ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

IL NAVETTA

N. 20
Ottobre
2013

SERVIZI CVMVLATIVI
FERROVIARIO-AVTOMOBILISTICI
DI TVRISMO
PROMOSSI E ORGANIZZATI DALLE
FERROVIE DELLO STATO
IN CORRISPONDENZA CON LINEE FERROVIARIE
E AVTOMOBILISTICHE FRANCESI E SVIZZERE

PERIODICO DEL GRUPPO FERMODELLISTICO FERAMATORIALE
ARNALDO POCHER DI TRENTO RISERVATO A SOCI E SOSTENITORI

ASSOCIAZIONE GRUPPO FERMODELLISTICO FERAMATORIALE
ARNALDO POCHER
TRENTO

Un Navetta e tre storie per raccontare la ferrovia in Trentino

Con questo numero del Navetta torna la ferrovia vera. Tre argomenti vicini a noi. Innanzitutto non potevamo non ricordare i cinquant'anni dalla chiusura della Ferrovia Ora-Predazzo; ma l'abbiamo fatto a modo nostro. Paolo Corrà la racconta infatti riportando alla luce episodi noti e altri inediti di vita e avventure vissute su quei binari anche se non manca un accenno storico curato da Mario Forni in modo che anche chi non conosce la storia di questa ferrovia potrà ambientarsi meglio nei racconti.
Dopo la Gr.940 ecco un'altra locomotiva di casa, la Gr.625 protagonista in Valsugana e nostro "gate guardian". Ci viene raccontata da Claudio Pedrazzini. Ed infine la stazione di Trento nello scritto di Tiziana Rusconi; esemplare realizzazione di Angiolo Mazzoni è a tutt'oggi ben conservata e assolutamente rispondente alle esigenze attuali a più di 76 anni dalla sua realizzazione grazie alla bontà del progetto dell'abile architetto.
Oltre alle persone sopra citate desidero ringraziare tutti coloro che hanno messo a disposizione foto e lavoro. Erich Rocchetti, Emiliano Voltolini, Carlo Peretti, Pierluigi Filosi, Gabriele Trentini, Roberto Gadotti, Luigi Groff, la famiglia Lazzarotto, l'amico Gianni Battistata.

Buona lettura.

Il coordinatore
Paolo Marini

9 dicembre 1994 presso il DL di Trento, in terzo piano sulla sinistra, la Gr.625.011 posizionata nel primo posto (angolo tra Corso Buonarroti e via F.lli Fontana, vedi pag.19) in cui fu sistemata come monumento con vicina una colonna idraulica (che si vede anch'essa). Nella stessa foto si vedono in primo piano e in centro 2 Ln 664 (unità rimorchiate in composizione per le ALn 773; quella a destra è la 3541) che all'epoca erano state accantonate lì. (foto Emiliano Voltolini)

In copertina: *Prima pagina di un'opuscolo edito dalle Ferrovie dello Stato raffigurante le linee automobilistiche cumulative ai servizi ferroviari. (Pubblicazione FS. Biblioteca Comunale di Trento)*

Storie di una ferrovia La Ora-Predazzo

Dal quotidiano "Il Brennero" di martedì 29 ottobre 1929

…" La nuova ferrovia, allacciando la Val d'Adige a quella di Fiemme, agevolerà i traffici di quella popolazione e della Val di Fassa ed accentuerà indubbiamente il movimento turistico: sarà una linea di sicuro avvenire.
Bellezze di panorami incantevoli, folti boschi di profumate resinose, olezzanti praterie, forre, burroni, scroscio di acque vicine e lontane, rocce che tagliano a picco la via ferrata, delinearsi di casolari e villaggi sparsi sui monti: tutti i pregi e le attrattive di una tra le bellissime linee alpine sono sintetizzati intorno all'opera che si è ieri inaugurata.
La solidità della linea, la bellezza delle vetture costruite dalla Carminati e Toselli di Milano, la rapidità dei treni garantiranno alla ferrovia un traffico maggiore e viaggiatori meno impazienti di arrivare di quelli che si servivano un giorno della vecchia ferrovia costruita nel 1917 dagli ingegneri dell'Austria per sostenere le difese tra la Marmolada e il Cauriol.
La linea da oggi sarà percorsa da tre coppie di treni – integrati da una coppia di autocorriere fra Cavalese e Predazzo – e le abbondanti quattro ore di percorso di un tempo saranno oggi ridotte a poco più di due ore.
L'elettrificazione della Ora-Predazzo e quella pure recente della Cortina-Calalzo porteranno in un lontano domani all'elaborazione e certo all'attuazione d'un più ardito progetto: il collegamento ferroviario fra le valli di Fiemme, Ampezzo e Gardena.
Le Dolomiti avranno allora un servizio ferroviario completo e perfetto che valorizzerà maggiormente il magnifico anfiteatro alpino e favorirà il movimento turistico in tutta la superba cerchia dei Monti Pallidi".

Il viadotto Gleno è probabilmente il punto più famoso e fotografato della ferrovia. (autore ignoto, archivio Corrà)

Il rastrellamento

Gina Vanzetta, capostazione a Ziano di Fiemme dal dicembre 1939 al gennaio 1963, in un intervista rilasciata a Radio Fiemme negli anni '70, ricorda i suoi anni di lavoro in ferrovia con molta commozione.
"Il trenino era molto amato dai valligiani ed apprezzato dai turisti, anche se negli ultimi anni i viaggiatori erano calati sensibilmente. Poi è stato importantissimo, fino a dopo la II guerra mondiale, per il trasporto delle merci, soprattutto legname delle varie segherie: Giacomuzzi, Sala, Bortolotti, la Magnifica Comunità e tanti altri. Poi arrivarono piano piano i camion e tutto andò a morire lentamente…
Ricordo una fitta presenza di militari dalla primavera all'autunno del 1941 ed il trasporto di tutte le armi, gli obici e tutti i materiali a mezzo del treno…
Ricordo anche i ragazzi che prendevano la cartolina di chiamata al servizio militare che arrivavano qui in stazione per scendere ad Ora con il treno, qualcuno piangeva, altri bestemmiavano… Poi arrivati ad Ora molti scappavano e tornavano in valle, ma il giorno seguente venivano puntualmente presi da Carabinieri e rispediti di nuovo verso Ora, tanti scappavano anche 3-4 volte…
Ma di tutti i miei anni di servizio l'episodio che più mi impressionò fu quando, nell'agosto del 1945, arrivò un treno carico di prigionieri che i tedeschi avevano rastrellato a Bellamonte. Telefonarono da Predazzo avvisando dell'arrivo di un treno merci speciale, composto da un carro bestiame, dentro il quale si trovavano i prigionieri, circa una trentina. Subito arrivarono 4 tedeschi armati di mitra per impedire che qualcuno si avvicinasse al convoglio, e ricordo che i prigionieri avevano sete e chiesero da bere: io portai dell'acqua con un catino ed i tedeschi la rovesciarono nel vagone dalla finestrella… in quel momento ci rimasi così male che perdetti i sensi. Non ho più dimenticato il numero di quel vagone con i prigionieri: 384…"

Due convogli s'incrociano a Doladizza. Sulla motrice A1 Valentino Barbolini e Nino Giongo (in piedi). . (autore ignoto, archivio Corrà)

La storia del vagone sfuggito

La mattina del 22 giugno 1942 da Ora parte un treno merci composto da un locomotore più tre carri merci vuoti da destinare alle varie stazioni lungo la linea.
Sono di servizio sul treno: Alfredo Felisatti (macchinista), Giovanni Calzolari (capotreno), Ernesto Bertolini (conduttore).
A Doladizza il treno retrocede lungo il raccordo che porta alla segheria Dagostin per agganciare un 4° carro merci vuoto da portare a Fontanefredde. Arrivati a Fontanefredde il carro viene sganciato e tramite una manovra "a spinta", vietata dal regolamento, è fatto scorrere verso il binario di stazionamento.
Ma qualcosa non funziona, il carro prende troppa velocità, sfugge al controllo e su di esso balza prontamente il conduttore Ernesto Bertolini di Panchià che si accorge ben presto che i freni del carro merci nr. 345 sono fuori uso: ma ormai è troppo tardi, il vagone ha preso velocità e comincia a scendere verso Ora. Viene subito avvertito il Dirigente movimento ad Ora, Sig. Ettore Degiampietro.
Ormai non si riesce più a fermare il vagone a Pausa, quindi viene avvisata la stazione di Doladizza, dove provano a fermarlo, ponendo sui binari 2 calzatoie (scarpe), ma il vagone in velocità le salta e prosegue la sua corsa rientrando perfettamente sui binari. Il vagone è velocissimo, a Montagna il Sig. Renato è pronto con 2 "scarpe" in mano, ma resta pietrificato dalla paura. Ernesto Bertolini segnala il passaggio del carro ai vari passaggi a livello (3 principali + altri 20 minori) con fischi e grida, si fermerà solo alle porte di Ora, davanti alla chiesetta di S. Pietro, dopo aver percorso 22 km in meno di 20 minuti: ciò significa una velocità massima tra gli 80 e i 90 km/h !!!
Intervistati da Radio Fiemme negli anni '70, i protagonisti diranno:
Degiampietro: "Fortuna volle che in linea non c'era nessun treno in salita verso Predazzo, altrimenti non avrei potuto fare altro che ordinare di mandare il vagone verso un binario morto, col rischio di perdere nello schianto la vita del ferroviere. Comunque quando ho ricevuto la notizia, ho passato 20 minuti peggio che sotto i bombardamenti!"
A proposito di bombardamenti: nel mese di Aprile 1945 nella zona di Ora se ne contarono 17, con 62 allarmi aerei
Bertolini: "Pensare che durante le corse dei treni succedeva sempre e regolarmente qualcosa: rami o tronchi che intralciavano il percorso, bestiame che invadeva i binari, carri di legname che si rovesciavano, automobili che restavano incastrate (episodio della sera del 02/12/62 con Bertolini macchinista e Casanova capotreno che retrocessero fino al passaggio a livello di S.Lugano per agganciare l'auto ed aiutarla ad uscire dai binari). E quel giorno in tutto il percorso non ho trovato neanche una gallina!!! Si trovava sul percorso anche una squadra di manutenzione per alcuni lavori: quando sono passato col vagone avevano appena smesso e si erano appartati per consumare il pranzo. Alla fine della mia corsa, al cimitero di Ora, venne Degiampietro e con la motrice agganciò il vagone e mi portò fino alla stazione, dove arrivò la Direzione, con il Sig. De Stefani che mi interrogò per conoscere tutto l'accaduto. Alla fine mi fermai al buffet della stazione, gestito dai Cavada, dove mangiai polenta, crauti e mezzo litro di vino…"
Dall'indagine effettuata dalla di-

Ora, 1955. Il trenino davanti alla Chiesa di San Pietro. (foto Rolando Cembran, archivio Corrà)

rezione risultò che i ceppi dei freni erano stati allentati dagli operai della segheria Dagostin per facilitare lo spostamento dei carri vuoti nel piazzale.
Il Sig. Ernesto Bertolini ricevette dalla Direzione 2 giorni di sospensione per aver effettuato la manovra a spinta, subito annullati con una lettera di encomio per l'abnegazione e l'attaccamento al dovere dimostrati.

La nevicata

Pietro Vinante di Tesero, cantoniere, manovale di stazione a Predazzo, poi conduttore, capotreno ed infine capo-stazione (racconto tratto da un'intervista a Radio Fiemme del 1984)
"Il 4 gennaio 1951, nevicava fortissimo. La mattina partii da Predazzo con un treno, assieme ai colleghi Ernesto Bertolini e Mario Delvai. Dovevamo andare fino a Doladizza, dove ci sarebbe stato dato il cambio dalla squadra di Ora e successivamente ritornare a Predazzo fuori servizio. Giunti a Doladizza, dopo aver concluso il servizio, prendemmo posto nel treno per il ritorno. Arrivati circa ad un paio di chilometri prima di Pausa il treno si ferma per mancanza di corrente. Rimanemmo così anche al freddo, perché insieme al treno si fermò anche il riscaldamento elettrico, chiaramente. Arriva mezzogiorno e la corrente ancora manca, la fame l'avevamo, un badile pure...iniziammo a farci strada nella neve fino a raggiungere l'albergo della Pausa, dove il "Zìmela" ci preparò in fretta "tonco de patate" con lardo bianco. Ritornammo al treno portando da mangiare anche al collega rimasto di guardia e la corrente ancora mancava. Arrivò la notte ed ancora nulla, quindi salimmo di nuovo verso la stazione di Pausa, dove dormimmo alla meglio con alcune brande nell'atrio della stazione. La guardiana della stazione ci preparò la cena: una quarantina di uova sode al burro (eravamo in sei)... Ernesto Bertolini è stato quello che ne ha mangiate di più, era una buona forchetta!
Il giorno seguente ritorniamo al treno, ma era quasi sera quando tornò la corrente, la neve era già oltre il metro e la strada era bloccata. Parti un locomotore da Ora ed uno da Predazzo equipaggiati con la lama spartineve, il primo ad arrivare fu quello da Ora verso le 19.30-20.00 perché quello da Predazzo era in viaggio, ma successe che deragliò a San Lugano. Partimmo verso Fontanefredde posizionandoci con la motrice dietro allo spartineve, in modo da dare più forza, però lungo la strada deragliammo anche noi. Dopo aver rimesso lo spartineve sulle rotaie proseguimmo la marcia, a Fontanefredde incontrammo l'altra macchina proveniente da Predazzo che ci portò anche del buon vin brulè, graditissimo in quanto eravamo proprio "engiaciài". Insomma... per farvela breve, siamo arrivati a Cavalese che era quasi mezzanotte, cenammo e pernottammo all'albergo Bellavista.
Ricordo che nel '55 iniziò la sostituzione dei treni con le autocorriere, inizialmente 2 treni, che poi diventarono 4, e così via. Gli ultimi anni, quando l'ultima corsa della sera verso Predazzo era effettuata anch'essa con corriere, io ero al tempo capostazione ad Ora e ricordo che arrivavano "forestieri" che appena si accorgevano che c'era la corriera si fermavano a dormire ad Ora per poter salire in Val di Fiemme la mattina seguente, con il treno."

Cavalese 1935-40 loc.B51 (coll.C.A.Spazzali da Il valore della memoria)

Le bravate degli anni Cinquanta

Racconta Lucio Dellasega, ora Assessore alla cultura, istruzione e museo del Comune di Predazzo:
"quando si era piccoli bisognava sottoporsi all'iniziazione da parte dei più grandicelli, superare questa prova significava diventare grandi; la domenica (sapevamo che i treni in circolazione erano pochissimi) ci recavamo alla stazione di Predazzo, manovravamo lo scambio e spingevamo un carro merci in direzione di Ora fino alla fine del ponte in ferro sul rio Travignolo. Qui la ferrovia aveva una certa pendenza ed il carro prendeva movimento, noi gli saltavamo sopra e, attraversando la statale, arrivavamo fino al limite

del bosco, dove iniziava una piccola salita: Era così che il carro, per un po' di tempo, continuava la sua corsa avanti e indietro, e così fino a quando terminava la forza d'inerzia ed il carro si arrestava. Quando da Ora sentivamo sopraggiungere il treno, balzavamo giù dal carro e via di corsa a nascondersi; sentivamo però il forte e continuo fischio del treno che sicuramente aveva avvistato il carro ed il divertimento per noi continuava perché il macchinista, fra bestemmie ed improperi vari, appoggiava il muso al carro merci e lo riportava fino in stazione. La prova era superata e noi ci sentivamo più grandi, altri tempi…
Racconta Claudio Delvai di Carano: "il treno è sempre stato l'attrazione di tutti i bambini per il gioco, quindi è stato importante anche per questo, oltre che per tutti i preziosi servizi che dava alla comunità.
Avevamo scoperto che attraverso una porticina si poteva passare dalla motrice fino in fondo al treno: era il passaggio che normalmente serviva al capotreno per svolgere le sue mansioni di controllo. Era molto frequente il fatto che dopo una o due carrozze passeggeri agganciavano alcuni carri merci ed è stato per noi un gioco da ragazzi arrivare fino ai carri e rubare le mele! Una volta poi trovammo degli scatoloni che contenevano scatole di biscotti, le aprivamo su un angolo, aiutandoci con le dita, e piano piano estraevamo i biscotti; alla fine però ricollocavamo il lembo di cartone al suo posto affinché nessuno si accorgesse dell'ammanco…

L'ultima partenza

Arriviamo al triste ultimo giorno di servizio, 10 gennaio 1963, annunciato dalla Direzione al personale con ordine di servizio nr. 4 del 08/01. La data prevista inizialmente per la cessazione del servizio ferroviario era il 1° gennaio, ma fu prorogata di 10 giorni per un ritardo nella consegna di alcune autocorriere. Alle ore 18.16 il Capostazione di Predazzo Raimondo Giacomuzzi, con le lacrime agli occhi abbassava per l'ultima volta la paletta, dando il via all'ultimo treno in partenza.
La storia del trenino di Fiemme, dopo 45 anni di servizio, termina qui.

La poesia

Mi te ricordo
e te porto 'n tel cor,
col to alegro fisciar
e 'l to arancar
su par quele erte!
Mi te ricordo
parché
hai lagà
into de ti
'l bagaglio
de la me zoventù.

Concetta Calvano Bellante - Panchià

Predazzo, 29 ottobre 1929. Da sinistra Giovanni Calzolari, Valentino Barbolini, Mario Delvai e Alfredo Felisatti. (autore ignoto, archivio Corrà)

La ferrovia Ora – Predazzo
Cenni storici

Negli ultimi anni dell'800 le città di Trento e Bolzano, appartenenti allora all'Impero Austro – Ungarico, avevano elaborato concrete proposte per essere collegate con la media e alta valle dell'Avisio, mediante cosiddette "ferrovie economiche". Si trattava cioè di ferrovie a scartamento ridotto e, possibilmente, a trazione elettrica, il cui tracciato seguiva o in parte addirittura utilizzava le strade esistenti, facilitandone la costruzione sia da un punto di vista tecnico che finanziario. Bolzano proponeva una linea da Egna, nella valle dell'Adige, sulla ferrovia del Brennero, fino a Predazzo e Moena, entrando in valle di Fiemme attraverso il passo di San Lugano; Trento, invece, sosteneva una linea che, diramandosi a Lavis dalla parimenti progettata ferrovia Trento – Malé, raggiungesse Predazzo percorrendo la valle di Cembra. Il mancato accordo tra le due città fece sì che allo scoppio della Prima Guerra Mondiale nulla era stato fatto, a parte un autoservizio postale istituito nel 1908 tra la stazione ferroviaria di Egna e Predazzo. Il fronte delle Dolomiti, con l'entrata in guerra dell'Italia, rese inderogabile la costruzione di una strada ferrata dalla valle dell'Adige alla valle di Fiemme per rifornire in modo soddisfacente le truppe. L'esercito Austro – Ungarico, utilizzando progetti già elaborati e, in parte, come mano d'opera, prigionieri russi e serbi, iniziò la costruzione di una ferrovia militare dalla stazione di Ora (scelta per evitare la costruzione di un ponte sull'Adige) a Predazzo. Per usufruire di rotabili e materiali d'impianto standardizzati, lo scartamento adottato fu quello di 76 cm, tipico scartamento ridotto austriaco, detto "bosniaco" per la sua origine. Nel marzo del 1917 fu attivato il primo tronco da Ora a Castello di Fiemme; il 1° febbraio 1918 entrò in servizio il restante tronco Castello – Predazzo. La ferrovia, partendo da Ora, a 224 m s.l.m., saliva a San Lugano (1097 m s.l.m.) per poi raggiungere Predazzo (1008 m s.l.m.). La lunghezza totale era di km 50,5; la pendenza massima del 42 ‰, il raggio minimo delle curve di 60 m. La trazione era a vapore: per potere trainare treni pesanti furono, tra le altre, adottate poderose locomotive-tender tipo Mallet di costruzione tedesca.

Al termine del conflitto la gestione della linea fu affidata alle Ferrovie dello Stato italiane, come tutte le altre ferrovie esistenti sul territorio ex Austro – Ungarico. La gestione statale terminò nel 1927, quando venne affidata ad una società privata appositamente costituita, denominata "Ferrovia Elettrica Val di Fiemme" (FEVF). Compito della FEVF era quello di potenziare la ferrovia, ricostruendola a scartamento di un metro ed elettrificandola. Durante i lavori di sistemazione, il servizio ferroviario fu sospeso e sostituito con un autoservizio. Il lavoro di trasformazione dello scartamento fu facilitato dal fatto che la sede e le opere d'arte (ponti e gallerie) erano già stati predisposti, con previdenza, all'epoca della costruzione. La "nuova" ferrovia, elettrificata con tensione di 2600 V c.c., fu inaugurata il 28 ottobre 1929. Per il servizio con trazione elettrica furono prodotte dalla Carminati & Toselli per la parte meccanica e dal TIBB per la parte elettrica 3 elettromotrici (A1 – A3) per il trasporto viaggiatori e 2 locomotori (B 51 e B 52) per il trasporto merci. Il parco viaggiatori era completato da alcune vetture a carrelli; particolarmente consistente era il parco merci considerato il forte traffico, soprattutto di legname.

Nell'ultimo dopoguerra il traffico viaggiatori e merci rimase abbastanza consistente fin quando il trasporto su gomma non ebbe il sopravvento. La necessità di un ammodernamento, la mancanza di finanziamenti e la miopia degli amministratori e dei politici dell'epoca, costrinsero la società esercente a cessare il servizio su ferro. L'ultimo giorno di esercizio fu il 10 gennaio 1963. Il materiale rotabile viaggiatori (motrici e rimorchiate), i due locomotori (B 51 e B52) ed alcuni carri merci furono ceduti alla Ferrovia Genova – Casella.

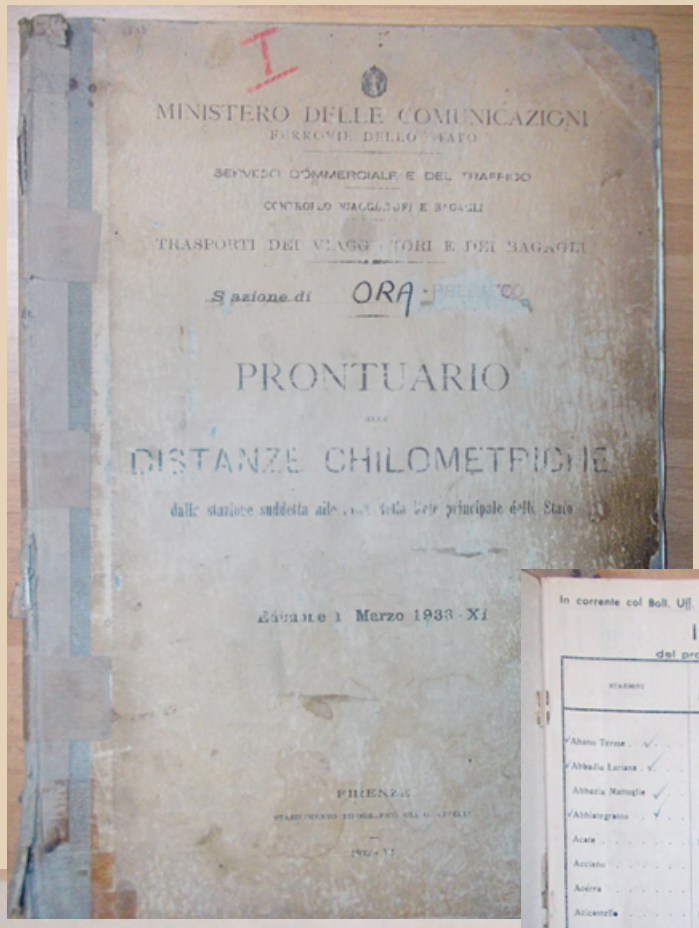
La stazione di Panchià con il treno in arrivo negli ultimi mesi di esercizio. (autore ignoto, archivio Corrà)

Documenti dela vécia ferovia

A Predazzo, in piazza centrale sotto i portici c'era la biglietteria dell'Atesina; nell'anno 1985 la segretaria dell'ufficio ha rinvenuto tre registri che facevano parte della biglietteria della Ferrovia Ora - Predazzo.
Sapendo che il sottoscritto è appassionato di treni, ha consegnato allo scrivente questi registri rinvenuti negli armadi fra le vecchie carte da buttare dell'ufficio. Sono stati donati con la clausola di conservarli e utilizzarli come testimonianza di una realtà della nostra valle e da mettere in visione nel caso della realizzazione di un museo con dei cimeli della ex ferrovia.
Uno dei registri è una guida con prontuari grafici degli itinerari e distanze fra le stazioni della allora rete F.S.,un prontuario destinato agli agenti dei treni e delle stazioni, stampato nel 1952.
Un altro registro, è un manuale destinato alle varie stazioni, Indice Alfabetico del prontuario delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti, edizione 1 gennaio 1945, ricavato dal Prontuario delle distanze chilometriche edizione marzo 1933-XI.
Un terzo registro datato 1 marzo 1933, è un Prontuario delle distanze chilometriche che venivano trascritte dall'addetto della biglietteria, con le stazioni e la via più breve sulla quale è stabilita la distanza, quindi il numero della via e la distanza chilometrica, scritta con pennino e calamaio.

Oltre a questi tre registri vi è un biglietto ferroviario del 1957 da Predazzo a Cavalese, biglietto originale che verrebbe dato in caso di esposizione permanente in un a struttura adatta allo scopo come ho scritto prima. Si spera che la ex stazione di Predazzo torni presto al suo stato originale e che venga adibito un locale ad hoc, quindi anche con una ricca esposizione fotografica, in modo da mettere a disposizione del pubblico queste testimonianze di un passato della storia della Valle di Fiemme.

Erich Rocchetti



MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI
FERROVIE DELLO STATO

SERVIZIO COMMERCIALE E DEL TRAFFICO

CONTROLLO VIAGGIATORI E BAGAGLI

TRASPORTI DEI VIAGGIATORI E DEI BAGAGLI

Stazione di ORA - PREDAZZO

PRONTUARIO

DELLE

DISTANZE CHILOMETRICHE

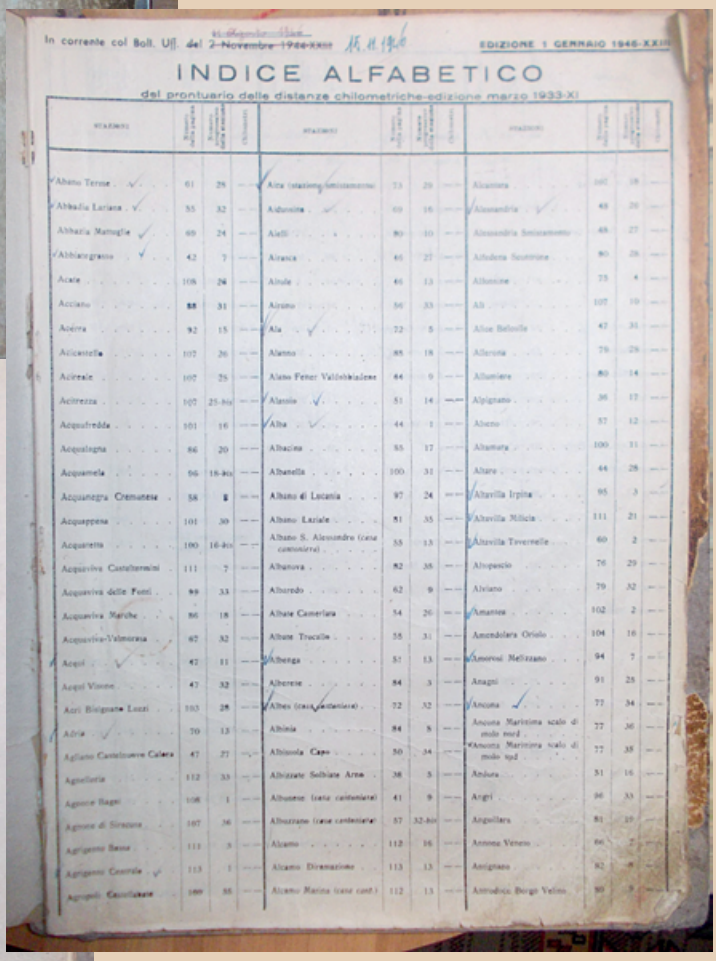
dalla stazione suddetta alle altre della rete principale dello Stato

Edizione 1 Marzo 1933 - XI

FIRENZE

STABILIMENTO TIPOGRAFICO DEL G. C. ARTELLI

1933 - XI

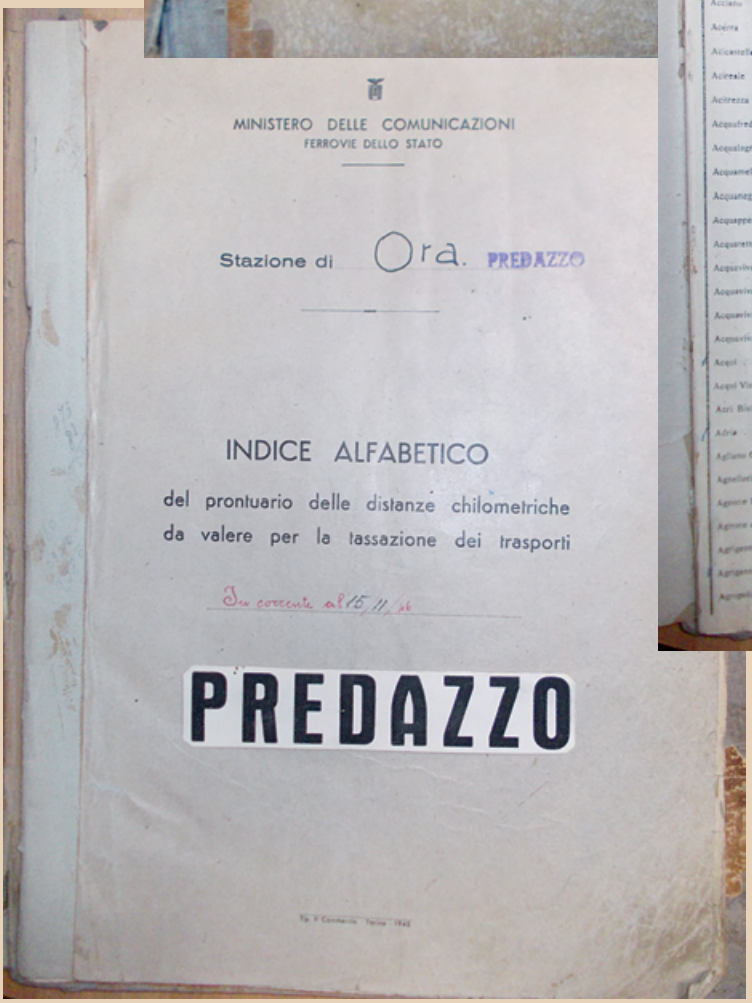


In corrente col Boll. Uff. del ~~2 Novembre 1926-XXIV~~ 15.11.1946 EDIZIONE 1 GENNAIO 1946-XXIV

INDICE ALFABETICO

del prontuario delle distanze chilometriche-edizione marzo 1933-XI

STAZIONI	Distanza dalla partenza	Distanza dalla precedente	Cifra chiave	STAZIONI	Distanza dalla partenza	Distanza dalla precedente	Cifra chiave	STAZIONI	Distanza dalla partenza	Distanza dalla precedente	Cifra chiave
Abano Terme	61	25	—	Alta (stazione smistamento)	73	29	—	Alcantara	107	18	—
Abbadia Lariana	55	32	—	Adunata	69	16	—	Alessandria	48	20	—
Abbazia Mattuglie	69	24	—	Aielli	80	10	—	Alessandria Smistamento	48	27	—
Abbiategrasso	42	7	—	Airaca	46	27	—	Alfedena Scontrone	80	28	—
Acate	108	29	—	Altale	46	13	—	Alfonsine	75	4	—
Acciano	88	31	—	Airuno	56	33	—	Ali	107	10	—
Acerra	92	15	—	Ala	72	5	—	Alice Belsolle	47	31	—
Acicastello	107	26	—	Alanno	85	18	—	Allerona	79	28	—
Acireale	107	25	—	Alano Feter Valdobbiadene	64	9	—	Alluminiere	80	14	—
Acitrezza	107	25-bis	—	Alassio	51	14	—	Alpignano	36	17	—
Acquafredda	101	16	—	Alba	44	1	—	Alseno	57	12	—
Acquaiagna	86	20	—	Albacina	85	17	—	Altamura	100	11	—
Acquamela	96	16-bis	—	Albanella	100	31	—	Altare	44	28	—
Acquanegra Cremonese	58	8	—	Albano di Lucania	97	24	—	Altavilla Irpina	95	3	—
Acquappesa	101	30	—	Albano Laziale	51	35	—	Altavilla Silicia	111	21	—
Acquaretta	100	16-bis	—	Albano S. Alessandro (case cantoniere)	55	13	—	Altavilla Tavernelle	60	2	—
Acquaviva Castelfermini	111	7	—	Albanova	82	35	—	Altopascio	76	29	—
Acquaviva delle Fonti	99	33	—	Alberedo	62	9	—	Alviano	79	32	—
Acquaviva Marche	86	18	—	Albate Camerlata	54	26	—	Amantea	102	2	—
Acquaviva-Valmorasa	67	32	—	Albate Trucchi	55	31	—	Amendolara Oriolo	104	16	—
Acqui	42	11	—	Albenga	57	13	—	Amorosi Melizzano	94	7	—
Acqui Vionne	47	32	—	Alberese	84	3	—	Anagni	91	25	—
Acri Bisignano Luzzi	103	28	—	Albes (case cantoniere)	72	32	—	Ancona	77	34	—
Adria	70	13	—	Albinia	84	5	—	Ancona Marittima scalo di molo nord	77	36	—
Agliano Castelnuovo Calaca	47	27	—	Albisola Capo	50	34	—	*Ancona Marittima scalo di molo spd	77	35	—
Agnellotta	112	33	—	Albizzate Solbiate Arno	38	5	—	Andora	51	16	—
Agnone Bagni	108	1	—	Albonese (case cantoniere)	41	9	—	Angri	96	33	—
Agnone di Siracusa	107	36	—	Alborzano (case cantoniere)	57	32-bis	—	Angullara	81	19	—
Agrigento Bassa	111	3	—	Alcamo	112	16	—	Annona Veneto	66	7	—
Agrigento Centrale	113	1	—	Alcamo Diramazione	113	13	—	Anzignano	92	8	—
Agrigento Caozzitanie	109	35	—	Alcamo Marina (case cant.)	112	13	—	Antrodoco Borgo Velino	90	9	—



MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI
FERROVIE DELLO STATO

Stazione di Ora. PREDAZZO

INDICE ALFABETICO

del prontuario delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti

In corrente al 15.11.46

PREDAZZO

Ricordi, localizzazione, curiosità e aneddoti sulle locomotive Gr.625 F.S.

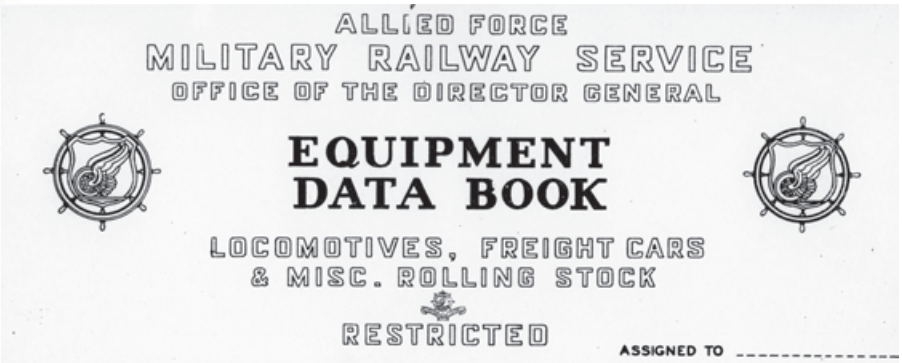
Mi è stato chiesto di vergare un ricordo delle locomotive del Gruppo 625 delle Ferrovie dello Stato che io ben conobbi e, quasi fossero state persone amiche, frequentai per quasi mezzo secolo. La 625 va vista quale versione a vapore surriscaldato e semplice espansione a due cilindri interni della precedente locomotiva del Gruppo 600, della quale mantenne il rodiggio e l'impostazione architettonica generale. Misurata alla velocità costante di 60 km l'ora, la potenza continuativa sviluppata dalla 625 era di 800 HP, contro i 630 misurati sulla 600. Essa montava un dispositivo per agevolare lo spunto che, proprio perché era una macchina a doppia espansione poteva, in certe condizioni critiche, risultare difficoltoso mentre la 625 si rivelò eccellente in quelle circostanze, nel senso che anche trainando un treno pesante e su linee in pendenza lo spunto era sempre pronto dimostrandosi macchina scattante – relativamente, ben s'intende! – e ottima soprattutto per il traino di treni che allora si chiamavano accelerati, non troppo pesanti su linee anche ad andamento altiplanimetrico non troppo favorevole, ovviamente non fino al punto da richiedere l'uso della 740. La 625 consentiva di mantenere la velocità commerciale di quei treni in una fascia che si deve definire buona – ricordo che stiamo parlando di ALMENO cinquant'anni or sono! – grazie alla buona potenza disponibile che consentiva avviamenti rapidi e una velocità costante anche in salite di tutto rispetto. Il peso a vuoto delle due macchine era rispettivamente di 50.000 e 53.900 kg, mentre quello aderente risultava rispettivamente di 39.900 e 43.200 kg, quindi suppergiù eguale, come la velocità massima fissata in 80 km l'ora e il tipo di tender che accoglieva la scorta di 12 m3 d'acqua e di 6.000 kg di carbone. Questa bella locomotiva fu replicata in 188 esemplari, dei quali quelli con marche .164 ÷ .188 costruiti in Germania dalla Casa Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff e cedute, nuove di fabbrica, all'Italia in conto riparazioni danni di guerra. Furono quelli che diedero il meglio di sé all'interno del Gruppo perché avevano la particolarità – insieme ad alcune 740 – di montare ab origine il preriscaldatore a superficie Knorr alimentato da una pompa Nielebock. Sì, avete colto nel segno: è esattamente lo stesso impianto presente sulle S.685 e sulle 691, però su quelle macchine dopo il 1932 venne impiegata una pompa Nielebock a doppio stadio e non più a semplice come in origine e sulle 625 e 740 costruite in Germania nel 1922. Vi chiederete perché questo utilissimo accessorio non sia stata installato anche sulle restanti macchine del Gruppo: è una domanda che merita una risposta articolata. Il sistema Nielebock-Knorr costava parecchio ed è doveroso sottolineare che i Tedeschi si comportarono da signori inviandoci macchine così sontuosamente accessoriate anche se non avevano alcun obbligo di farlo. La manutenzione dell'intero complesso era anch'essa costosa; trattandosi di un sistema costruito con cura quasi da industria orologiaia andava, ovviamente, accudito con la stessa scrupolosa attenzione e quindi il costo di esercizio era impegnativo. Per sfruttarne appieno le prestazioni si sarebbero rese necessarie importanti e costose modifiche alla caldaia sulle macchine già in servizio e destinate a riceverlo. Il peso del sistema era affatto trascurabile specie su una locomotiva relativamente leggera come fu la 625, destinata per sua natura a percorrere linee ove l'armamento sovente era ancora di tipo leggero e soprattutto dove ancora vigevano vincoli di peso connessi al tipo

Deposito locomotive di Trento, giugno 1961. A sinistra Mario Lazzarotto con dei colleghi davanti alla 625.074 in manutenzione. In secondo piano si vede la 625.012 tuttora esistente e conservata nel parco divertimenti di Fiabilandia a Miramare di Rimini. (per gentile concessione della famiglia Lazzarotto)

e alla condizioni delle opere d'arte presenti. La guida di una locomotiva equipaggiata con il sistema Nielebock-Knorr era agevole ma, al tempo stesso, delicata e richiedeva preparazione professionale dell'equipaggio. Questo sistema era eccellente ma se la pompa veniva usata in modo maldestro creava problemi anche seri, ivi compreso quello dell'arresto in linea del treno. Proprio per questa ragione si preferì lasciarlo in uso soltanto sulle S.685 e sulle 691 perché, contrariamente a quanto si potrebbe immaginare, la loro guida era molto più agevole di quella della 625, essendo destinate alla trazione di treni veloci su linee pianeggiante e quindi con poche fermate. Non si poneva il problema del peso, in quanto quello del preriscaldatore e della pompa era minimo rispetto alla massa di quei purosangue della rotaia, non proprio leggerissimi in verità; nemmeno la condotta costituiva un problema perché quei due Gruppi di locomotive erano guidate dalle eccellenze dei Maestri e, ripeto, dal momento che percorrevano linee pianeggianti ed effettuavano poche fermate era ben difficile che qualche manovra maldestra riuscisse a fermare il treno in linea per caduta di pressione in caldaia ma a qualcuno, tuttavia, è successo e proprio con un treno rapido Milano – Venezia. Per questi motivi la pompa Nielebock (che veniva impropriamente chiamata pompa Knorr) venne tolta d'opera dalle 625 - e dalle 740 - ; personalmente l'ha vista soltanto in fotografia e in funzione, oltre che sulle S.685 e 691, soltanto su alcune 623 e 743, mentre le altre erano tutte equipaggiate con l'iniettore Friedmann senza parti in movimento, leggero, poco costoso facile da usare. Ottimi pregi: ma il fascino del prezioso oggetto meccanico quale fu la pompa Nielebock era andato perduto. Il meditato studio della doppia tabella sinottica delle macchine con distribuzione Walschaerts e Caprotti Vi consentirà di ricostruire un'informazione molto precisa e dettagliata. In più trovate anche la numerazione americana M.R.S. Nel periodo 1943÷1944 alcune 625 vennero requisite dal Comando Militare Alleato poco dopo lo sbarco ad Anzio concretizzatosi il 24 gennaio 1944 e reimmatricolate con marche non consecutive nel Military Rail Service (M.R.S.); l'elenco dettagliato di esse lo leggete nelle tabelle sinottiche. Le locomotive operarono quasi esclusivamente nei nodi di Napoli e di Livorno (soprattutto quelle con distribuzione Walschaerts) prima di essere rese all'Amministrazione F.S. e riprendere le loro marche originali. Credo fino ad oggi in Italia sia mai stato reso noto l'elenco completo delle 625 reimmatricolate M.R.S. Vorrei dare conto sulle zone dove le 625 erano in servizio. Come molti di Voi sanno, il "Notiziario tecnico" pubblicato a cura della

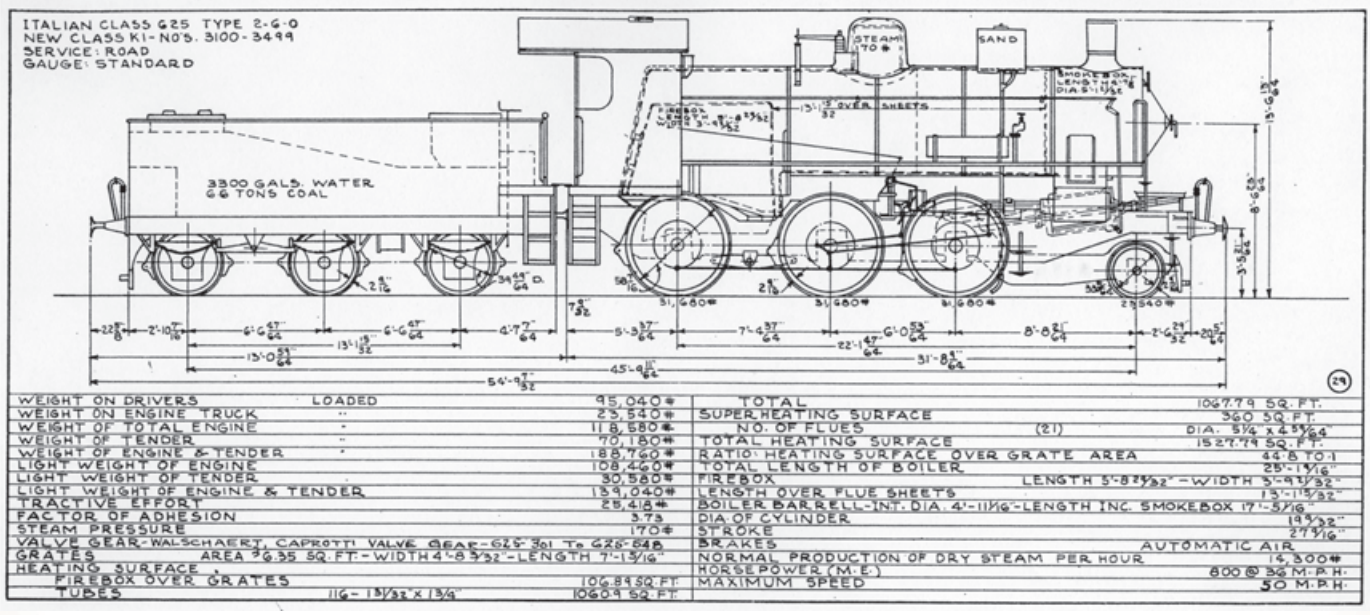
Deposito locomotive di Trento, giugno 1961. Al lavoro. (per gentile concessione della famiglia Lazzarotto)

Deposito locomotive di Trento, giugno 1961. Pulizia della camera a fumo. (per gentile concessione della famiglia Lazzarotto)



Anche le Gr.625 conobbero l'arruolamento nelle file dello zio Sam. (Archivio Pedrazzini) - Sotto: *Scheda tecnica del gruppo (Archivio Pedrazzini)*

Direzione Generale F.S., Servizio Materiale e Trazione, a decenni dalla cessazione delle pubblicazione si rivelò una Fonte per gli studiosi di storia ferroviaria e altresì una miniera di dati statistici di considerevole rilevanza. Consultando, per esempio, il n.7 datato Luglio 1929, alla voce "Dati statistici" che si trova in fondo al fascicolo, si trovano preziose tavole sinottiche relative al "Consumo di combustibili e di materie grasse" contenenti dati che possono essere oggetto di lunghi e proficui studi. Così, a proposito dell'ubicazione delle 625, per esempio, troviamo nove macchine in dotazione al DL di Cremona, altrettante a quello di Udine, diciotto a Savona Fornaci, sedici a La Spezia, ventitrè a Salerno, quindici a Taranto, dieci a Paola, nove a Catania, tredici a Messina e ventisette a Palermo. Per gli amanti di questo tipo di studi statistici la raccolta di quel giornale è una miniera d'oro. Altra Fonte diretta, ovviamente, i famosi "cartellini" su cui era scritta la storia della macchina, per date e DL di dotazione, che si trovavano o forse ancora si trovano in qualche scaffale di quello che fu il glorioso Servizio Materiale e Trazione F.S. ubicato al n.58 del Viale Spartaco Lavagnini, in Firenze. Oltre a questi erano conservati anche i "libretti" di ogni singola locomotiva. Non ho idea se questi preziosi documenti esistano ancora e dove siano andati a finire. Vediamo, quindi, che le – quasi – analoghe ma più anziane 600 erano dislocate nei DL dell'Italia del Nord mentre le 625 erano dislocate soprattutto nel Sud. E' pur vero che sulle linee di valico del centro Italia quali la Roma – Sulmona l'uso della 625 si dimostrò utile, ma è altrettanto vero che non appena fu possibile esse furono validamente sostituite da macchine molto più potenti – e meno veloci – quali la 740 e soprattutto la 940, perché sulla tratta da Avezzano a Tivoli le 625 erano se non inadeguate quantomeno quasi al limite delle loro possibilità. Prima dell'elettrificazione con la c.c. 3 kV della linea, avvenuta a far data dal 1928, le 625 viaggiavano lungo la relazione Foggia – Benevento, altra linea trasversale appenninica di valico non di facile percorribilità, così come avveniva sulla Linea Pontremolese dove, al pari delle altre due arterie citate, le 625 assicuravano la trazione dei treni accelerati ma anche diretti. Sulla Linea Tirrenica da Salerno allo Stretto di Messina, con la disponibilità delle 745 le 625 dovettero cedere loro il passo; il traffico verso e dalla Sicilia era in costante aumento anche per i traffici commerciali di viaggiatori e merci generati dalla Quarta Sponda, la Libia, strappata all'Impero Ottomano nel 1911. Per trainare treni merci ma anche viaggiatori sempre più pesanti le 625 dovevano essere impiegate in doppia trazione e quindi la loro sostituzione con le più potenti 745 fu benvenuta. Nella zona dell'attua-



le Friuli-Venezia Giulia le 625 ebbero poca fortuna, essendo loro preferite locomotive provenienti dagli Imperi Centrali il cui uso era sicuramente più confacente all'andamento altiplanimetrico di quelle linee. Quasi in coincidenza con l'inizio della guerra, le 625 sostituirono le 645 nel DL di Chivasso, gestito dal Genio Ferrovieri e affidate al personale sia civile che militare espletarono ottimamente sia il servizio viaggiatori che merci per circa vent'anni nel nodo di Chivasso, talvolta anche spingendosi a Vercelli e ad Asti. Le 640 resesi disponibili con l'elettrificazione della linea Milano – Torino rimpiazzarono dopo tanti anni le 625 nel nodo di Chivasso. In Sardegna sostituirono le 600 sulla linea Cagliari – Olbia. Circolavano treni diretti in coincidenza con le navi in arrivo o in partenza "per il continente", come dicono i Sardi – ma anche i Siciliani -, ed erano convogli composti da cinque, al massimo sei carrozze a carrelli, quasi sempre del tipo "centoporte". Così vedo l'unità .106 al traino di uno di questi treni fermo in attesa dei viaggiatori in stazione di Terranova Pausania in una cartolina stampata con inchiostro azzurrino spedita nel 1938 a Torino; ed ecco altra 625 non identificabile ripresa da destra quasi di lato e dall'alto in stazione di Chilivani circa nello stesso periodo in una bella giornata estiva di tanti anni or sono immortalata in una cartolina degli Anni Trenta. Molti di questi treni erano trainati da doppie trazioni, scomparse con l'avvento di servizi veloci e frequenti espletati dalle ALn 56 F.I.A.T. – e prima ancora dalle ALn 40 - che lasciarono ben pochi viaggiatori al treno tradizionale con la macchina a vapore in testa. Le 625 in servizio in Sardegna dopo il 1935, al tempo delle sanzioni economiche decretate contro l'Italia dalla Società delle Nazioni, funzionavano con il carbone localmente estratto dalle miniere del Sulcis che aveva un elevato tenore di zolfo e di conseguenza la sua combustione distruggeva in breve tempo i forni in rame che, per questa ragione, furono quasi subito sostituiti con altri d'acciaio inossidabile, molto più costosi a causa della lavorazione al tempo difficile, e poco funzionali perché, come ben sappiamo, la conducibilità di calore dell'acciaio è minore di quella del rame e, quindi, la caldaia e di conseguenza la macchina era significativamente meno potente. Verso il 1955 le ultime 625 sarde effettuavano servizi accelerati leggeri tra Cagliari e Oristano mentre tutti gli altri erano espletati con 740 e 744 e, nel caso di treni viaggiatori, soprattutto da ALn di vario tipo. In Sicilia le 625 furono impegnate nel loro oneroso servizio nei nodi di Catania, Siracusa e Palermo e durarono a lungo tanto che io stesso, negli anni Sessanta, feci in tempo a riprenderle nei dintorni di Castelvetrano, insieme alle ultime 741. Ritornando all'Italia continentale, le 625 fino al 1960 furono presenti nel Compartimento di Firenze dove svolsero un impeccabile servizio sulla direttrice da Pistoia a Viareggio via Lucca e sulla Lucca – Pisa. Le 625 furono utilizzate con i treni diretti da Siena verso Empoli e, in alternativa alle 875 e 880, sulla linea Poggibonsi – Colle Val d'Elsa. I locomotori D342 Ansaldo sostituirono in quell'impianto le anziane locomotive. In Lombardia, fino all'elettrificazione avvenuta nel 1972 della grande dorsale da Lecco a Cremona, si trovavano ben ventitré macchine del DL di quella città in servizio sulla linea da Brescia a Lecco via Bergamo in alternativa alle 640 Caprotti, scomparse già negli Anni Sessanta, e a poche 685 Walschaerts. Erano frequenti anche sulla Treviglio Centrale – Cremona, in alternativa alle 685 Walschaerts ma anche Caprotti e alle 640 Caprotti, sulla Brescia – Piadena – Parma in alternativa alle 640 Caprotti. Dopo il 1972 vennero usate, sostituendo le 880, sulla relazione Pavia – Mantova via Codogno – Cremona – Piadena. Capitava che la 625 al traino del treno merci per Codogno e Pavia proseguisse addirittura fino ad Alessandria, in alternativa alle 640 di quel DL. Le 625 erano presenti anche in Veneto; quelle del DL di Verona espletavano i treni per Modena via Mantova, per Legnago e per Rovigo, quelle presenti a Vicenza viaggiavano fino a Schio e a Treviso al traino di treni viaggiatori e merci, sebbene per la trazione di questi ultimi si pre-

625.375 Caprotti al traino di un treno merci leggero; si noti l'autocarro miliutare Lancia 3RO caricato sul vagone pianale. Spezzano Albanese 18.06.1959. (foto Mariano Garzi. Archivio Pedrazzini)

ferisse la 740 e negli ultimi anni la 940. Le 625 dei DL di Trento, Venezia Mare e Padova erano alternative alle 623 in Valsugana, in viaggi da Trento a Venezia via Bassano del Grappa. Sporadicamente era possibile anche vederle sulla Linea del Cadore, dove però erano usualmente impiegate le 745, le 743, le 740. Dopo le grandi elettrificazioni del 1972 e quindi alla fine della trazione a vapore, le 625 si potevano vedere anche nei DL di Bologna Centrale, Rimini, Siena, Ancona, Fabriano, Roma Trastevere, Campobasso (con tender a quattro assi), Salerno, Taranto, Reggio di Calabria, Catanzaro Lido, Cosenza, Paola e Castelvetrano. Nel corso della tempo io ho visto personalmente i due tipi di 625 ma anche la loro versione con il preriscaldatore d'acqua a fumi/vapore di scarico sistema Franco-Crosti e sono rimasti in me tanti ricordi legati a queste macchine. Durante i miei viaggi ho avuto modo di vedere – e spesso anche fotografare – molte 625 ed ebbi l'accortezza, come ben sapete, di annotare le loro marche, il servizio che espletavano e la data delle osservazioni; mio figlio Michele, con grande disponibilità si è preso carico di travasare quei dati dai fogli cartacei a quelli elettronici e così è possibile avere un quadro abbastanza interessante sulle presenze di queste locomotive in vari luoghi negli Anni Sessanta. Ovviamente trascrivere tutti questi dati su un giornale è impossibile – non basterebbe un libro! - , tuttavia una selezione posso offrirVela. Vi fornisco un "lotto" delle sole macchine da me osservate e fotografate più volte negli Anni Sessanta: .001 (Brescia), .002 (Verona e Mantova), .003, .005, .030 (Cosenza), .004 (Pisa); .011 (DL Mestre, 2 ottobre 1972, accantonata), .012 (monumento e Rimini-Fiabilandia), .027 (Cremona, Brescia, Lecco, Parma, Trento), .028 (Padova e Mestre), .039 (Castelfranco Veneto); .042 e .053 (Salerno); .059, .062 e 169 (Castelvetrano); .063 (Vicenza); .065 (Padova); .070 (Brescia); .086 (Mantova); .094 (Bergamo e accantonata a Voghera); .100 (Mestre); .107 (Carpanè); .018, .031; .046; .050; .058, .092; .116, 118, .119, .123, .129, .133, .136, 141, .144, .146, .147, .149, 153, 157, .161, .164, .170, .179, .181 (Cremona, Brescia, Lecco, Parma); .132, .137 (Mantova); .142, .143, (Mestre; con treni da Venezia Santa Lucia per Trento via Bassano); 160 (DL Mestre, accantonata), 177 (Trapani, accantonata), .187 (Bologna). Negli Anni Trenta molte 600, in particolare le più vecchie di esse, furono accantonate e poi demolite nella zona di Lucca mentre poche altre, più fortunate, sopravvissero; ebbero la caldaia sostituita e montarono una nuova distribuzione a valvole inventata dall'ingegnere cremonese Arturo Caprotti. Esse funzionarono ottima-

La 625.011 a Vicenza nel 1971. La nostra "Signorina" in servizio e in splendida forma. (autore ignoto, arch. Pedrazzini)

mente, erano più funzionali delle 625 originali (a parte le ultime di costruzione tedesca e sappiamo il perché) ma più delicate e costose di manutenzione. Quel tipo di distribuzione era ottimo sulle locomotive da linea che compivano lunghi percorsi senza fermate (per esempio sulle 685 e le 640, molto meno sulle 746) tuttavia anche sulla 625 questa distribuzione non diede seri problemi anche grazie alla capacità dei vecchi "musi neri" che la conoscevano bene e la usavano con proprietà. I "signori della distribuzione Caprotti" erano sempre stati, tradizionalmente, i macchinisti dei DL di Verona, Venezia Mestre e Mare, Bologna, Taranto, Foggia, Paola, Reggio di Calabria, Catanzaro, Palermo e Messina perché le conoscevano perfettamente e anche il personale d'officina sapeva dove e come mettere le mani per riportare le macchine in perfetta efficienza. Le 625 con la distribuzione Caprotti furono le prime ad essere demolite in copiosa quantità; solo nel 1964 ben 57 unità furono radiate in conseguenza della consegna dei nuovi locomotori D.141, D.341 e D.342 ricevuti dalle F.S. in quegli anni, seguiti dai D.343 e D.443. Le 625 Caprotti svolsero un eccellente servizio soprattutto in Sud Italia: le avevano i DL di Taranto, Catanzaro, Foggia, Paola, Reggio di Calabria, ma erano presenti anche al Nord, in Toscana e a Verona. Qui al Nord giunsero in DL di Cremona quasi a fine carriera; io fotografai alcune di esse tra le quali le unità .301, .332, .332, .341, .347, .438, .505, .509, .544. Delle unità di Verona ricordo la 389 con la quale sono stato due volte fino a Modena ed una fino a Mantova con un treno viaggiatori, la .488, la 494 con la quale sono stato a Mantova per due volte con un treno viaggiatori, la .544 che poi finì a Cremona, la .416, la .519 vista a Modena con la quale viaggiai fino a Mantova. Io ho avuto occasione di vedere molte volte le 625 e anche di viaggiarci. Le linee "più veloci" da esse percorse erano la Milano – Venezia, tra Brescia e Rovato, percorse dai treni da e per Bergamo – Lecco e la Milano – Roma tra Codogno e Casalpusterlengo percorse dai convogli da Pavia per Codogno – Cremona – Piadena – Mantova e viceversa. Curiosa particolarità era il tratto da Verona a Isola della Scala, ultimo a doppio binario non ancora elettrificato, percorse dal treno da/per Modena trainato dalle 625 con cipiglio degno di una 685 della Milano – Venezia dei bei tempi. Ricordo tanti viaggi su questa macchina; il mio preferito era quello da Brescia a Lecco, per tante ragioni legate alla mia gioventù. Statisticamente, la più parte delle volte il mio treno era trainato dalla 625.164 – della quale avevo il modellino Rivarossi, bello ancora oggi - , seguita dalla 179 e .153, tutte del DL di Cremona.

Ricordi di viaggi

Io ricordo il viaggio compiuto su uno di questi treni in partenza verso le 4,30 dalla stazione di Brescia il 1 settembre 1963, una domenica. Una notte lievemente nebbiosa e già fredda avvolgeva la 625.164 attestata a un treno composto da qualche carrozza centoporte, un bagagliaio a due assi e un'Az Anni Trenta a cassa metallica, con gli scompartimenti arredati da comodi sofà tappezzati con velluto di lana color amaranto e ornati da merletti bianchi sui poggiatesta. Poche persone sul resto del treno, unico viaggiatore di quella carrozza ero io. Dopo qualche minuto ecco il fischio del dirigente del movimento; lo immaginai sollevare la paletta accendendone la luce verde, il macchinista sollevò la leva del regolatore e il treno si avviò nella notte. Arrivammo a Bergamo mentre sorgeva un'alba livida; la nebbia leggera si alternava a una pioggerellina insistente, molto poetica. La locomotiva si riforniva d'acqua, cambiò l'equipaggio e il personale viaggiante, io ne approfittai per scendere a scattare qualche fotografia con la mia inseparabile Leica; ripresi ALe 883, E.623, alcune ALn 556.1200, un'ALn 56, una 940 che sonnecchiava emettendo un fil di fumo vicino a un binario tronco. Ed ecco il momento della partenza; il treno bagnato da quella pioggerellina aveva assunto colori brillanti, soprattutto la 625 era lucida come una pietra preziosa. Il Maestro azionò il regolatore e la 625 si avviò verso la città lariana con un grande sbuffo di fumo nero. Avrei pagato qualcosa per essere contemporaneamente a terra e fotografarlo. Il treno viaggiava in modo regolare, molto tranquillamente, quasi come se avesse le ruote gommate e io apprezzavo molto la comodità della vettura e il suo dolce dondolio: che importava se si impiegavano ore per coprire un percorso di soli ottantatré chilometri se si viaggiava così bene? Già allora ero un estimatore del "Festine lente" di augustea memoria e di conseguenza mi godevo quel viaggio all'insegna della lentezza e della comodità. La linea, mezzo secolo addietro, seguiva il percorso odierno, a parte un tunnel artificiale costruito non molti anni or sono presso Pontida, ma il panorama che si coglieva dal finestrino è irriconoscibile perché, al tempo, le costruzioni che fiancheggiavano la ferrovia erano poche e quindi il percorso era in aperta campagna. Ogni tanto si udiva il fischio emesso allora dal getto di vapore contro una campana di bronzo e quindi il suono era potente ma argentino e gradevole; alle fermate si avvertiva il ritmico pulsare della pompa Westinghouse, che sembrava vivere. Lungo la via, ogni tanto, si incontrava qualche casolare con le finestre già illuminate; immaginavo gli abitanti riuniti intorno alla tavola per la colazione. La 625.164 si fermò, dopo tante volte, in stazione di Cisano – Caprino Bergamasco; eravamo lievemente in anticipo e l'equipaggio scese a controllare il biellismo e

le boccole degli assi. L'acquerugiola continuava a scendere senza posa assumendo la connotazione di una nebbia di anomala densità. Scesi anch'io sul marciapiede, sfidando l'umidità, per vedere e riprendere il treno incrociante. Preceduto da un fischio che sembrava emesso dal fischietto di un bambino, eccolo comparire dalla curva lato Lecco e impegnare il PL a ridosso della stazione. Una coppia di Littorine ALn 556.1200 con in coda un'ALn 56 provenienti da Lecco e attese a Bergamo, con pochi viaggiatori a bordo. Dopo un attimo il treno leggero riprese il suo viaggio. Dalla curva di cui si è detto la linea descriveva un ampio raggio e, imboccando un rettilineo, si immetteva in una sorta di bosco, molto fitto, che aveva qualcosa di incantevole. Combinazione volle che lo percorsi a bordo del treno molte volte sotto la pioggia e questo conferiva alla vegetazione colori e profumi irreali. Anche questa volta mi ero affacciato al finestrino e ascoltavo la voce della 625; al profumo del carbone combusto si sommava quello delle felci, del muschio, dei ciclamini, di mille piante. Sembrava un mondo incantato, eppure si correva a mezza costa e a poche diecine di metri sopra la strada Bergamo – Lecco che sembrava lontanissima perché la fitta vegetazione la rendeva pressoché invisibile. Sembrava uno schermo tra me e il mondo reale, un meraviglioso schermo che allontana, sia pure solo per brevissimo tempo, le amarezze e le apprensioni del vivere. Oggi questo incantevole luogo esiste più; le costruzioni sono a ridosso della linea ferroviaria…. Inizia la discesa verso Calolziocorte, si esce dal bosco, poche diecine di metri e si impegna un PL ancora oggi esistente e si continua, in salita, mentre l'orecchio percepisce lo sforzo della locomotiva. Si arriva a Lecco; una bella stiratina prima di scendere, alla maniera degli orsi (dei cartoni animati), e sono sul marciapiede. Si aprono le porte delle altre carrozze, ne scendono pochi viaggiatori. Ancora qualche fotografia alle ALe 883 e agli E.626; ci sarebbe il DL a portata d'obiettivo ma ho fretta; dalla parte opposta della piazza della stazione mi aspetta un vecchio ma sempre ottimo autobus F.I.A.T. 680 RN carrozzato Cansa che mi porterà a Introbio. Ho viaggiato per molto tempo sui treni da Brescia a Parma, soprattutto con l'accelerato 2065, da ragazzo per divertimento e dopo il 1968 per raggiungere la città dove ero studente universitario ed ero atteso da una bella ragazza, studentessa in medicina, che in seguito divenne mia moglie. Anche in quelle occasioni spesse volte a trainare il treno era la .164; ma non mancarono altre della "serie tedesca", la .170 e la 181. I treni 2067 per Parma e 4187 per Cremona erano affiancati in stazione e partivano a distanza di blocco (si muoveva il secondo dopo il "giunto" della stazione di San Zeno-Folzano) ed erano trainati entrambi dalle 625. Specialmente quando pioveva o nevicava lo spettacolo era suggestivo. Andavo spesso a Cremona con l'accelerato 4187 della sera e tornavo con l'Aln 990. Se il viaggio lo compivo tra fine di maggio e inizio agosto la luce permetteva di scattare fotografie fino a Cremona. C'era una sintonia perfetta tra il sottoscritto, il personale viaggiante e l'equipaggio della locomotiva; grazie al mio fisico risultavo velocissimo e scattante – se ci penso oggi mi vengono le lacrime agli occhi! - e quindi potevo scendere fulmineamente dal treno, raggiungere la posizione propizia per una o due istantanee, risalire a bordo mentre il D.M. alzava la paletta. Al di là del desiderio di scattare fotografie, sovente compivo quel viaggio solo per il piacere di farlo; sapevo che la fine della trazione a vapore non era lontana e quindi cercavo di immagazzinare quante più sensazioni mi fosse possibile. Avevo l'accortezza di sedermi in uno scompartimento vuoto, in modo da poter rimanere unicamente in compagnia di me stesso. Vedevo dal finestrino la partenza del 2067 sul binario adiacente; meno di un quarto d'ora dopo saremmo partiti noi. Ecco il momento. La 625 si avvia, lentamente percorriamo il brevissimo rettilineo che immette in una lunga deviata che termina dopo il cavalcavia J.F. Kennedy. E'

Ancora la 625.011 sul ponte della laguna veneziana negli anni '70. (autore ignoto, archivio Pedrazzini)

bello essere cullati dal dondolio delle sospensioni, ascoltare il rumore delle ruote sulle giunture del binario e soprattutto sugli scambi. Erano "ferroviari" questi suoni ormai perduti. Guardo dal lato destro, senso marcia, il lungo binario parallelo alla via Sostegno ingombro di 735, 640, 880, 471 accantonate in attesa della fiamma ossidrica. Ecco il DL, con la sua piccola piattaforma girevole, dove sta girandosi una 625 Caprotti; in sosta si notano altre 625, una 640 Caprotti, una 835, persino una 685 Caprotti. In fondo vi sono alcune ALn 556 serie 1200 e 1300, un'ALn 773 + Ln 664 di Verona, un'ALn 990 + Ln 990 O.M. di Pavia, qualche E.626 ed E.636. Mi sembra addirittura di vedere il Capo DL, il cav. Mazzucchelli, l'indimenticabile "signor Giovanni", uomo di stampo antico, aggirarsi tra quelle macchine. Lui in persona o il suo fantasma? Il treno sfila ora al traverso della Cabina A, dove c'era un rifugio antiaereo a forma di uovo di cemento armato, inconsapevole compagno di giochi mio e di altri bambini; li ci recavamo dopo la scuola, così si poteva giocare e, al tempo, vedere tanti treni. E già allora qualcuno lo fotografavo. Correva l'anno 1958…. Il treno supera il cavalcavia sulla via Cremona, imbocca la lunga curva a S che lo porta sul rettifilo prima di San Zeno. Ecco comparire la sinistra mole del grande mulino Sorlini, laddove la via Savoldo si arresta contro il terrapieno, vicino all'azienda Santoni. Chi avrebbe mai immaginato che quell'inquietante ed enorme costruzione, che nella fantasia mia e dei miei compagni di giochi era diventato, pensate!, un campo di concentramento da cui ci tenevamo alla larga, terrorizzati, sarebbe diventato un residence di gran lusso tra i più esclusivi di Brescia! Ecco le ultime case della città, gli ultimi PL su strade urbane – quartiere Leonessa, già Littorio, e via Ziziola oggi inglobate dai nuovi quartieri – e finalmente si corre in aperta campagna, sul lungo rettilineo che porta a San Zeno. Si arriva sul secondo binario, quindi sul tracciato corretto, la deviata sul primo essendo quello della linea di Parma, e dopo un attimo il viaggio riprende verso Bagnolo Mella, che raggiungiamo dopo aver percorso molto velocemente un lungo rettilineo caratterizzato da parecchi PL privati ubicati su strade sterrate che portano alle cascine. Quasi solo quelle erano le costruzioni visibili allora, dal treno. Siamo a fine settembre, la temperatura è ancora gradevole ma non più calda; il sole si avvia al tramonto ma la luce consente ancora di godere del verde della campagna, della vista dei carri carichi di erba tagliata il cui profumo raggiunge lo scompartimento – o, più verosimilmente, solo il mio cuore -. Una nebbiolina leggera come garza sembra magicamente sorgere e rimanere sulla linea dell'orizzonte, a poche spanne dal suolo. E' l'autunno che bussa alle porte, ricordando i nuovi lavori ai contadini e a noi ragazzi di ritornare a scuola. Il viaggio prosegue; mi alzo un attimo, mi sporgo dal finestrino. Il mio vagone è in fondo al treno ed è bello vedere il moto serpeggiante del bagagliaio a due assi e delle "centoporte" che precedono la mia. Solo sporgendomi molto riesco per un attimo a intravedere la massa scura della 625 e il bel pennacchio di fumo bianco. Ecco a Bagnolo, accolti dal fumo pestilenziale di un'acciaieria tra le più grandi del Bresciano, dove si produce di tutto, ghisa compresa. Tutt'intorno è sporco, una polvere nera e attaccaticcia come fosse nevicato pece. Lasciamo lo scalo diretti a Manerbio; altro rettilineo, campagne a perdita d'occhio, sottili corsi d'acqua irrigui di un bel colore azzurro. Eccoci nella cittadina del grande stabilimento dei conti Marzotto, che lo rilevarono da una famiglia francese nel 1908; da esso uscirono eccellenti e pur economici abiti confezionati per uomo, per signora, per ragazzi che dava lavoro a tutto il circondario. Dal 1928 vi fu una sorta di "contratto" tra la città e la Casa Marzotto; si pensi che esisteva la squadra di calcio, l'asilo infantile, la scuola elementare e quant'altro che portava il riverito nome del conte Gaetano. L'azienda era ormai fusa con la città e cambiò in meglio la vita di migliaia di famiglie nel corso di oltre settant'anni. Essa esiste più e mi è ancora oggi amaro credere a questa realtà. Il treno riparte per Verolanuova, che si raggiunge descrivendo la linea un'ampia curva. Città ricca di aziende produttrici di scarpe e zoccoli – pochi sanno che i rinomati zoccoli di legno tedeschi "Pescura" erano quasi tutti prodotti proprio qui! - è importante per i ricordi storici. Vi morì, nel dicembre 1953, il maestro Arnaldo Bambini, musicista di chiarissima fama come organista e soprattutto come improvvisatore. Io ebbi la ventura di suonare sotto la bacchetta di un suo allievo, Giovanni Ligasacchi, e di essere stato discepolo di altro suo allievo, il maestro cav. Ottone Guastoldi; quante volte entrambi mi parlarono, venerandone la memoria, del maestro Bambini e della sua prodigiosa abilità nell'improvvisare al pianoforte ma soprattutto all'organo… La stazione è in curva e il treno sosta un po' più a lungo; mi affaccio al finestrino e vedo un certo tramestio vicino al bagagliaio: si tratta di colli celeri, quasi sicuramente campioni di scarpe e stivali destinati all'estero. Si approfitta per rabboccare la scorta d'acqua nel tender e finalmente ripartiamo. Lungo rettilineo verso Robecco-Pontevico; qui l'Oglio segna il confine con la provincia di Cremona ed infatti la stazione è in quella provincia. Ormai la luce è ridotta; dalle poche case che affiancano la ferrovia si vedono già le finestre illuminate e un filo di fumo uscire dai camini. La scena mi ricorda, con una certa nostalgia, "Sunset" , quarto movimento della "Grand Canyon Suite di Ferde Grofé, la pagina che mi ha sempre commosso e che riuscivo a interpretare con una certa

abilità al pianoforte. Ma oltre al ricordo musicale queste finestre illuminate sul fare della sera facevano tornare alla mia mente i versi del "Gelsomino notturno", raffinatissima composizione dono di nozze di Giovanni Pascoli all'amico Raffaele Brigante e alla signora quale augurio di serenità e soprattutto di rapidissimo arrivo di un bambino, che tanto allieta e conferisce senso a un'unione. Ancora oggi, guardando sul fare della sera le finestre illuminarsi, mi capita spesso di ritornare con la mente a quei versi, tra i migliori dell'illustre poeta romagnolo. Lascio la malinconia spostandomi da lato sinistro del vagone, per vedere avvicinarsi l'abitato di Pontevico: il Maestro ha azionato più volte il fischio nell'imminenza dell'arrivo. Ecco l'Oglio, con la sua acqua verde/azzurra, ed ecco il ponte già predisposto per il raddoppio. A poche diecine di metri in linea d'aria si vede il ponte stradale della S.S. 45 bis. Si nota un assembramento di persone: d'improvviso siamo passati a una mattina freddissima d'inverno, con tanta nebbia. Un corteo di automobili sta per imboccare il ponte. D'improvviso una Lancia Aprilia scarta e accosta a sinistra seguita da un'altra. Ne scendono due militari sostenendo un signore anziano che si comprime il petto con le mani, evidentemente in preda a un dolore atroce. Si tratta di angina pectoris: il malato cerca disperatamente di respirare ma gli è ormai impossibile e muore in pochi istanti tra le loro mani. Viene deposto sul sedile posteriore dell'Aprilia che inverte la marcia e riparte a gran velocità verso Cremona. E' il 4 novembre 1943 e la persona deceduta è il Ministro della Giustizia della Repubblica Sociale Italiana S.E. Antonino Tringali Casanova. "Appena nominato, poveretto, è finito proprio male. Mi veniva fastidio vedere quanto soffriva" concludeva, sospirando, mio Nonno raccontando lo storico avvenimento del quale fu testimonio oculare, viaggiando egli sull'Aprilia bleu che seguiva quella nera del Ministro. Non immaginava che il destino gli aveva riservato la medesima, atroce fine per la notte del 10 maggio 1963, solo vent'anni dopo. Il treno è ormai in territorio cremonese, supera il primo scambio e dal finestrino si vedono le imponenti colonie fluviali realizzate durante il Fascismo. Solo un attimo di fermata e si riparte; la linea corre su un terrapieno e per problemi di infiltrazioni d'acqua dal sottosuolo la velocità dei treni è ridotta a 30 km/h per quelli a vapore e 50 per le ALn fino quasi ad Olmeneta e la limitazione durò per molti anni. Il convoglio va dunque al passo; ecco il doppio PL per le linee da Brescia e da Treviglio e dopo aver percorso un'ampia curva siamo in stazione di Olmeneta, affiancati alla linea di Treviglio. Altro imbarco di colli celeri in bagagliaio e perfino di una Lambretta, incredibilmente confezionata con cartoni. Che tempi! La 625 emette un lungo fischio e ripartiamo per Cremona. Qui la linea consente velocità ben maggiori che su quella da Brescia; infatti la linea di Treviglio era sempre stata "più veloce". Le ALn possono viaggiare a 90 km/h ma non essendo al tempo provviste di tachigrafi correvano ben di più: 100 le ALn 556 e 110 e talvolta 120 le ALn 990, perennemente in ritardo per la dilatazione del tempo di imbarco di studenti e operai. Anche il nostro treno è in ritardo è la 625 corre nella nebbiolina della sera; la velocità è certamente vicina agli 80 km/h e lo si capisce dal movimento oscillatorio della vettura. Spesso si ode il fischio, azionato vicino ai numerosi PL privati, poi d'improvviso il suono della locomotiva cambia: il Maestro ha chiuso il regolatore, Cremona è vicina. Ampia curva, avvicinamento della linea da Mantova, altro inquietante edificio adibito a mulino simile a quello in uscita da Brescia ma rimasto ancora oggi tale, un breve rettilineo, tanti binari a destra e a sinistra: sono quelli dello scalo merci. Si passa sotto un lungo cavalcavia che porta verso il cimitero e la corsa ha fine sotto le tettoie metalliche in stile liberty della stazione di Cremona. Ci si attarda a vedere la 625 con il suo filo di fumo, i fanali accesi che sembrano occhi gialli di un gatto, tutti i viaggiatori sono ormai scesi. Sul binario attiguo mi aspetta l'ALn 990 con rimorchio che mi riporterà a casa.

Erano tanto belli gli appostamenti lungo le linee dove viaggiavano le 625; in campagna, lungo un fiume, in quelle belle stazioncine che c'erano allora....Negli ultimi anni si vedevano anche con i treni merci leggeri, che erano quasi snobbati dalle 743 e dalle 741, abituate a ben altre composizioni. Era divertente indovinare quale unità era in arrivo; divertente perché difficile, poiché allora le macchine sulle linee che frequentavo erano veramente molte, come vedete dall'elenco che

Ancora la .011 sbuffante a Bassano del Grappa. (foto Pozzato, arch. Pedrazzini)

Vi ho proposto. E poi vi furono le macchine Caprotti, le "Caprottine", come venivano chiamate; ho viaggiato sulla .505 e sulla .331 più volte con il 2067 fino a Piadena, in tempo per rientrare con una coppia di ALn 556, e con il 2065 fino a Parma. Erano abbastanza complesse da guidare e il Maestro aveva da trafficare con la leva da "tenere in centro". Era un obiettivo precario. Quando raggiunto la macchina emetteva un rumore "rotondo" e un filo di fumo allo scarico: il Maestro, cremonese, diceva "Suona come un violino!". Era vero. Mi ricordo il viaggio da San Zeno a Montirone, sulla linea di Parma; si affrontava il lungo rettilineo lievemente in salita accorciando continuamente la leva attraverso il volantino che comandava la distribuzione. Il Maestro tendeva l'orecchio mentre controllava "i denti" sul cursore e dalla sua espressione mi accorgevo quando il risultato era conseguito; si percepiva perfettamente come la macchina lavorasse con minimo sforzo. Non voglio addentarmi nella spiegazione tecnica, ci sarà tempo e modo; ho solo esposto un ricordo di cosa significasse viaggiare nella cabina di guida di una "piccola" macchina Caprotti. Sulla 640 già era diverso; in qualche modo ci si poteva rifare alla 685, sulla 625 era un caso a sé. Concludo questo breve ricordo di queste macchine con un omaggio alla 625.011 che fa bella mostra di sé in stazione di Trento, ammirata dai viaggiatori in transito, come simbolo e pegno d'affetto di una realizzazione tecnica che ha più di cent'anni e che ancora ci emoziona vedendola.

La "nostra" signorina

La 625.011 monumentata a Trento nasce nel 1910 a Saronno dalle fucine delle "Costruzioni Meccaniche" con il numero di costruzione 408. E' la più vecchia macchina del suo gruppo oggi esistente in Italia anche se a dire il vero a Fiabilandia, il parco divertimenti di Miramare di Rimini è conservata la gemella .012. Difficile dire quale delle due ha effettivamente visto la luce per prima, ma si tratta comunque di ore e noi ci affidiamo ai numeri.
Dei primi 28 anni di vita non abbiamo trovato notizie ma grazie all'amico Gino Savaris che ha consultato i suoi archivi possiamo ricostruire parte della vita della "nostra Signorina".
La sua storia recente ha inizio nel 1938 quando la troviamo assegnata a Catanzaro da gennaio ad agosto. Poi Cosenza dall'agosto '38 al luglio '42 quando viene inviata a Pietrarsa per revisione con rientro a Cosenza nel settembre '42 sino a luglio 1948; in questo periodo e più precisamente dal '43 al '44 la nostra fu arruolata dagli alleati e immatricolata MRS 3179 (vedi articolo a ricordo del Gruppo). Quindi un'altra revisione (illeggibile la località sembrerebbe Bari) da agosto '48 al novembre 1949. Rientrata a Catanzaro sino a tutto gennaio 1951. Passata a Reggio Calabria da febbraio '51 sino a inizio marzo '51. Rientra a Catanzaro a marzo '51 sino ad aprile 57. Da maggio '57 a inizio agosto '57 a Pietrarsa per revisione. Rientra a Cosenza da settembre '57 a ottobre '57. Trasferita a Reggio C. dall'ottobre 5'7 al Marzo 1962. Trasferita poi a Casenza da metà marzo '62 a metà novembre 1962. Passata a Paola da metà novembre 1962 a metà Dicembre 62. Ceduta poi a Campobasso da fine dicembre '62 a tutto novembre 1965. Arriva poi a Verona per una revisione che dura dal dicembre 1965 ad aprile 1966 ed è quindi assegnata a Venezia. Mancano poi movimentazioni successive, c'è solo una annotazione senza data che rivela l'assegnazione a Verona ed una nota finale "Scade Ovis 30/11/1979".
E' stata l'ultima vaporiera del suo tipo ad effettuare servizio regolare sulla Valsugana nel maggio 1977. Accantonata in DL di Trento negli anni '80 venne monumentata presso lo stesso DL visibile da Corso Buonarroti. Nel maggio 1997 venne riposizionata tra la nuova stazione della Ferrovia Trento-Malé e il primo binario della stazione FS lato nord. Nel maggio 2008 venne nuovamente riposizionata, questa volta all'estremo nord del marciapiede tra il II° e III° binario della stazione FS dove tuttora si trova in discrete condizioni.

In Corso Buonarroti nel 1981. (foto Pierluigi Filosi).

Numerazione F.S. fino al I semestre 1919 (cinque cifre)	Numerazione F.S. dal II semestre 1919 (sei cifre)	Numerazione M.R.S. 1943 +1944	Casa costruttrice	Località	numero di costruzione	Anno	Demolizione	Annotazioni
62501	625.001	3174	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	398	00.00.1910	00.06.1978.	
62502	625.002	3175	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	399	00.00.1910	00.11.1981	
62503	625.003	3123	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	400	00.00.1910	00.03.1985.	
62504	625.004	3176	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	401	00.00.1910	00.05.1983.	
62505	625.005	3177	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	402	00.00.1910	00.03.1975.	
62506	625.006	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	403	00.00.1910	00.10.1981.	
62507	625.007	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	404	00.00.1910	00.02.1978.	
62508	625.008	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	405	00.00.1910	00.06.1978.	
62509	625.009	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	406	00.00.1910	00.06.1978.	
62510	625.010	3178	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	407	00.00.1910	00.02.1978.	
62511	625.011	3179	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	408	00.00.1910	esistente	Monumento in stazione di Trento
62512	625.012	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	409	00.00.1910	esistente	Monumento nel parco di divertimenti di Fiabilandia a Rimini. . Sul duomo la tabella riporta il nc 399 della 625.002
62513	625.013	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	410	00.00.1910	00.03.1930	Demolita probabilmente a causa di un incidente
62514	625.014	-	Ansaldo	Genova	895	00.00.1910	00.03.1965	Trasformata in 623.014 il 14 luglio 1953. Radiata nel 1964
62515	625.015	-	Ansaldo	Genova	896	00.00.1910	00.05.1975	
62516	625.016	-	Ansaldo	Genova	897	00.00.1910	00.02.1965	Trasformata in 623.016 il 6 luglio 1953. Radiata nel 1964
62517	625.017	-	Ansaldo	Genova	898	00.00.1910	esistente	Conservata funzionante a Roma.
62518	625.018	3180	Ansaldo	Genova	899	00.00.1910	00.02.1985	Modificata con guida a sinistra
62519	625.019	3181	Ansaldo	Genova	900	00.00.1910	00.05.1975	
62520	625.020	-	Ansaldo	Genova	901	00.00.1910	00.06.1978	
62521	625.021	-	Ansaldo	Genova	902	00.00.1910	00.10.1974	Trasformata in 623.021 l'11 febbraio 1953. Radiata nel 1969
62522	625.022	-	Ansaldo	Genova	903	00.00.1910	00.06.1952	
62523	625.023	-	Ansaldo	Genova	904	00.00.1911	00.10.1981	
62524	625.024	-	Ansaldo	Genova	905	00.00.1911	00.01.1974	
62525	625.025	-	Ansaldo	Genova	906	00.00.1911	00.11.1978	
62526	625.026	3107	Ansaldo	Genova	907	00.00.1911	00.08.1964	
62527	625.027	3182	Ansaldo	Genova	908	00.00.1911	esistente	Conservata presso le officine GTT di Moretta come fonte di parti di ricambio.
62528	625.028	3183	Ansaldo	Genova	909	00.00.1911	00.11.1981	
62529	625.029	-	Ansaldo	Genova	910	00.00.1911	00.12.1946	Danneggiata irreparabilmente durante la guerra
62530	625.030	3184	Ansaldo	Genova	911	00.00.1911	esistente	Esposta al Museo Ferroviario Nazionale di Pietrarsa.
62531	625.031	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	422	00.00.1911	00.12.1964	Trasformata in 623.031 il 30 gennaio 1953. Radiata nel 1964
62532	625.032	3108	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	423	00.00.1911	00.04.1978	
62533	625.033	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	424	00.00.1911	00.03.1965	
62534	625.034	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	425	00.00.1911	00.09.1985	
62535	625.035	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	426	00.00.1912	00.05.1975	
62536	625.036	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	427	00.00.1912	00.11.1976	
62537	625.037	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	428	00.00.1912	00.10.1977	
62538	625.038	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	429	00.00.1912	00.10.1981	
62539	625.039	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	430	00.00.1912	00.08.1981	
62540	625.040	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	431	00.00.1912	00.04.1978	
62541	625.041	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	432	00.00.1912	00.10.1977	
62542	625.042	3185	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	433	00.00.1912	00.03.1985	
62543	625.043	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	434	00.00.1912	00.08.1957	
62544	625.044	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	435	00.00.1912	00.06.1968	Trasformata in 623.044 il 24 febbraio 1953. Radiata nel 1967
62545	625.045	3168	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	436	00.00.1912	00.10.1964	
62546	625.046	3279	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	437	00.00.1912	00.10 1981	
62547	625.047	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	438	00.00.1912	00.03.1983	
62548	625.048	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	439	00.00.1912	00.05.1954	
62549	625.049	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	440	00.00.1912	00.06.1952	
62550	625.050	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	441	00.00.1912	esistente	Conservata dal Museo Nazionale dei Trasporti a S. Stefano di Magra, in attesa di restauro.
62551	625.051	-	Ansaldo	Genova	971	00.00.1912	00.02.1964	
62552	625.052	3186	Ansaldo	Genova	972	00.00.1912	00.03.1978	
62553	625.053	-	Ansaldo	Genova	973	00.00.1912	00.10 1978	
62554	625.054	3187	Ansaldo	Genova	974	00.00.1912	esistente	In attesa di restauro presso il DL di Pistoia
62555	625.055	3169	Ansaldo	Genova	975	00.00.1912	esistente	Venduta a "Italvapore" - D.R.S. Pistoia - Conservata a Pistoia in attesa di restauro.
62556	625.056	-	Ansaldo	Genova	976	00.00.1912	00.07.1947	Danneggiata irreparabilmente durante la guerra
62557	625.057	-	Ansaldo	Genova	977	00.00.1912	00.11.1959	
62558	625.058	-	Ansaldo	Genova	978	00.00.1912	00.10.1981	
62559	625.059	3280	Ansaldo	Genova	979	00.00.1912	00.06.1978	
62560	625.060	-	Ansaldo	Genova	980	00.00.1912	00.05.1975	
62561	625.061	-	Ansaldo	Genova	981	00.00.1912	00.11 1972	Trasformata in 623.061 il 22 febbraio 1953. Radiata nel 1971
62562	625.062	-	Ansaldo	Genova	982	00.00.1912	00.11.1976	
62563	625.063	-	Ansaldo	Genova	983	00.00.1912	00.06.1978	
62564	625.064	3124	Ansaldo	Genova	984	00.00.1912	00.06.1978	

62565	625.065	-	Ansaldo	Genova	985	00.00.1912	00.11.1976	
62566	625.066	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	443	00.00.1913	00.10.1952	
62567	625.067	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	444	00.00.1913	00.03.1970	Trasformata in 623.067 il 20 dicembre 1952. Radiata nel 1967
62568	625.068	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	445	00.00.1913	00.11.1976	
62569	625.069	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	446	00.00.1913	00.04.1965	
62570	625.070	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	447	00.00.1913	00.11.1976	
62571	625.071	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	448	00.00.1913	00.03.1985	
62572	625.072	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	449	00.00.1913	00.05 1975	Trasformata in 623.072 il 10 gennaio 1953. Radiata nel 1969
62573	625.073	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	450	00.00.1913	00.05.1965	
62574	625.074	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	451	00.00.1913	00.10.1972	
62575	625.075	3188	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	452	00.00.1913	00.09.1979	
62576	625.076	3189	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	453	00.00.1913	esistente	Monumento nei giardini pubblici di Desenzano, parcheggio via Anelli
62577	625.077	3190	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	454	00.00.1913	00.06.1978	
62578	625.078	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	455	00.00.1913	00.05.1965	
62579	625.079	3125	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	456	00.00.1913	00.02.1973	Trasformata in 623.079 il 26 marzo 1953. Radiata nel 1971
62580	625.080	3126	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	457	00.00.1913	00.08 1964	
62581	625.081	3191	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	458	00.00.1913	00.07.1975	Trasformata in 623.081 il 30 maggio 1953. Radiata nel 1969
62582	625.082	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	459	00.00.1913	00.08.1952	
62583	625.083	3192	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	460	00.00.1913	00.03.1970	
62584	625.084	3193	Officine Meccaniche - Milano	Milano	539	00.00.1914	00.10.1956	
62585	625.085	-	Officine Meccaniche - Milano	Milano	540	00.00.1914	00.08 1964	Modificata con forno in acciaio anziché rame.
62586	625.086	-	Officine Meccaniche - Milano	Milano	541	00.00.1914	00.02 .1978	
62587	625.087	-	Officine Meccaniche - Milano	Milano	542	00.00.1914	00.06.1978	
62588	625.088	-	Officine Meccaniche - Milano	Milano	543	00.00.1914	00.03.1983	
62589	625.089	-	Officine Meccaniche - Milano	Milano	544	00.00.1914	00.02.1965	Trasformata in 623.089 il 26 marzo 1953. Radiata nel 1964
62590	625.090	-	Officine Meccaniche - Milano	Milano	545	00.00.1914	00.03.1985	
62591	625.091	-	Officine Meccaniche - Milano	Milano	546	00.00.1914	esistente	Monumento presso la ditta Dotto a Castelfranco Veneto. Sul duomo la tabella riporta il nc 1245 della 625.109
62592	625.092	-	Officine Meccaniche - Milano	Milano	547	00.00.1914	00.12.1979	
62593	625.093	-	Officine Meccaniche - Milano	Milano	548	00.00.1914	00.05 1965	
62594	625.094	-	Officine Meccaniche - Milano	Milano	549	00.00.1914	00.10.1977	
62595	625.095	-	Officine Meccaniche - Milano	Milano	550	00.00.1914	00.11.1976	
62596	625.096	-	Officine Meccaniche - Milano	Milano	551	00.00.1914	00.12.1964.	Trasformata in 623.096 il 28 maggio 1953. Radiata nel 1964
62597	625.097	-	Officine Meccaniche - Milano	Milano	552	00.00.1914	00.04.1965	Trasformata in 623.097 il 21 luglio 1953. Radiata nel 1964
62598	625.098	-	Officine Meccaniche - Milano	Milano	553	00.00.1914	00.12.1964	Trasformata in 623.098 il 9 giugno 1953. Radiata nel 1964
62599	625.099	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	482	00.00.1914	00.10.1981	
625100	625.100	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	483	00.00.1914	esistente	Modificata con forno in acciaio anziché rame. In dotazione alla D.T.R. Emilia Romagna, D.R.S .Rimini, ex Bologna, ex Pistoia, nel 2013 assegnata al DL Lombardia di Tirano per il traino di treni d'agenzia
625101	625.101	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	484	00.00.1914	esistente	Già monumento a Roma, ora a Roma Smistamento a disposizione M.E.R.S. in attesa decisioni
625102	625.102	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	485	00.00.1914	esistente	Monumento a Miradolo Terme (Pavia)
625103	625.103	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	486	00.00.1914	00.02.1974	
625104	625.104	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	487	00.00.1914	00.11.1969	Trasformata in 623.104 il 10 aprile 1953. Radiata nel 1968
625105	625.105	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	488	00.00.1914	00.05.1978	
625106	625.106	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	489	00.00.1914	00.06.1968	Trasformata in 623.106 il 23 aprile 1953. Radiata nel 1967
625107	625.107	-	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	490	00.00.1914	esistente	Ceduta alla Slovenia nel 1988 è conservata alla stazione di Smartno ob Paki.
625108	625.108	3194	Costruzioni Meccaniche - Saronno	Saronno	491	00.00.1914	00.10.1978	
-	625.109	-	Ansaldo	Genova	1245	00.00.1922	00.06.1985	
-	625.110	-	Ansaldo	Genova	1246	00.00.1922	00.11.1957	
-	625.111	-	Ansaldo	Genova	1247	00.00.1922	00.00.1945	Danneggiata irreparabilmente durante la guerra
-	625.112	-	Ansaldo	Genova	1248	00.00.1922	00.05.1983	
-	625.113	-	Ansaldo	Genova	1249	00.00.1922	00.11.1945	Danneggiata irreparabilmente durante la guerra
-	625.114	-	Ansaldo	Genova	1250	00.00.1922	00.06.1968	Trasformata in 623.114 il 29 ottobre 1952. Radiata nel 1967
-	625.115	3172	Ansaldo	Genova	1251	00.00.1922	00.09.1979	
-	625.116	-	Ansaldo	Genova	1252	00.00.1922	esistente	Consegnata alla Associazione Verbano Express e conservata a Luino. Non atta alla circolazione. Radiata il 30.06.1985
-	625.117	-	Ansaldo	Genova	1253	00.00.1922	00.03.1985	
-	625.118	-	Ansaldo	Genova	1254	00.00.1922	00.07.1990	
-	625.119	-	Ansaldo	Genova	1255	00.00.1922	00.09.1981	
-	625.120	-	Ansaldo	Genova	1256	00.00.1922	00.03.1979	
-	625.121	-	Ansaldo	Genova	1257	00.00.1922	00.06.1968	Trasformata in 623.121 il 20 agosto 1953. Radiata nel 1967
-	625.122	3195	Ansaldo	Genova	1258	00.00.1922	00.06.1978	
-	625.123	3196	Ansaldo	Genova	1259	00.00.1922	esistente	Conservata a Verona Porta Vescovo
-	625.124	-	Ansaldo	Genova	1260	00.00.1922	00.02.1964	
-	625.125	-	Ansaldo	Genova	1261	00.00.1922	00.01.1968	
-	625.126	-	Ansaldo	Genova	1262	00.00.1922	00.06.1978	
-	625.127	-	Ansaldo	Genova	1263	00.00.1922	00.03.1970	
-	625.128		Ansaldo	Genova	1264	00.00.1922	00.12.1964	Trasformata in 623.128 il 5 marzo 1953. Radiata nel 1964
-	625.129	3197	Ansaldo	Genova	1265	00.00.1922	esistente	Accantonata dall'agosto 1992 in attesa di essere trasformata in monumento a Bucinasco, fu invece traslata a Cremona nell'aprile 2000.
-	625.130	-	Ansaldo	Genova	1266	00.00.1922	00.03.1970.	Trasformata in 623.130 il 18 marzo 1953. Radiata nel 1968
-	625.131	-	Ansaldo	Genova	1267	00.00.1922	esistente	Conservata monumento a Vicenza stazione FS in condizioni deplorevoli

-	625.132	-	Ansaldo	Genova	1268	00.00.1922	00.03.1985	
-	625.133	3173	Ansaldo	Genova	1269	00.00.1922	00.07.1978	
-	625.134	-	Ansaldo	Genova	1270	00.00.1922	00.08.1952	
-	625.135	-	Ansaldo	Genova	1271	00.00.1922	00.03.1985	Forno in rame
-	625.136	3198	Ansaldo	Genova	1272	00.00.1922	00.04.1978	
-	625.137	-	Ansaldo	Genova	1273	00.00.1922	00.03.1985	
-	625.138	-	Ansaldo	Genova	1274	00.00.1922	00.02.1963	
-	625.139	-	Ansaldo	Genova	1275	00.00.1922	esistente	Ceduta nel 1947 (con contratto formalizzato nel 1958) alle ferrovie Jugoslave e reiimmatricolata con marche JZ 131 048.
-	625.140	-	Ansaldo	Genova	1276	00.00.1922	00.06.1968	Trasformata in 623.140 il 19 maggio 1953. Radiata nel 1967
-	625.141	-	Ansaldo	Genova	1277	00.00.1922	00.04.1978.	
-	625.142	-	Ansaldo	Genova	1278	00.00.1922	esistente	Conservata statica a Pistoia, in dotazione a D.T.R. Toscana, attesa riparazioni
-	625.143	-	Ansaldo	Genova	1279	00.00.1922	00.08.1981	
-	625.144	3286	Ansaldo	Genova	1280	00.00.1922	esistente	Monumento presso il D.F.L. a Catanzaro Lido
-	625.145	-	Ansaldo	Genova	1281	00.00.1922	00.11.1952	
-	625.146	-	Ansaldo	Genova	1282	00.00.1922	00.08.1981	
-	625.147	-	Ansaldo	Genova	1283	00.00.1922	00.09.1979	
-	625.148	-	Ansaldo	Genova	1284	00.00.1922	00.03.1983	
-	625.149	-	Ansaldo	Genova	1285	00.00.1922	00.07.1990	
-	625.150	-	Ansaldo	Genova	1286	00.00.1922	00.12.1964	Trasformata in 623.150 il 2 aprile 1953. Radiata nel 1964
-	625.151	-	Ansaldo	Genova	1287	00.00.1922	00.09.1981	
-	625.152	-	Ansaldo	Genova	1288	00.00.1922	esistente	Conservata monumento ad Ascoli Satriano (Foggia) presso Azienda Costruzioni "Di Niscio"
-	625.153	-	Ansaldo	Genova	1289	00.00.1922	esistente	Conservata monumento a Genova presso il centro commerciale Fiumana sotto la stazione FS Sampierdarena con l'errato numero di costruzione 1283 del 1923.
-	625.154	-	Ansaldo	Genova	1290	00.00.1922	00.09.1965	
-	625.155	-	Ansaldo	Genova	1291	00.00.1922	00.05.1965	
-	625.156	-	Ansaldo	Genova	1292	00.00.1922	00.06.1978	
-	625.157	-	Ansaldo	Genova	1293	00.00.1922	00.06.1983	
-	625.158	-	Ansaldo	Genova	1294	00.00.1922	00.11.1947	Danneggiata irreparabilmente durante la guerra
-	625.159	-	Ansaldo	Genova	1295	00.00.1922	00.05.1958	
-	625.160	3165	Ansaldo	Genova	1296	00.00.1922	00.06.1978	
-	625.161	3199	Ansaldo	Genova	1297	00.00.1922	esistente	Conservata monumento a S. Giovanni Lupatoto presso gli stabilimenti Rana.
-	625.162	-	Ansaldo	Genova	1298	00.00.1922	00.11.1952	
-	625.163	-	Ansaldo	Genova	1299	00.00.1922	00.05.1952	
-	625.164	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8024	00.00.1922	esistente	proprietà del Museo Ferroviario Piemontese, accantonata in DL di Bologna San Donato
-	625.165	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8025	00.00.1922	00.03.1985	
-	625.166	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8026	00.00.1922	00.01.1966	
-	625.167	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8027	00.00.1922	00.04.1978	
-	625.168	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8028	00.00.1922	00.11.1978	
-	625.169	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8029	00.00.1922	00.03.1983	
-	625.170	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8030	00.00.1922	00.03.1985	
-	625.171	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8031	00.00.1922	00.03.1968	
-	625.172	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8032	00.00.1922	00.07.1947	Danneggiata irreparabilmente durante la guerra
-	625.173	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8033	00.00.1922	00.06.1966	
-	625.174	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8034	00.00.1922	00.02.1965	
-	625.175	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8035	00.00.1922	00.01.1957	
-	625.176	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8036	00.00.1922	00.10.1981	
-	625.177	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8037	00.00.1922	esistente	Conservata funzionante. Ex Lombardia, dal 2013 al DL di Pistoia utilizzata per il traino di treni d'agenzia
-	625.178	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8038	00.00.1922	00.01.1965	Trasformata in 623.178 il il 31 gennaio 1953. Radiata nel 1964
-	625.179	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8039	00.00.1922	00.07.1990	
-	625.180	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8040	00.00.1922	00.05.1954	
-	625.181	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8041	00.00.1922	00.03.1985	
-	625.182	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8042	00.00.1922	00.05.1978	
-	625.183	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8043	00.00.1922	00.11.1955	
-	625.184	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8044	00.00.1922	00.04.1985	
-	625.185	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8045	00.00.1922	00.03.1968	Trasformata in 623.185 il 10 gennaio1953. Radiata nel 1967
-	625.186	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8046	00.00.1922	00.06.1968	Trasformata in 623.186 il 22 luglio 1952. Radiata nel 1967
-	625.187	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8047	00.00.1922	00.07.1978	
-	625.188	-	Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff	Berlin (D)	8048	00.00.1922	00.05.1965	

Numerazione particolare F. S. Gr. 625 Caprotti con prefisso 3,4,5 al numero ordinale di servizio	Numerazione M.R.S. 1943 -1944	Casa costruttrice (come 625 con distribuzione Caprotti)	Data di trasformazione in 625 con distribuzione Caprotti	Deposito di assegnazione nel 1944	Ultimo deposito di assegnazione	Annotazioni
625.301	3127	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1931	Catanzaro	Cremona	Venduta nel gennaio 1967.
625.303	3100	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1931	Cosenza	Cosenza	Demolita dalle Officine F.S. di Verona nel gennaio1937.
625.304	3200	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1931	Messina	Catanzaro	Venduta nel maggio 1964.
625.305	3201	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1931	Catanzaro	Paola	Venduta nel giugno 1964.
625.306	3202	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1931	Catanzaro	Cremona	Venduta nel febbraio 1966.
625.307	3203	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1931	Palermo	Foggia	Venduta nell'aprile 1964.
625.308	3102	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1931	Messina	Ancona	Già assegnata al DL di Pescara, attualmente si trova in fase di restauro al DL di Pistoia, settore Rotabili Storici. E' l'unica locomotiva del Gr.625 con distribuzione Caprotti ancora esistente.
625.311	3128	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.01.1932	Messina	Catanzaro	Venduta nell'aprile 1965.
625.312	3204	O.M. - Milano	00.08.1931	Palermo	Catanzaro	Demolita in deposito locomotive di Catanzaro nel maggio 1956
625.314	3205	O.M. - Milano	00.11.1931	Catanzaro	Foggia	Venduta nel marzo 1964.
625.315	3206	O.M. - Milano	00.08.1931	Palermo	Catanzaro	Venduta nel giugno 1964.
625.316	3129	O.M. - Milano	00.08.1931	Palermo	Verona	Demolita dalle Officine F.S. di Verona nel maggio 1967
625.317	3207	O.M. - Milano	00.10.1931	Palermo	Venezia	Ritrasformata in 623.317 il 10 marzo 1953. Radiata nel 1967. Demolita nel marzo 1970.
625.318	3208	O.M. - Milano	00.08.1931	Palermo	Pescara	Venduta nel dicembre 1963.
625.319	3209	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.12.1932	Palermo	Catanzaro	Venduta nel luglio 1968.
625.320	3210	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1931	Palermo	Catanzaro	Venduta nel luglio 1963.
625.321	3211	O.M. - Milano	00.08.1931	Messina	Paola	Venduta nel maggio 1967.
625.322	-	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1931	Taranto	Bologna	Demolita nel deposito locomotive di Bologna nell'aprile 1956.
625.323	3130	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1931	Palermo	Venezia	Ritrasformata in 623.323 il 17 maggio 1953. Radiata nel 1967. Venduta nel gennaio 1967
625.324	-	O.M. - Milano	00.10.1931	Palermo	Reggio di Calabria	Demolita nel deposito locomotive di Reggio di Calabria nel febbraio 1963
625.325	3212	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1931	Palermo	Catanzaro	Venduta nel maggio 1967
625.326	3131	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1931	Messina	Foggia	Demolita nel deposito locomotive di Foggia nel giugno 1964
625.327	3109	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1931	Messina	Ancona	Venduta nel marzo 1966
625.328	3213	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1931	Palermo	Catanzaro	Demolita nel deposito locomotive di Catanzaro nel maggio 1951.
625.329	3110	O.M. - Milano	00.11.1931	Palermo	Venezia	Ritrasformata in 623.329 il 10 agosto 1953. Venduta nel marzo1970.
625.330	3132	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1931	Palermo	Paola	Venduta nel marzo 1964.
625.331	3214	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1931	Palermo	Cremona	Venduta nel novembre 1969.
625.332	3275	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.10.1932	Palermo	Verona	Venduta nel giugno 1963
625.337	3215	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.12.1932	Cosenza	Paola	Venduta nel giugno 1966
625.339	-	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1931	Palermo	Verona	Demolita dalle Officine F.S. di Verona nell'aprile 1964.
625.340	-	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1931	Palermo	Foggia	Venduta nel marzo 1964
625.341	3133	O.M. - Milano	00.08.1931	Messina	Foggia	Venduta nel giugno 1964.
625.342	3134	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1931	Palermo	Mantova	Demolita dalle Officine F.S. di Verona nel luglio 1957.
625.343	3135	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1931	Messina	Catanzaro	Venduta nel giugno 1964
625.345	-	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.12.1932	Messina	Livorno	Demolita nel deposito locomotive di Livorno nel settembre 1947
625.346	3217	O.M. - Milano	00.10.1931	Messina	Verona	Venduta nel febbraio 1966.
625.347	-	O.M. - Milano	00.09.1931	Messina	Cremona	Venduta nel febbraio 1968
625.349	3218	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1931	Palermo	Paola	Venduta nel giugno 1964.
625.351	3117	O.M. - Milano	00.12.1929	Taranto	Verona	Demolita dalle Officine F.S. di Verona nell'agosto 1964.
625.352	-	O.M. - Milano	00.05.1932	Taranto	Verona	Venduta nel gennaio 1965
625.354	3219	O.M. - Milano	00.03.1932	Messina	Cosenza	Venduta nel maggio 1964.
625.356	3136	O.M. - Milano	00.11.1929	Taranto	Catanzaro	Demolita dalle Officine F.S. di Pietrarsa nel dicembre 1969.
625.358	3220	O.M. - Milano	00.11.1930	Taranto	Catanzaro	Demolita dalle Officine F.S. di Pietrarsa nell'ottobre 1969.
625.363	3118	O.M. - Milano	00.11.1929	Pescara	Foggia	Venduta nell'aprile 1964.
625.365	3111	O.M. - Milano	00.01.1930	Ancona	Catanzaro	Venduta nel maggio 1964.
625.367	3113	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.09.1932	Ancona	Paola	Venduta nel luglio 1968.
625.368	3137	O.M. - Milano	00.12.1929	Ancona	Paola	Venduta nel maggio 1964.
625.369	3138	O.M. - Milano	00.11.1932	Ancona	Catanzaro	Demolita nel deposito locomotive di Catanzaro nel marzo 1958.
625.370	3139	O.M. - Milano	00.01.1932	Ancona	Verona	Venduta nel marzo 1964.
625.371	3221	O.M. - Milano	00.01.1930	Ancona	Catanzaro	Demolita nel deposito locomotive di Catanzaro nel marzo 1956.
625.372	3222	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.10.1932	Ancona	Paola	Venduta nel luglio 1967
625.374	3223	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.11.1932	Ancona	Foggia	Venduta nel giugno 1965
625.375	3224	O.M. - Milano	00.08.1929	Ancona	Cosenza	Venduta nel maggio 1964.
625.378	3278	O.M. - Milano	00.03.1932	Cosenza	Catanzaro	Venduta nel maggio 1967
625.382	3140	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.12.1931	Ancona	Foggia	Venduta nel maggio 1968

625.383	3103	O.M. - Milano	00.11.1931	Catanzaro	Venezia Mare	Trasformata in 623.383 il 15 giugno1953. Radiata nel 1967. Venduta nel gennaio 1968.
625.384	3141	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.11.1932	Catanzaro	Paola	Venduta nel maggio 1964.
625.386	3225	O.M. - Milano	00.09.1929	Taranto	Catanzaro	Venduta nel maggio 1964.
625.389	3105	O.M. - Milano	00.08.1931	Taranto	Verona	Venduta nel gennaio 1966
625.390	3226	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.11.1932	Catanzaro	Foggia	Venduta nel maggio 1968
625.394	3227	O.M. - Milano	00.11.1930	Palermo	Foggia	Venduta nel giugno 1965
625.398	3166	O.M. - Milano	00.09.1929	Ancona	Catanzaro	Venduta nell'aprile 1965
625.400	3142	O.M. - Milano	00.11.1931	Catanzaro	Paola	Venduta nel maggio 1964.
625.402	3228	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.10.1931	Palermo	Catanzaro	Venduta nell'aprile 1964.
625.404	3229	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.10.1932	Catanzaro	Foggia	Demolita dalle Officine F.S. di Pietrarsa nel novembre 1967.
625.406	3230	O.M. - Milano	00.10.1932	Catanzaro	Venezia	Trasformata in 623.406 il 26 agosto 1953. Radiata nel 1967. Venduta nel gennaio 1967
625.407	3143	O.M. - Milano	00.03.1932	Catanzaro	Catanzaro	Venduta nel maggio 1964
625.408	3144	O.M. - Milano	00.10.1929	Taranto	Foggia	Venduta nel maggio 1964
625.409	3231	O.M. - Milano	00.03.1932	Catanzaro	Paola	Venduta nel luglio 1967
625.410	3119	O.M. - Milano	00.12.1931	Palermo	Catanzaro	Venduta nel giugno 1966
625.411	3122	O.M. - Milano	00.10.1931	Reggio di Calabria	?	Venduta nel dicembre 1964
625.412	3232	O.M. - Milano	00.12.1931	Ancona	?	Venduta nell'aprile 1964
625.413	3233	O.M. - Milano	00.08.1931	Catanzaro	Cosenza	Venduta nel giugno 1966
625.415	-	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.11.1931	Catanzaro	?	Venduta nel gennaio 1965
625.416	3234	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.10.1931	Taranto	Reggio di Calabria	Venduta nel febbraio 1966.
625.417	3235	O.M. - Milano	00.10.1929	Catanzaro	Reggio di Calabria	Venduta nell'aprile 1964
625.422	3145	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.12.1931	Taranto	Catanzaro	Venduta nell'aprile 1965
625.424	-	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.10.1931	Catanzaro	Cosenza	Venduta nel giugno 1964
625.426	3226	O.M. - Milano	00.08.1929	Ancona	Catanzaro	Demolita nel deposito locomotive di Catanzaro nel dicembre 1952
625.427	3237	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.10.1931	Reggio di Calabria	Catanzaro	Venduta nell'aprile 1965
625.428	3238	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.12.1932	Catanzaro	Taranto	Venduta nel luglio 1966
625.429	3239	O.M. - Milano	00.10.1932	Catanzaro	Verona	Venduta nel febbraio 1964
625.432	3146	O.M. - Milano	00.11.1929	Palermo	Venezia	Ritrasformata in 623.432 il 22 giugno 1953. Radiata nel 1967. Venduta nel marzo 1970.
625.435	3240	O.M. - Milano	00.12.1931	Reggio di Calabria	Foggia	Venduta nel giugno 1963
625.436	3120	O.M. - Milano	00.10.1929	Catanzaro	Foggia	Venduta nel maggio 1964
625.437	3241	O.M. - Milano	00.08.1929	Messina	Verona	Venduta nel febbraio 1964
625.438	3242	O.M. - Milano	00.09.1929	Palermo	Cremona	Venduta nel gennaio 1967.
625.440	3147	O.M. - Milano	00.10.1931	Reggio di Calabria	Salerno	Demolita nelle Officine F.S. di Foggia nel dicembre 1954.
625.441	3277	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.10.1931	Reggio di Calabria	Foggia	Venduta nell'aprile 1964.
625.442	3148	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.11.1932	Reggio di Calabria	Verona	Venduta nel febbraio 1964
625.443	3149	O.M. - Milano	00.11.1932	Palermo	Foggia	Venduta nel maggio 1968
625.445	3243	O.M. - Milano	00.11.1930	Palermo	Cosenza	Venduta nel maggio 1965
625.446	3244	O.M. - Milano	00.10.1931	Taranto	Venezia	Ritrasformata in 623.446 il 23 maggio 1953. Radiata nel 1967. Venduta nel marzo 1970.
625.449	3245	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.03.1932	Reggio di Calabria	Foggia	Venduta nell'aprile 1964
625.453	3246	O.M. - Milano	00.08.1929	Reggio di Calabria	Cremona	Venduta nell'agosto 1964
625.455	3114	O.M. - Milano	00.08.1931	Taranto	Cosenza	Venduta nell'aprile 1965
625.456	3170	O.M. - Milano	00.09.1929	Taranto	Cremona	Venduta nel febbraio 1966
625.464	3247	O.M. - Milano	00.09.1929	Taranto	Catanzaro	Venduta nel maggio 1967
625.465	3248	O.M. - Milano	00.08.1929	Taranto	Verona	Venduta nel febbraio 1964
625.469	3150	O.M. - Milano	00.08.1931	Taranto	Venezia	Ritrasformata in 623.469 il 12 aprile 1953. Radiata nel 1967. Venduta nell'ottobre 1969.
625.471	3112	O.M. - Milano	00.09.1929	Taranto	Pescara	Venduta nel dicembre 1963.
625.472	-	O.M. - Milano	00.10.1929	Messina	Venezia	Ritrasformata in 623.472 il 27 luglio 1953. Radiata nel 1967. Venduta nel gennaio 1968
625.473	3151	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.12.1931	Taranto	Catanzaro	Venduta nel maggio 1967
625.474	3152	O.M. - Milano	00.12.1931	Taranto	Foggia	Venduta nell'aprile 1964
625.475	3249	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.12.1931	Reggio di Calabria	Foggia	Venduta nel marzo1964
625.477	3104	O.M. - Milano	00.08.1931	Taranto	Foggia	Venduta nell'aprile 1964
625.478	3153	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.01.1932	Catanzaro	Catanzaro	Venduta nel giugno 1964
625.479	-	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.09.1932	Taranto	Verona	Venduta nel febbraio 1964
625.481	3250	O.M. - Milano	00.08.1931	Taranto	Paola	Venduta nel maggio1964.
625.482	3154	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.01.1933	Taranto	?	Venduta nel maggio 1967.
625.483	3251	O.M. - Milano	00.04.1932	Taranto	Venezia	Ritrasformata in 623.483 il 3 agosto 1953. Demolita nell'agosto 1965
625.485	3171	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.12.1931	Reggio di Calabria	Torino	Demolita in deposito locomotive di Torino nell'agosto 1952.
625.488	3252	O.M. - Milano	00.10.1929	Reggio di Calabria	Verona	Venduta nel dicembre 1964
625.492	3253	O.M. - Milano	00.12.1929	Taranto	Foggia	Venduta nel maggio 1964.
625.494	3115	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.10.1932	Taranto	Verona	Venduta nel gennaio 1966
625.495	3276	O.M. - Milano	00.10.1931	Taranto	Foggia	Venduta nell'aprile 1964

625.496	-	O.M. - Milano	00.02.1930	Ancona	Paola	Venduta nel luglio 1977.
625.497	3254	O.M. - Milano	00.08.1929	Taranto	Catanzaro	Demolita nel deposito locomotive di Catanzaro nell'aprile 1956.
625.498	3255	O.M. - Milano	00.02.1932	Reggio di Calabria	Catanzaro	Venduta nel maggio 1964.
625.501	3155	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.11.1932	Taranto	Catanzaro	Venduta nel giugno 1964
625.502	3156	O.M. - Milano	00.10.1929	Pescara	Catanzaro	Venduta nell'aprile 1964
625.503	3256	O.M. - Milano	00.03.1932	Reggio di Calabria	Paola	Venduta nel maggio 1967
625.504	3157	O.M. - Milano	00.12.1929	Pescara	Cosenza	Venduta nel ghigno 1964
625.505	3257	O.M. - Milano	00.01.1932	Reggio di Calabria	Cremona	Venduta nel gennaio 1967.
625.506	3258	O.M. - Milano	00.12.1929	Pescara	Verona	Venduta nel febbraio 1964
625.507	3101	O.M. - Milano	00.02.1930	Pescara	Catanzaro	Venduta nel giugno 1964
625.508	3259	O.M. - Milano	00.11.1929	Pescara	Catanzaro	Demolita nel deposito locomotive di Catanzaro nell'aprile 1956.
625.509	3260	O.M. - Milano	00.01.1930	Pescara	Cremona	Venduta nel gennaio 1967
625.511	3261	O.M. - Milano	00.12.1929	Pescara	Catanzaro	Demolita nel deposito locomotive di Catanzaro nel giugno 1956.
625.514	3262	O.M. - Milano	00.12.1931	Reggio di Calabria	Catanzaro	Demolita nel deposito locomotive di Catanzaro nel marzo 1956.
625.515	3106	O.M. - Milano	00.02.1930	Reggio di Calabria	Pescara	Venduta nel febbraio 1965
625.516	3158	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.10.1932	Reggio di Calabria	Paola	Venduta nel maggio 1964
625.518	3263	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.08.1932	Reggio di Calabria	Paola	Venduta nel febbraio 1970
625.519	-	O.M. - Milano	00.11.1929	Reggio di Calabria	Verona	Venduta nel gennaio 1966
625.520	3159	O.M. - Milano	00.08.1931	Reggio di Calabria	Cosenza	Venduta nel giugno 1964.
625.521	-	O.M. - Milano	00.02.1930	Pescara	Verona	Demolita nel deposito locomotive di Verona nell'aprile 1954
625.522	3116	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.09.1932	Reggio di Calabria	Foggia	Venduta nel giugno 1963.
625.524	3160	O.M. - Milano	00.01.1930	Catanzaro	Napoli	Venduta nel maggio 1965.
625.525	3264	O.M. - Milano	00.11.1931	Reggio di Calabria	Verona	Venduta nel gennaio 1966
625.526	3265	O.M. - Milano	00.11.1929	Catanzaro	Verona	Venduta nel gennaio 1963
625.527	3266	O.M. - Milano	00.05.1932	Taranto	Catanzaro	Venduta nell'aprile 1964
625.528	3267	O.M. - Milano	00.12.1931	Reggio di Calabria	Pescara	Venduta nel dicembre 1963
625.531	3161	O.M. - Milano	00.05.1932	Catanzaro	Foggia	Venduta nel maggio 1964
625.532	3268	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.09.1932	Taranto	Catanzaro	Demolita nel deposito locomotive di Catanzaro nell'ottobre 1951
625.534	3121	O.M. - Milano	00.09.1931	Catanzaro	Paola	Venduta nel giugno 1968
625.537	3269	O.M. - Milano	00.01.1932	Pescara	Catanzaro	Venduta nel giugno 1966
625.538	3270	O.M. - Milano	00.09.1929	Pescara	Verona	Venduta nel gennaio 1965
625.539	3271	O.M. - Milano	00.12.1929	Pescara	Catanzaro	Venduta nel giugno 1964
625.541	3272	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.10.1931	Catanzaro	Catanzaro	Venduta nel giugno 1964
625.542	3273	O.M. - Milano	00.01.1930	Pescara	Catanzaro	Demolita nel deposito locomotive di Catanzaro nel maggio 1956.
625.543	3162	Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia	00.10.1931	Catanzaro	Pescara	Venduta nel marzo 1966
625.544	3163	O.M. - Milano	00.10.1931	Catanzaro	Cremona	Venduta nel gennaio 1967
625.548	3274	O.M. - Milano	00.10.1929	Catanzaro	Catanzaro	Demolita nel deposito locomotive di Napoli Smistamento nel maggio 1953

La 011 a Montebelluna nel 1974 (archivio Claudio Pedrazzini).

Tiziana Rusconi

La stazione di Trento di Angiolo Mazzoni

L' architetto

Angiolo Mazzoni (Bologna 1894 – Roma 1979) fu uno dei più importanti architetti del Ventennio fascista. La sua singolare carriera, si svolse completamente all'interno di un rapporto d'impiego pubblico, fu infatti dirigente dell'Ufficio Progetti, del Ministero delle Comunicazioni per oltre vent'anni (dal 1921 al 1943). In questo modo utilizzò uno spazio di lavoro senza precedenti in Italia, occupandosi di circa 200 progetti di cui quasi 100 realizzati, oltre alle decine di plastici e alle migliaia di disegni, dedicando gran parte della sua carriera alla realizzazione della più rappresentativa edilizia statale di quel periodo.

Durante il periodo tra prima e seconda guerra mondiale il nuovo volto di efficienza e socialità assunto dal Regime trova veste rappresentativa nell'architettura. Il grande impegno profuso in quegli anni da Mussolini nella realizzazione di edifici pubblici quali stazioni ferroviarie, palazzi postali, scuole, municipi, colonie, mostra l'intento di evidenziare la presenza dello Stato nella quotidianità della vita della gente.

Mazzoni rappresenta un simbolo di questo sistema, avendo partecipato con le sue opere, all'affermazione pragmatica del Regime; tutto questo gli costerà anche la sospensione dall'incarico ed un processo di "epurazione" alla fine della guerra con la caduta del fascismo.

Nel caso delle stazioni ferroviarie egli realizza un'architettura ferroviaria moderna, funzionale, destinata a durare. L'utilizzo delle nuove tecniche costruttive permette il passaggio dall'epopea delle "Cattedrali del ferro" di stampo ottocentesco ad un nuovo tipo di stazione adeguata alla rivoluzione dei trasporti e all'evoluzione del gusto, ormai ancorato ai nuovi valori espressivi della razionalità e dell' essenzialità decorativa. Più di altri in Italia, Mazzoni ha contribuito a formare uno "stile" dell'architettura ferroviaria, uno stile costituito da soluzioni funzionali che mantengono assoluta la loro originalità a distanza di oltre 70 anni, ma anche da forme e dettagli che sono ormai entrati nell'immaginario collettivo come "segni" incapsulati nei luoghi italiani del viaggio su rotaia. Questo "stile" è costituito da forme: quelle delle pensiline, dei sottopassi, delle panchine allacciate ai pilastri, ma anche tutta una serie di dettagli ai quali siamo abituati a tal punto da non "sentirli" più: spessori, materiali, consistenze. Sono acciai, marmi, cristalli, legni spessi ed affusolati che nessuna innovazione recente ha potuto realmente sostituire. Sono segnali, orologi, arredi: tutto un repertorio familiare che ha assunto, senza che ce ne rendessimo conto, l'autorità della tradizione e l'indiscutibilità dell'archetipo.

Il vastissimo repertorio inventivo di Mazzoni prende spunto dagli stilemi dell'architettura moderna d'oltralpe e di maestri quali: Gropius, Berlage Mendelshon, Poelzig, Mies van der Rohe, Beherens, Strandt, Dudok.

Le sue prove migliori sono le stazioni ferroviarie di Trento, Reggio Calabria, Brennero, Siena, Foggia (solo progetto, non realizzata) di un razionalismo puro. In particolare, in queste costruzioni, all'esterno e all'interno, dove gli arredi sono sempre ricchi di immaginazione, tutto è controllato per una massima resa funzionale ed in una tale unità di equilibrio da costituire un raro esempio nella produzione di quel periodo in cui spesso si saltabeccava tra i vari stili "passatisti" ed eclettici per lo più grassamente retorici e magniloquenti.

Mazzoni in quegli anni ha costruito l'idea della stazione italiana. Se Pagano ha inventato l'immagine del veicolo ferroviario moderno, disegnando le famose "Littorine" (ETR 200), Mazzoni ha lavorato con impegno nel campo degli elementi di qualificazione dello spazio collettivo. La sua attività, in questo senso, è paragonabile solamente a Otto Wagner a Vienna, con il risultato di sta-

zioni ferroviarie ed altri luoghi pubblici che sorprendono ancora oggi per la loro longevità, e che dopo anni di pubblica utilità resistono perfettamente sia dal punto di vista estetico che da quello funzionale.
Mazzoni possiede il controllo progettuale totale. I suoi lavori iniziano con gli elaborati esecutivi principalmente tecnici: piante del piano del ferro, fabbricati, pensiline e particolari strutturali. E' importantissimo lo studio in pianta dell'edificio, ma contemporaneamente egli ha già chiaro il risultato volumetrico omogeneo e compatto e sicuramente l'arredo interno; la pianta, infatti, corrisponde alle incidenze volumetriche che a loro volta corrispondono alle funzioni interne.
L'eccezionale capacità di Mazzoni di tradurre una funzione in una forma, dimostrano poi l'attenzione e la cura per le esigenze estetiche dei viaggiatori. L'interesse per la ricerca funzionale-espressiva coinvolge il mobilio fino ai particolari, gli orologi, i carrelli, le lampade, gli accessori di bar e ristorante (I, II e III classe), il "Ristoratore" d'allora, i rubinetti, il tostapane, la bistecchiera, il monta panna, la bottiglia del selz ecc. fino ai calamai e all'asciugainchiostro. Tutto disegnato personalmente da lui che pur era il Dirigente Generale dell'ufficio progetti. Mazzoni concepisce il mobilio come un tutt'uno con l'architettura e pensato contemporaneamente all'edificio stesso come ad esempio nelle stazioni di Trento, Siena, Montecatini, Reggio Calabria. La frenetica attività di Mazzoni designer non si arresta quindi alle ormai note pensiline "a doppio sbalzo" anche dette "ad ombrello" dalla forma aereodinamica da lui per primo progettate già a partire dal 1924, alle panchine portabagaglio allacciate ai pilastri, alle fontanelle a schizzo, ai porta-orario scorrevoli (a libro meccanico), ma va oltre, verso gli oggetti di uso quotidiano. Le forme affascinanti delle pensiline tondeggianti che si protendono a lambire la veloce massa metallica del treno, delle torri aggettanti sui binari, dei sottopassaggi semibui, delle segnaletiche luccicanti, dei grandi orologi (anch'essi da lui inventati) creano ancora suggestioni dopo e direi "nonostante" altri più sfortunati tentativi di design ferroviario contemporaneo!

La stazione ferroviaria di Trento (1927-1937)

I progetti per la stazione di Trento sono tre, tutti in stile moderno-razionalista; esistono inoltre due varianti, il primo bis e il secondo bis, passaggi importanti nel processo creativo.
Il primo progetto e la sua variante bis sono del 1927. Di essi rimangono le fotografie dei plastici eseguiti. Questi due primi progetti presentano un lungo e basso fabbricato viaggiatori, affiancato ad ovest dalla palazzina alloggi per il personale su due piani, ad est dalla costruzione servizi postali a tre piani. Una lunga pensilina aggettante collega tutti gli edifici lungo i binari, mentre verso la piazza è studiata come copertura d'ingresso del suo fabbricato viaggiatori. La variante del primo progetto riguarda soprattutto le dimensioni orizzontali delle costruzioni servizi postali e alloggi per il personale.
Nel secondo progetto Mazzoni elabora un ridimensionamento degli stessi edifici soggetti alla prima revisione ed in particolare un loro abbassamento in modo da rimarcare l'orizzontalità del complesso. Viene eliminata anche l'alta torre con fascio littorio, inizialmente situata a fianco dell'ufficio postale. Davanti alla costruzione alloggi personale viene posta una vasca d'acqua di forma simile a quella per Montecatini. Alcuni lievi perfezionamenti sono apportati dal secondo bis, in cui risulta nuovamente modificata l'altezza della palazzina alloggi per il personale.
Per Trento Mazzoni spiega così la scelta dell'orizzontalità: «... A questa grande importanza dell'architettura ferroviaria dal lato politico, ne corrisponde un'altra del lato estetico: la rispondenza tra l'edificio e l'ambiente architettonico paesistico» (1). Mazzoni, a Trento, avrebbe concepito di proposito un fabbricato viaggiatori basso che permetteva la vista del naturale sfondo panoramico. Anche per Siena era stato sottolineato un problema analogo. Allora Mazzoni dichiarò che le scelte formali erano state detta-

te soprattutto dal bisogno di armonizzare il nuovo edificio con l'ambiente collinare circostante. In relazione a tutto ciò vorremmo evidenziare come queste affermazioni risultino ambigue. È sicuramente vero che Mazzoni ebbe un occhio attento alle situazioni paesistiche ma è anche vero che quando egli progettò in stile moderno ideò comunque edifici bassi e piatti secondo il modulo razionalista. Le scelte fatte per Trento non differiscono da quelle per Siena o Messina o Venezia; inoltre, dal punto vista paesistico non c'è niente di meno adatto ad un luogo alpino dal clima rigido e nevoso di un tetto piatto. A ben vedere quindi le dichiarazioni programmatiche di Mazzoni sono poco attendibili e mettono in luce una personalità non del tutto scevra da opportunismi.

All'inizio del 1934 fu approvato definitivamente il terzo progetto per Trento. Il modello fu esposto nel Palazzo della Consulta. Questo plastico è l'unico ancora esistente di tutti quelli eseguiti dall'ufficio 15/bis diretto da Mazzoni (ultima sistemazione conosciuta il Museo della scienza di Milano)

La stazione costruita secondo quest'ultimo progetto ed inaugurata il 28 ottobre 1936, ha caratteristiche nuove rispetto alle precedenti proposte, infatti presenta variazioni planimetriche che interessano l'entrata l'uscita ed i percorsi dei viaggiatori.

Normalmente il sistema corrente prevedeva un atrio partenze nettamente separato dall'uscita. Mazzoni concepì in questa maniera le stazioni di Latina, Siena, Montecatini e anche i primi studi su Trento rispondono a questa regola abituale. Nell'ultimo lavoro, invece, è inserita l'innovazione dell'atrio partenze in comune con gli arrivi. A Trento la comunicazione tra l'atrio e l'interno avviene mediante un unico varco dal quale si accede al marciapiede dei treni. Anche a Reggio Emilia fu accettato questo criterio, ma non siamo in grado di dire a

quale delle due stazioni esso fu applicato per la prima volta. Il sistema fu poi adottato anche per Reggio Calabria, Venezia, Messina Centrale e Marittima, Roma Tiburtina e nei progetti non realizzati di Roma Trastevere, Trieste, Torino Porta Nuova e Genova.

Una caratteristica di grande funzionalità della nuova stazione è rappresentata dall'ubicazione tra i binari in prossimità delle scale ai sottopassaggi, di box chiusi e vetrati destinati a bar e a salette d'aspetto in modo che i passeggeri in transito possano ristorarsi e quelli in attesa trovare protezione e vigilare sull'arrivo del treno. (2)

Mazzoni utilizzò anche per il Brennero l'idea di questa utile ubicazione di alcuni servizi fra i binari. Al Brennero fu considerato molto utile e funzionale la sistemazione degli uffici doganali tra i binari che permetteva alle persone in fila di rimanere al coperto delle pensiline.

Molto interessante è il trattamento dei sottopassaggi; sia quello che collega una parte della città all'altra, oltre la stazione, sia quello interno ad essa. In quest'ultimo Mazzoni adottò l'uso di lampade munite di protezioni antisci (lo sci diventerà da allora uno sport di massa), che più tardi verranno utilizzate anche altrove. (3)

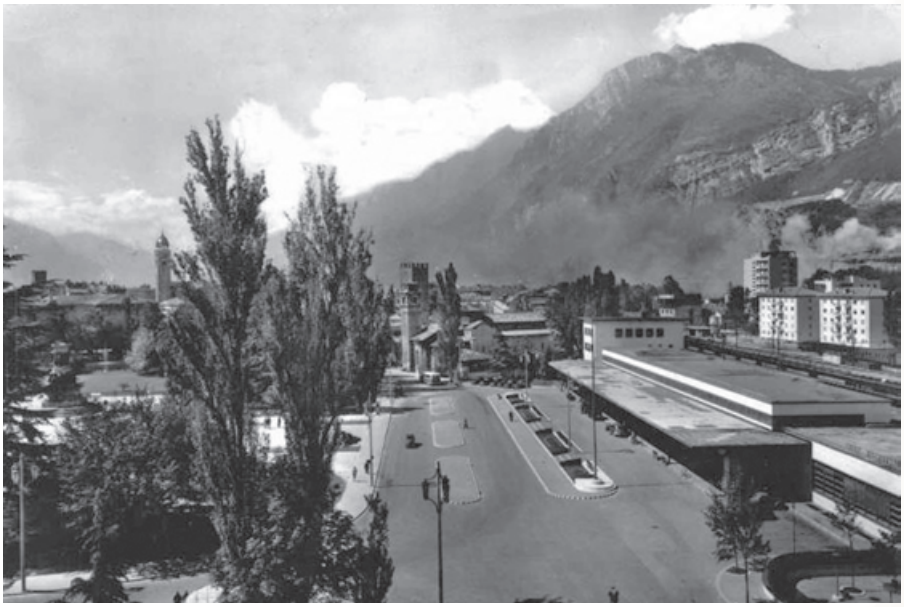
A proposito di Trento Michele Biancale scrive (4): «A Trento il Mazzoni ha operato a suo modo. C'è in lui sempre una disposizione ad abbandonarsi a un razionalismo integrale ma c'è sempre qualcosa che lo trattiene. Gli è che Mazzoni avverte troppo le necessità struttive e l'eternità della materia. Con tali presupposti non si gioca a costruire per cinque lustri. Egli, già dalle leggi che sembravano aver sancito motivi fissi di razionalità, adotta la colonna binata nella pensilina, e ritorna a vagheggiare la colonna, non già come un dato geometrico elementare e immutabile, ma come un arto da trattare, senza rinunzia al volume, con delicatezza. La fa poliedrica. La facciata verso il monumento a Dante, con la sequenza di pilastri neri è stupenda; la galleria seguente che è come un atrio che esprime modernissimamente, nella parola antica, la funzione antica, bellissima. Il grande vano d'ingresso è un vastissimo ambulacro». (5)

Secondo König, uno dei più importanti studiosi e critici dell'architettura in Italia, la stazione di Trento è: «La più razionale e semplice di tutte, di un razionalismo tanto più spoglio quanto più retorica era diventata l'architettura ufficiale; al punto che saremo tentati di definirla una stazione post-fascista. L'autarchia aveva

già fatto i suoi danni e perciò gli arredi sono in tono minore senza ricorrere ai bronzi di prima ma solo all'acciaio inox. Riappare il legno nei mobili dei ristoranti, in forme quasi rustiche e le cassette postali addossate al muro non sono più oggetti monumentali di marmo ma mobili in legno con le gambe in tubo metallico…». (6)
La stazione di Trento fu apprezzata anche da persone che furono avverse a Mazzoni durante la contesa di Santa Maria Novella (7). A Firenze infatti Mazzoni presentò ben 5 progetti criticati per l'impostazione troppo eclettica. Risultato comunque alla fine vincitore del concorso (bandito nel 1932), Mazzoni, si vide scavalcare dal Gruppo Toscano di cui venne poi realizzata la parte riguardante il Fabbricato Viaggiatori, mentre la zona dei binari con le belle pensiline a sbalzo, le panche di metallo allacciate ai pilastri e i caratteristici orologi fu assegnata al Mazzoni stesso assieme alla futuristica Centrale Termica.
La stazione di Trento offre particolari di grande attenzione psicologica e formale come l'appoggio per le valigie tra le transenne di chi fa la fila per acquistare il biglietto, il piccolo banco architettonico in marmo con inchiostro e penna, i grossi tubi di ottone per corrimano, le fasce luminose che indicano ai viaggiatori la salita e la discesa, gli orari sui pannelli scorrevoli «a libro meccanico» (8), le fontanelle fra i pilastri con doppio tipo di rubinetti: a zampillo verso l'alto per bere, per pulirsi e riempire verso il basso, e tutto questo realizzato in maniera magistrale attraverso l'uso di materiali preziosi e duraturi. Gli accostamenti cromatici e materici sono dosati sapientemente. Ricorrono i colori blu e giallo che corrispondono ai colori della bandiera di Trento. I marmi utilizzati sono tra i più ricercati. Per le facciate: bianco di Pila martellinato, porfido violaceo di Predazzo di color grigio rosato per le scalinate, verdello rosato per il rivestimento delle pareti dell'atrio, pietra gialla di Mori per i pilastri delle pensiline, ingresso, portico di disimpegno ai locali interni, sottopassaggi e scale. Ceramica blu a tessere di mosaico per i rivestimenti dei soffitti delle pensiline, monzonite nera-verde per i ripiani, tavoli, portabagagli, sale d'aspetto e per i pilastri del portico di accesso.
In un articolo intitolato «I marmi e le pietre ornamentali del Trentino ed il loro impiego nella nuova stazione ferroviaria», vengono elencate tutte le pietre dure usate per la stazione di Trento e successivamente impiegate nelle altre costruzioni di Mazzoni a Palermo, Pola, Pistoia, Siena, Venezia, Littoria, Montecatini, Reggio Calabria. Mazzoni stesso, firma degli articoli che parlano dell'utilizzazione delle numerose pietre di Trento con indicazioni utili sul taglio della pietra.(9)
Come d'abitudine, anche per Trento Mazzoni disegnò l'arredo e gli oggetti d'uso dei locali bar, ristorante, sala d'aspetto e per il giardino in cui era previsto un palco per l'esibizione di orchestrine, disegnò sedie, tavoli, leggii e lumi.
Come in moltissime altre stazioni è andato perduto il mobilio originale ed i locali ristoranti, bar, sale d'aspetto, sono stati completamente risistemati. Perfetti gli infissi, le parti in ottone, gli orologi.
Attualmente la stazione di Trento si presenta tra le meglio conservate fra le opere di Mazzoni; una recente ristrutturazione ne ha però alterato gravemente alcune parti. I mosaici di tessere di ceramica blu pervinca che rivestivano i soffitti delle pensiline, sono stati ricoperti da un manto impermeabile ormai grigio e la pavimentazione in cubetti di porfido della zona interbinari, è stata sostituita con piastrelle in cemento autobloccanti. (10) Il sottopassaggio ai binari è stato allungato verso il terzo binario con risultati davvero discutibili. Sono stati rovinati i pilastri delle pensiline tra i binari originariamente in bellissimo marmo giallo e sono stati aggiunti arredi contemporanei mal disegnati. La zona dell'atrio, dopo la sistemazione degli utili pannelli elettronici, risulta riempita oltre misura e non permette di godere dell'originaria purezza architettonica.

NOTE

(1) Scrive Mazzoni in proposito: «In una stazione o in un raggruppamento di vari servizi ferroviari necessita costruire fabbricati diversissimi tra loro, quindi all'architetto si presenta nella più



compiuta forma il problema principale dell'architettura: trovare un modello estetico perché questo complesso di edifici abbia un'unità di espressione e costituisca un assieme armonico. Questo tema squisitamente artistico diviene ancor più bello quando il paesaggio richiede un attento studio onde questo insieme di edifici si fonda con la natura circostante». Da «Architettura ed arti decorative», Gennaio Febbraio 1927, op. cit. vedi documento n. 3. Invece secondo Mazzoni: «Il vecchio fabbricato viaggiatori di Trento a due piani opprimeva Piazza Dante non permettendo all'osservatore la libera visione delle magnifiche montagne». Da appunti archivio di Rovereto.

(2) Vedi anche A. Forti, Scheda su Trento, in «A. Mazzoni» «Architetto tra le due guerre» 1985 Grafis Ed. BO

(3) Le protezioni per le lampade dei sottopassaggi furono utilizzate anche per il Brennero e più tardi per Reggio Calabria.

(4) M. Biancale, «Architettura di stazione. La nuova stazione di Trento», ne «Il Popolo di Roma» del 31 dicembre 1936.

(5) E ancora: «S'indugia troppo, forse, con particolari di servizio ai viaggiatori che sono così un po' guastati dalla sollecitudine dell'architetto che offre loro persino il modo di appoggiare la valigia quando fanno il biglietto. Ma è meglio abbondare. C'è un che di raggentilito nell'inserzione fra i pilastri binati delle pensiline, dalla fontanina che mesce acqua con sopra il vaso di fiori. Ma si tratta appunto di variare. Il nero ed il giallo sono i toni su cui gioca Mazzoni a Trento. E tutto, passaggi sbocchi, sottopassaggi, cabina di sosta nell'interbinario, bar, tutto è studiato, calcolato, misurato, portato ad un massimo di pratica e di estetica, nella cui fusione del duplice carattere che sembrerebbe inconciliabile è appunto il merito maggiore di tale architetto».

(6) G.K. König «Due note sul design di A. Mazzoni» in «A. Mazzoni architetto tra le due guerre», op. cit.

(7) Ad esempio R. Romanelli che durante una sua visita a Trento inviò a Mazzoni una cartolina contenente apprezzamenti circa il suo lavoro per Trento.

(8) L'elemento tipologico dell'orario scorrevole a «libro meccanico» è tuttora adottato dalle FF. SS. Per esempio nella stazione di Bologna, sottopassaggio principale. In questo caso la bordatura dei quadri è in metallo e non in ottone come in origine.

(9) Cornelio Condini in «Il Brennero» del 23 novembre 1936. Pubblicata inoltre in «Il Trentino e le sue possibilità industriali», 1936; su «Marmi-Pietre-Graniti» n. 2, 1937, pagg. 25-28, «I marmi e le pietre ornamentali del Trentino ed il loro impiego nella stazione di Trento» di Cornelio Condini (si tratta con ogni probabilità dello stesso articolo apparso su «Il Brennero» del 28 ottobre 1936 riportato più sopra); su «Case d'oggi» n. 10, 1937, pagg. 12-15, «Trento-Nuova stagione»; su «Architettura» n. 2, 1938, pagg. 77-84, «La nuova stazione di Trento» di P. Carboni; su «L'architecture d'Aujourd'hui» su «Nippon»; su «Deutsche Bauzeitung» n. 44, 1940, pagg. 177-180, «Neue Italienische Bahnhofgebaude» con 6 foto; su «Opere pubbliche» n. ½, 1941, pagg. 1-12, «La stazione ferroviaria di Trento» dell'arch. Michele Campanella; su «Documenti architettura» n. 13, 1949, pagg. 11-12, «Trento stazione ferroviaria» di R. Campanini, su «Trentino» 1937, pagg. 120-124, «La nuova stazione di Trento» di G. de Carli su «Il Brennero, marzo 1934. La nuova stazione ferroviaria».

(10) Risultano profetiche in questo senso le parole di A. M. Matteucci nell'introduzione al Catalogo della mostra del 1984-85: «Chi ad esempio abbia osservato nella stazione di Siena, l'accostamento prezioso, quanto imprevedibile, del rosso deciso del laterizio con il rosa dell'apparato musivo nelle pensiline esterne, non può non deplorare la sciatta tinteggiatura delle parti malamente rifatte, né esimersi dal nutrire apprensione per quanto possa accadere nella bellissima stazione di Trento, dove le tessere delle superfici a mosaico, qui in un blu profondo, hanno ormai perso la loro compattezza».

Le foto di questo articolo sono tratte da cartoline postali. (autori ignoti)

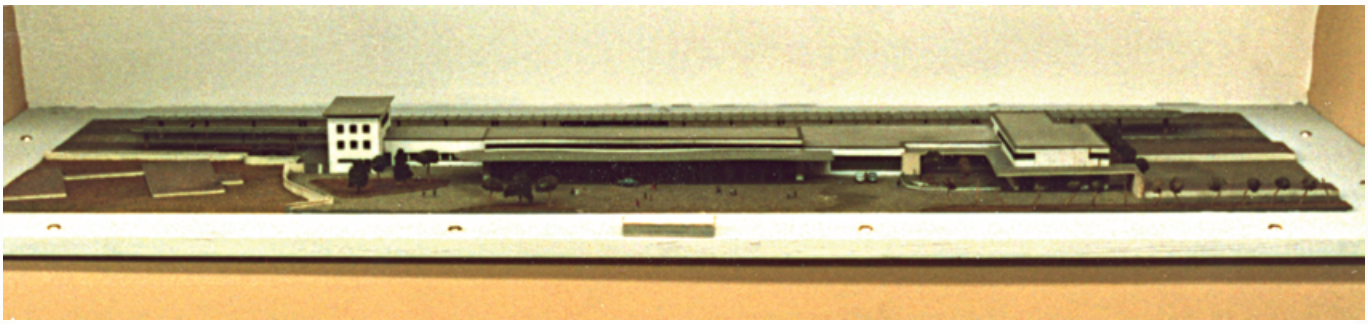


Foto dell'unico modello ancora esistente che riproduce la stazione di Trento. Realizzato dall'ufficio 15/bis diretto da Mazzoni è conservato, non visibile, presso il Museo della Scienza di Milano.

Sono ancora disponibili le 4 cartoline realizzate in 200 copie numerate dal G.F.F. Arnaldo Pocher in occasione del centenario della ferrovia Trento-Venezia

Le trovate a richiesta presso il nostro gruppo

ASSOCIAZIONE GRUPPO FERMODELLISTICO FERAMATORIALE
ARNALDO POCHER
TRENTO

Inoltre é ancora disponibile la serie precedente!!!

SONO ANCORA DISPONIBILI I CARRI DEL CENTENARIO DI ARNALDO POCHER

GRUPPO FERMODELLISTICO FERAMATORIALE ARNALDO POCHER DI TRENTO
www.gffpocher.org – e-mail: info@gffpocher.org