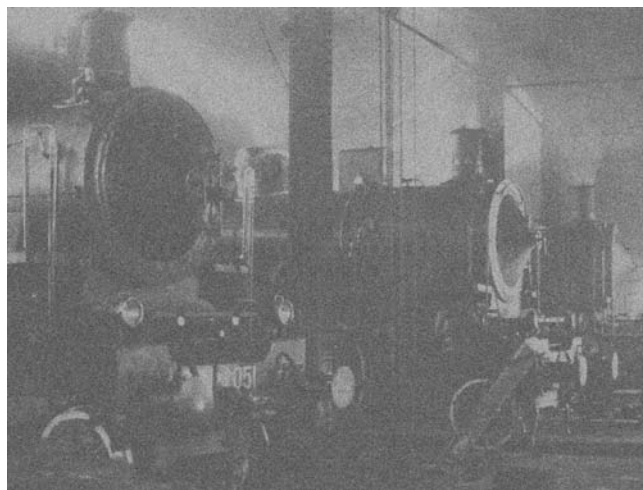
## La vita quotidiana nel Deposito ed i suoi personaggi

Visitare nei primi anni Sessanta un grande Deposito Locomotive, ed in particolare quello di Torino Smistamento, voleva dire immergersi in un mondo del tutto particolare. Non c'erano solo le locomotive, oggetto principale del mio interesse, ma v'era attorno a loro tutta una tipologia di umanità ed un insieme di attività tra le più varie e diverse. Non credo esistessero allora (e neppure oggi) esempi simili in qualsiasi altra attività industriale.

Sul piazzale e nelle due grandi rotonde – specialmente in quella del vapore dovendo le locomotive, a differenza dei locomotori elettrici, essere orientate nel senso di marcia – erano sempre in corso manovre di giratura, uscita ed entrata dalle rimesse, di inversione di posto nelle file di locomotive, di composizione e scomposizione di automotrici e rimorchi.

In altri settori del piazzale venivano effettuate operazioni di pulizia dei forni e della camera a fumo, ispezioni sulle fosse di visita ed altre verifiche. Nel 1963, anno in cui iniziai le mie visite, le locomotive in turno erano ancora assegnate ad una (in qualche caso a due) coppia macchinista-fuochista e spesso il personale veniva in Deposito anche fuori orario per curare la pulizia e la perfetta efficienza della propria macchina. Durante le soste in attesa dei successivi servizi, era compito degli “accudienti” mantenere il fuoco di stazionamento delle locomotive. Questi agenti – di qualifica assai modesta – erano sempre gentili con me e si prestavano su mia richiesta a smuovere il carbone nel forno per fare uscire un po' di fumo dal camino ad uso fotografico. Nelle officine del Deposito – dove io per ragioni di sicurezza

ero ammesso solo quando le operazioni erano interrotte per la pausa pranzo – le maestranze operaie eseguivano i lavori di manutenzione, ma avevano luogo anche riparazioni di notevole entità sulle locomotive. Poteva capitare così di vedere questi grandi mostri aperti nelle loro viscere, o privi delle ruote, quasi fossero sottoposti ad interventi chirurgici in attesa di riprendere vita e tornare a correre.



Vi erano poi quelli che ai miei occhi, nelle varie visite, erano i “personaggi” del Deposito.

Il geometra Moschella, che mi aveva accolto nelle prime visite e mi spiegava che per resistere dalle otto alle due (orario “ministeriale” più adatto a Roma che non a Torino dove si pranzava all'una) era solito mangiarsi uno o due “sanguis” (sic, al posto di sandwich) nel corso della mattinata. Il Capo Tecnico Angeli che, saputo del mio interesse per le 691, telefonò con la rete di teleselezione interna (altra meravi-

glia per me) al Deposito di Mestre per sapere se avevano ancora qualche locomotiva di quel gruppo (e la risposta fu che se volevo vederle dovevo sbrigarmi, perché – ormai tutte accantonate – venivano inviate una alla volta in fonderia e ne erano rimaste solo cinque o sei, il che mi spinse ad un viaggio apposito di cui si potrà parlare in un'altra occasione).

Il Capo Deposito Titolare poi, massima autorità dell'impianto che non potei mai conoscere di persona, temuto e rispettato, quasi sempre nel suo ufficio, ma la cui “presenza” si avvertiva ugualmente anche all'esterno.

Ma soprattutto ricordo il Capo Deposito Istruttore Trazione a Vapore Tòndolo di cui ho spesso parlato nei miei scritti. Figura di ferroviere d'altri tempi, preciso, competente ed appassionato del proprio lavoro. Mi aveva preso sotto la sua protezione e mi accompagnava sempre nelle visite paziente ed affettuoso, raccontandomi le ultime novità sui servizi e sulle macchine del deposito. Da lui ho imparato più cose sull'esercizio reale che in tutti i manuali di studio specifici. Ho avuto la ventura di recente (i casi della vita!) di conoscere sua figlia, quasi mia coetanea, che mi ha detto che suo padre in casa parlava spesso del giovane studente di ingegneria appassionato di locomotive che frequentava il deposito.

Inutile dire qui la grande commozione che ho provato a distanza di tanti anni.

Qualche volta mio fratello mi accompagnava in queste visite, così è presente in alcune immagini. In un "libro al caminetto" penso che questo mi sarà consentito, senza dovermi difendere dall'accusa di esibire ricordi familiari fuori luogo.

Ma ora è il momento di passare alle immagini. Alcune tecnicamente di ottima qualità, altre meno, ma tutte importanti a mio parere per cercare di restituire almeno in parte l'atmosfera che ho cercato di evocare. Mancherà forse quel caratteristico odore di carbone e di lubrificanti dei depositi, ma per questo non c'è che la memoria purtroppo!

Un pallido sole di febbraio illumina al mattino un nutrito gruppo di locomotive potenti per treni viaggiatori, ancora numerose in questo periodo a Torino Smistamento. Davanti a tutte la S.685.533 fumante, in procinto di effettuare qualche servizio, poi un'altra S.685 a destra e delle 685 tra cui si riconosce il tender della 685.231. A sinistra rimorchi pilota Ln 664, mentre a destra in primo piano fa bella mostra di sé un asse motore di estremità di 685 o 640. (febbraio 1963)



Qui invece la “signorina” 640.035 è letteralmente circondata da massicce locomotive 743. Quella di sfondo mostra una vistosa perdita di vapore dal fischio. (5 giugno 1963)

