

CONCLUSIONE

LA LINEA FERROVIARIA DAL CONFINE SVIZZERO (CANCELLO DI SANTA MARGHERITA-STABIO) ALLA STAZIONE DI RODERO-VALMOREA, È STATA IN QUESTI ULTIMI TEMPI RICOSTRUITA. L'OPERA HA RICHIESTO UN INGENTE IMPEGNO DI UOMINI E DI MATERIALI. IL C.R.A DELLE F.N.M, IL D.L. DELLE FF.SS, IL CLUB DEL SAN GOTTARDO, LE AMMINISTRAZIONI COMUNALI DI BIZZARRONE, VALMOREA, RODERO, CAGNO, CANTELLO E NUMEROSI VOLONTARI DELLA ZONA, HANNO RAGGIUNTO ALLO STATO ATTUALE, UN PRIMO OBIETTIVO, CHE SOLO QUALCHE ANNO FA APPARIVA SEMPLICEMENTE FANTASIOSO, OVVERO QUELLO DI FAR CORRERE ANCORA, DOPO CIRCA SETTANT'ANNI, UN TRENO A VAPORE SULLA TRATTA INTERNAZIONALE A SCOPO TURISTICO. IL FUTURO DI QUESTA INIZIATIVA E DELL'ASSOCIAZIONE FERROVIA VALMOREA, NATA PER COORDINARE QUESTI INTERVENTI, È ANCORA TUTTO DA SCRIVERE.

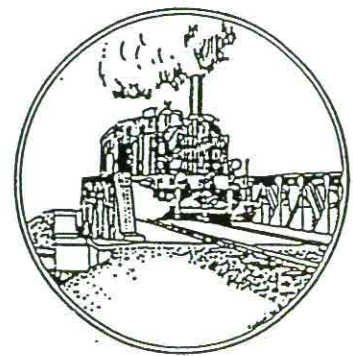
22.2.1996 FONDAZIONE dell'ASSOCIAZIONE FERROVIA VALMOREA

AFV

Associazione
Ferrovia Valmorea

22070 VALMOREA (CO) Palazzo Comunale

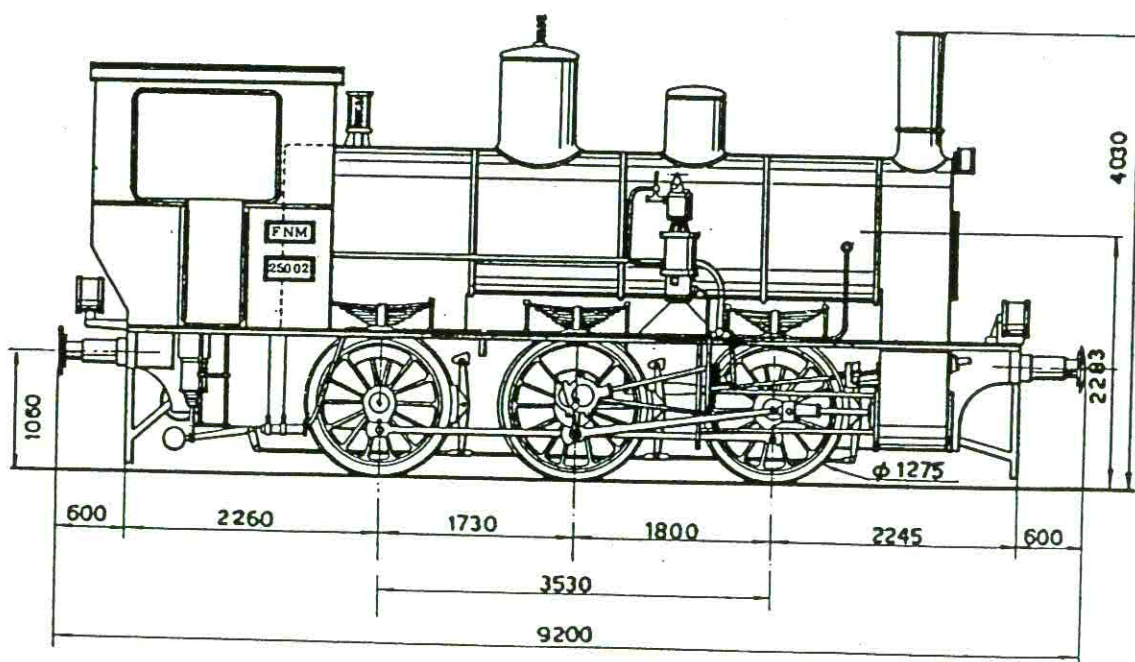
Tel. 031.806155 telefax 031.806324



APPENDICE: LE GLORIOSE LOCOMOTIVE DELLA FERROVIA VALMOREA

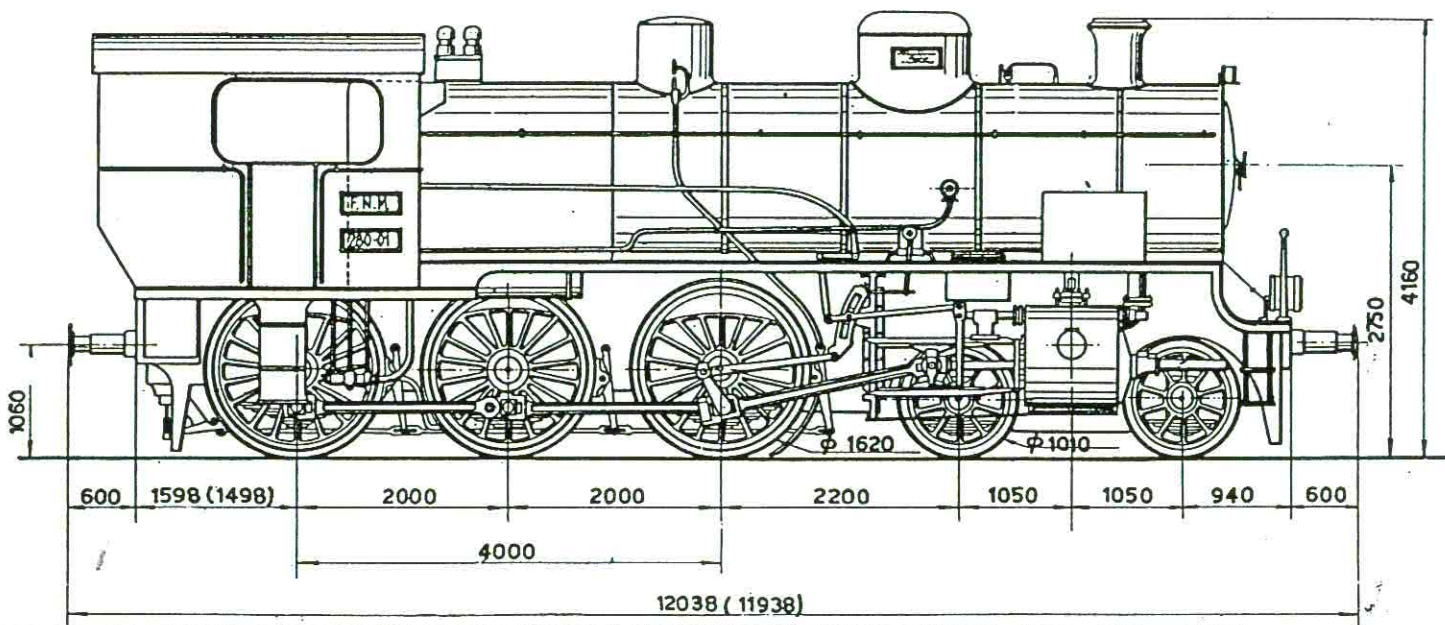
PER L'ESERCIZIO SULLA TRATTA LONATE CEPPINO-VALMOREA, ESTENSIONE DELLA PRECEDENTE CASTELLANZA- LONATE CEPPINO, IL 1° GENNAIO 1916, LA SOCIETÀ ANONIMA PER LA FERROVIA NOVARA-SEREGNO, DECISE DI FAR COSTRUIRE ALTRE DUE LOCOMOTIVE IDENTICHE ALLE QUATTRO GIÀ IN USO DAL 1886 SULLA PROPRIA LINEA SOCIALE. QUESTE QUATTRO MOTRICI DI RODAGGIO "C", NUMERATE AL TEMPO DALLA 01 ALLA 04, PASSATE ALLE F.N.M. NEL 1894, IMMATRICOLATE DALLE STESSSE CON I NUMERI DAL 51 AL 54, DIVENTATE IN SEGUITO Gr.250.01-04, ERANO A VAPORE SATURO, DUE CILINDRI SEMPLICE ESPANSIONE, DISTRIBUZIONE STEPHENSON ESTERNA. LE DUE NUOVE UNITÀ COMMISSIONATE NEL 1916, PER UNIFORMITÀ CON LA NUMERAZIONE NEL FRATTEMPO ADOTTATA, RICEVETTERO I NUMERI 55 E 56, MENTRE DOPO IL 1937, ASSUNSERO LA CLASSIFICAZIONE 250.05 E 250-06. COME DATO DI CURIOSITÀ, POSSIAMO AFFERMARE CHE LA 250.05 È ANCORA OGGI ESISTENTE, ESPOSTA PRESSO LA SEZIONE TRASPORTI DEL MUSEO NAZIONALE DELLA SCIENZA E DELLA TECNICA "LEONARDO DA VINCI" DI MILANO. TUTTAVIA LA MOTRICE NON HA PIÙ LA CALDAIA ORIGINALE CHE, DOPO ESSERE STATA RIDOTTA COME UN COLABRODO DURANTE UN MITRAGLIAMENTO NEL 1943, È STATA SOSTITUITA CON QUELLA DI UN'ALTRA LOCOMOTIVA DELLO STESSO GRUPPO, LA 250.01, DEMOLITA NEL 1954.

LOCOMOTIVE Gr. 250.01 ÷ 06



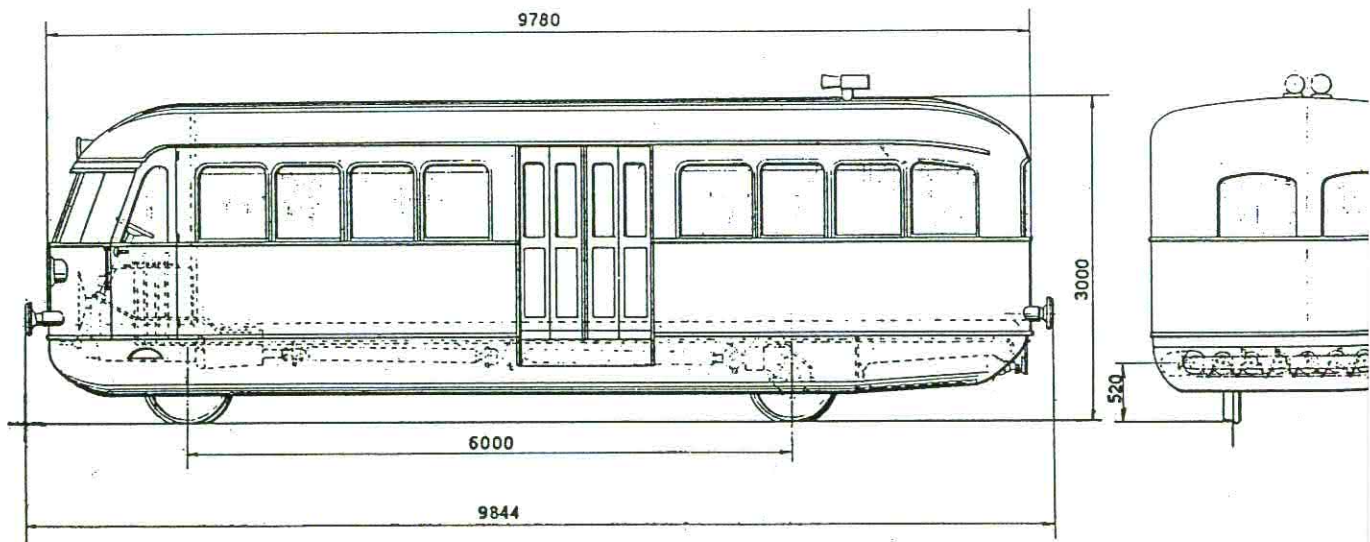
UN'ALTRA LOCOMOTIVA CHE DAL PUNTO DI VISTA STORICO MERITA DI ESSERE RICORDATA, È INDUBBIAMENTE LA 294, IN SEGUITO 280.14, COSTRUITA NEL 1923 DALLA SOCIETÀ ITALIANA ERNESTO BREDI DI MILANO. SEBBENE NON FOSSE AMMESSA A CIRCOLARE SULLA CASTELLANZA-MENDRISIO, FU PROPRIO QUESTA MOTRICE CON VELOCITÀ MASSIMA DI 80 CHILOMETRI L'ORA, VAPORE SURRISCALDATO, DUE CILINDRI A SEMPLICE ESPANSIONE E DISTRIBUZIONE WALSCHAERT ESTERNA CON BIELLA MOTRICE AGENTE SUL PIANO ASSE ACCOPPIATO, CHE IL 28 GIUGNO 1926 TRAINÒ IL TRENO INAUGURALE DELLA LINEA INTERNAZIONALE CASTELLANZA-MENDRISIO. LA LOCOMOTIVA, CON RODAGGIO "2'C", SVILUPPAVA UNA POTENZA PARI A 975 CV AL CERCHIONE A 70 CHILOMETRI L'ORA DI VELOCITÀ, CIFRA VERAMENTE NOTEVOLE CHE FACEVA DI QUESTA MACCHINA E DI TUTTE QUELLE DEL GRUPPO 280, CERTAMENTE UNO DEI MIGLIORI LOCO-TENDER CHE ABBIANO MAI PRESTATO SERVIZIO IN ITALIA.

LOCOMOTIVE Gr. 280.01 ÷ 20



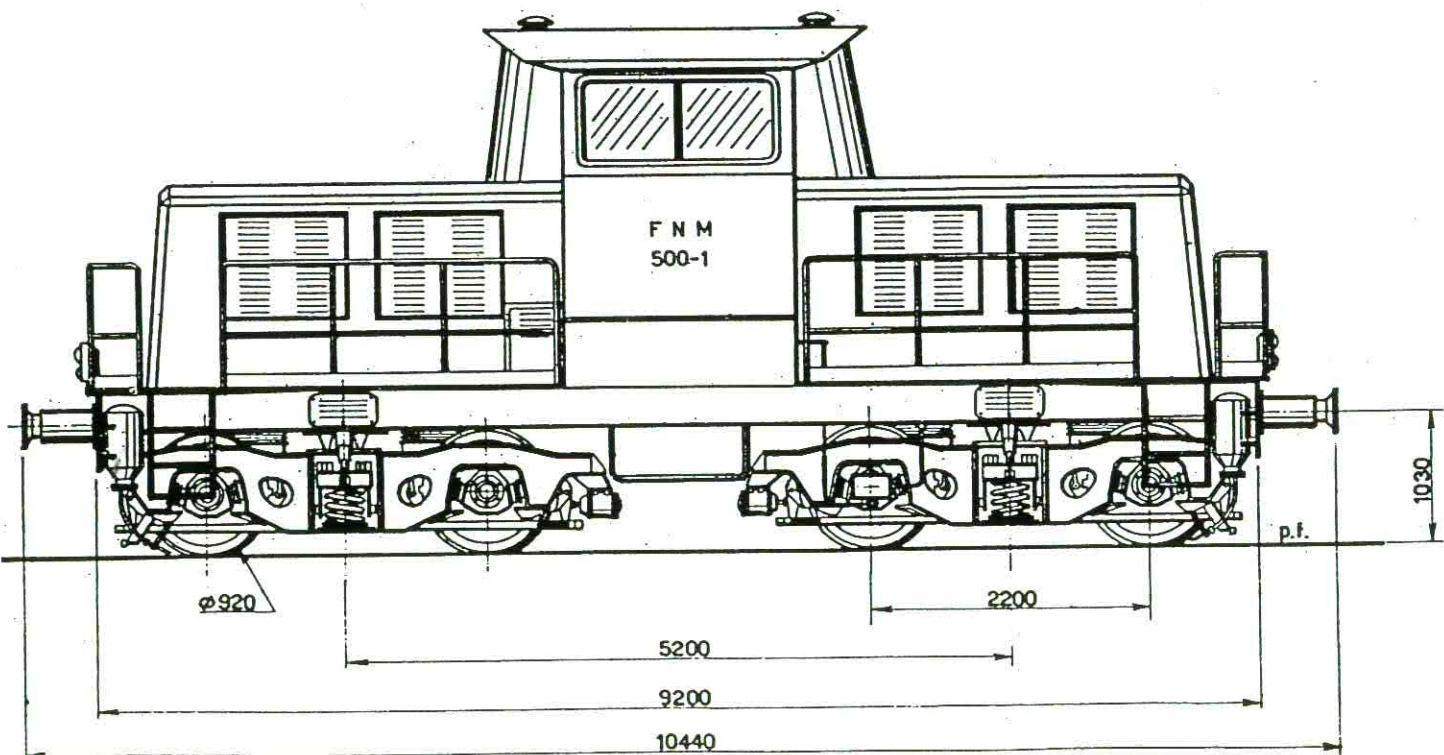
INDUBBIAMENTE I PIÙ SIMPATICI TRA I LOCOMOTORI CHE PRESERO SERVIZIO NON SOLO SULLA FERROVIA VALMOREA, MA SULL'INTERA RETE DELLE F.N.M., FURONO LE AUTOMOTRICI TERMICHE MD 1/2 11-13, IN SEGUITO MD 510.01-03, MEGLIO CONOSCIUTE, PER VIA DELLA LORO FORMA, CON IL NOME "BOMBOLO". TALI UNITÀ, PRODOTTE DALLA O.M. DI MILANO NEL 1934, AVEVANO UNA CASSA METALLICA CHE OFFRIVA 38 POSTI A SEDERE PIÙ 4 STRAPUNTINI. IL LORO MOTORE ERA UN O.M.-BUD A CICLO DIESEL, A 6 CILINDRI IN LINEA, CHE SVILUPPAVA UNA POTENZA DI 135 CV A 1600 GIRI/MIN., CON UNA VELOCITÀ MASSIMA D'ESERCIZIO DI 80 CHILOMETRI L'ORA. DURANTE LA SECONDA GUERRA MONDIALE, PERIODO NEL QUALE VENNE UTILIZZATO, CON DUE CORSE SETTIMANALI, PER TRASPORTARE DA SARONNO A VALMOREA GLI OPERAI DELLE OFFICINE DI RIPARAZIONE, PER FAR FRONTE ALLA PENURIA DI COMBUSTIBILE, QUESTO MEZZO FU MODIFICATO PER L'ALIMENTAZIONE A GAS METANO, PER POI RITORNARE DIESEL UNA VOLTA FINITO IL CONFLITTO. TALI AUTOMOTRICI RIMASERO IN SERVIZIO SINO AL 1954, ANNO IN CUI VENNERO ACCANTONATE, PER POI ESSERE DEMOLITE NEL 1956.

AUTOMOTRICE TERMICA MD 1/2 N. 11 ÷ 13, POI 510.01 ÷ 03



LE ULTIME LOCOMOTIVE UTILIZZATE SULLA LINEA, FURONO LE TRE DE.500.1-3 CHE VENNERO COMMISSIONATE E COSTRUITE NEL 1969 SIA PER IL TRASPORTO MERCI SULLA CASTELLANZA-CAIRATE, SIA PER IL SERVIZIO DI MANOVRA PESANTE SULL'INTERA RETE SOCIALE. CIASCUNO DI QUESTI LOCOMOTORI ERA EQUIPAGGIATO CON QUATTRO MOTORI DI TRAZIONE ALIMENTATI DUE A DUE IN SERIE DA DUE GENERATORI DI CORRENTE TRASCINATI CIASCUNO DA UN MOTORE DIESEL, COSTRUITO DALLA FIAT, TARATO A 260 CV A 1.900 N°/MIN. LA VELOCITÀ MASSIMA IN SERVIZIO DI TALI MEZZI ERA DI 75 CHILOMETRI L'ORA, MENTRE IL LORO PESO ERA DI 47 TONNELLATE, CON UN CARICO ASSIALE DI POCO INFERIORE ALLE 12 TONNELLATE. TALI MACCHINE RISPOSERO SUBITO APPIENO ALLE ASPETTATIVE GIUNGENDO A TRAINARE CONVOGLI MERCI DEL PESO DI OLTRE 500 TONNELLATE ANCHE IN TRATTI CON FORTE PENDENZA. GRAZIE A QUESTE SORPRENDENTI PRESTAZIONI, LE DE.500, SUCCESSIVAMENTE PASSATE A 5 UNITÀ, MANDARONO DEFINITIVAMENTE IN PENSIONE LA VECCHIA TRAZIONE A VAPORE CHE FINO A QUEL MOMENTO VENIVA ANCORA UTILIZZATA SPORADICAMENTE PER LE MANOVRE.

LOCOMOTIVE DIESEL - ELETTRICHE DE. 500.01 ÷ 05



Frattanto la « Società Anonima Ferrovia Novara-Segno » e il relativo Comitato Promotore presieduto dal conte Giulio Durini, ottengono il Decreto Reale 16 gennaio 1902 che approva la Convenzione sottoscritta il 14 gennaio 1902 per la costruzione e l'esercizio « di una ferrovia a vapore, a sezione normale, da Castellanza a Lonate Ceppino, in Val d'Olonza ».

Per il materiale rotabile « si dovrà provvedere in numero non inferiore a 3 locomotive, 10 carrozze viaggiatori, 10 carri merci e 3 bagagliai. La velocità dei treni non potrà superare i 40 chilometri all'ora ».

Il progetto della linea è dell'ingegner Giulio Rusconi-Clerici e comprende anche il tronco sino a Mendrisio, accorciando di quarantaquattro chilometri la distanza ferroviaria fra la Svizzera e l'Italia, prendendo Novara come punto di riferimento.

Frontespizio dell'atto di concessione e del contratto di esercizio per la ferrovia Castellanza-Lonate Ceppino pubblicato, in apposito fascicolo, dalle Ferrovie Nord Milano.

SOCIETÀ ANONIMA DELLE FERROVIE NORD MILANO

*Sede in MILANO — Capitale L. 20.000.000 interamente versato
ed in corso d'ammortamento*

ATTO DI CONCESSIONE
E
CONTRATTO D'ESERCIZIO
DELLA
Ferrovia CASTELLANZA-LONATE CEPPINO

*Concessione 16 Gennaio 1902
Apertura all'esercizio 18 Luglio 1904*

I lavori di costruzione, presieduti con cure indefesse dallo stesso progettista, vengono immediatamente cominciati: la linea è compiuta in soli due anni.

Il treno inaugurale del 18 luglio 1904 giunto a Lonate-Ceppino, retrocede sino a Gorla Minore ove il signor Bruno, gerente del ristorante Cova di Milano, nel collegio Rotondi gentilmente concesso per l'occasione, serve una eccellente colazione agli invitati, tra i quali il direttore delle Ferrovie Nord ingegner Carlier, l'ispettore Pambianco, gli ingegneri Campiglio e Castiglioni. L'avvocato Augusto Ferrari della Società Novara-Seregno e il conte Venino presidente della Società Ferrovie Nord-Milano fanno gli onori di casa.

Alla fine della colazione si dà inizio ai discorsi. Il primo è tenuto dall'avvocato Ferrari, il quale dopo aver ringraziato l'onorevole Pozzi, sottosegretario ai Lavori Pubblici per essere intervenuto, segnala che il tronco di ferrovia inaugurato ha grande importanza in quanto segna il principio dell'opera che ormai si impone.

« Siam piccini ma cresceremo » dichiara e legge la lettera inviata dall'onorevole Ronchetti ministro di Grazia e Giustizia che, scusandosi di non essere intervenuto, augura ogni prosperità all'intera plaga.

Prende, quindi, la parola l'onorevole Pozzi, il quale, con oratoria facile e elegante, ricorda la grande ricchezza portata dal fiume Olona alla valle.

Strappa, poi, ai convenuti un entusiastico applauso invitandoli a bere alla salute di Sua Maestà il Re « sempre alla testa di ogni nobile iniziativa, sempre pronto a soccorrere moralmente e materialmente tutte le imprese dalle quali il paese possa ritrarne beneficio ».

Per il conte Durini, presente ma indisposto, parla il suo segretario che legge dei versi martelliani del conte stesso inneggianti alla nuova impresa.

L'onorevole Dell'Acqua, definito dai giornalisti un burbero benefico, di quelli che amano più i fatti che le parole, parla brevemente, poco inneggiando, ma molto elogiando.

Il 29 dicembre 1904, con apposita convenzione, l'esercizio è affidato alle Ferrovie Nord.