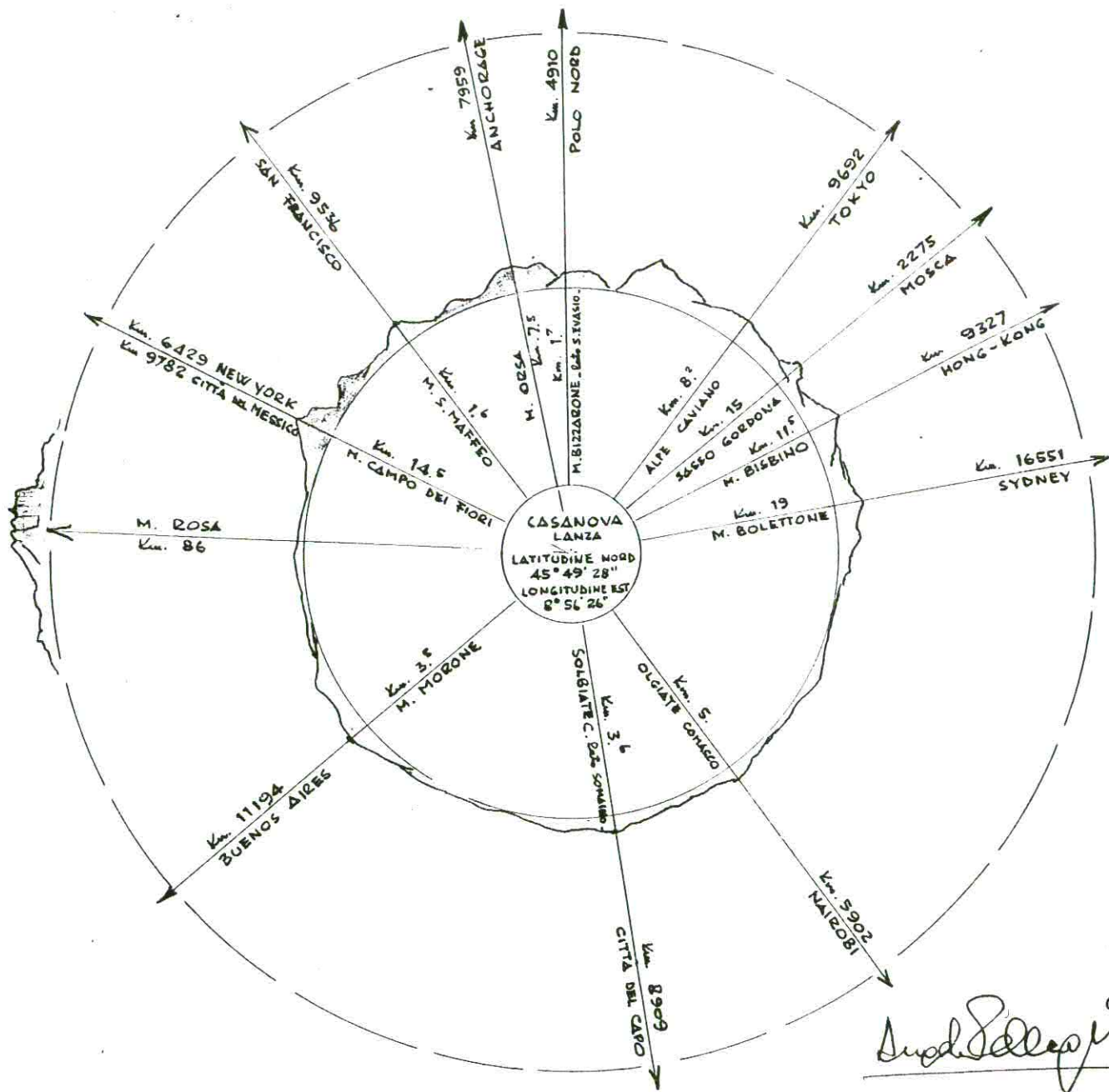


IL MIO PAESE NEL MONDO



Il disegno di Angelo Pellegrini dedicato a Casanova Lanza. Un suo amico, Giovanni Bernasconi di Cagno, disegnatore tecnico nelle officine Conti di Malnate, appassionato autodidatta di astronomia, il 16 giugno 1941, scopre una cometa che prende il numero d'ordine 1911 VIII e porta il suo nome insieme a quello dell'olandese Van Gent che a sua volta la nota dall'isola di Giava. Il 13 febbraio 1942 scopre una seconda cometa insieme a Whipple e Kulin, vedendola contemporaneamente in tre da diversi e lontani paesi: la 1942 IV. Poi «una terza fontana che zampilla luce»: la 1948 IV, unitamente al giapponese Honda. E i due uomini spesso si incontrano al gioco delle bocce della stazione di Valmorea, dove giunge il «Camolino» delle Ferrovie Nord: un carro adattato a spaccio trainato da un'ansimante vaporiera tipo 200.

Tutte le piattaforme girevoli, per ordine del Genio Ferrovieri e su volontà del Comando Supremo, vengono tenute in efficienza dalle Ferrovie Nord Milano.

Il diametro standard è di metri 9,45 e sulle stesse, ubicate a Milano Nord, Bovisa, Saronno, Malnate, Varese, Laveno, Grandate Breccia, Como Lago, Como scalo Lago, Castellanza, Novara, Seregno, Seveso, Erba e Canzo Asso possono essere «girate» le locomotive tipo 220, 240 e 280.

A Saronno il diametro della «ruota» è di 11 metri e su questa piattaforma possono «girare» le locomotive del tipo 290, funzionanti comunque alla stessa velocità nei due sensi di marcia.

Due piattaforme di metri 5,50 sono in servizio a Laveno, Como Lago, Busto Arsizio e Valmorea per la giratura dei carri.

Nelle nuove officine di Valmorea sono installati quattro torni ed è effettuata la manutenzione di alcune locomotive nonché di carrozze e carri. Il ponte di Turbigo e la stazione di Milano Cadorna sono distrutti dai bombardamenti del 1943; l'officina di Saronno nel 1944. I convogli vengono ricorrentemente mitragliati causando morti e feriti.

Sulle Ferrovie Nord gli «sfollamenti» dei milanesi sono all'ordine del giorno: dai 761 milioni di viaggiatori/Km del 1943 si passa a oltre 1 miliardo nel 1942, a 2 miliardi nel 1943, a 1 miliardo e 800 milioni nel 1944.

Il 2 marzo 1944 è stilato l'atto di fusione, a rogito notaio Ferrario di Milano, della «Società Anonima delle Ferrovie Nord Milano» con la «Società Anonima per la Ferrovia Novara-Seregno», mediante incorporazione della seconda nella prima.

E così anche le linee da Castellanza a Valmorea nonché da Novara a Seregno diventano proprietà delle Ferrovie Nord Milano.

Il 3 aprile 1945 viene attivata la trazione elettrica sul piccolo tronco Seveso-Camnago ma l'esercizio è limitato al servizio merci per il transito delle ferrovie dello Stato.

Sulle Ferrovie dello Stato interessanti Laveno, Varese, Como e la linea Lecco-Sondrio-Tirano con la diramazione Colico-Chiavenna, il periodo bellico vede scorrere treni materiali e convogli adattati alle truppe.

Scrive il dottor Sergio Sallustio, capo stazione di

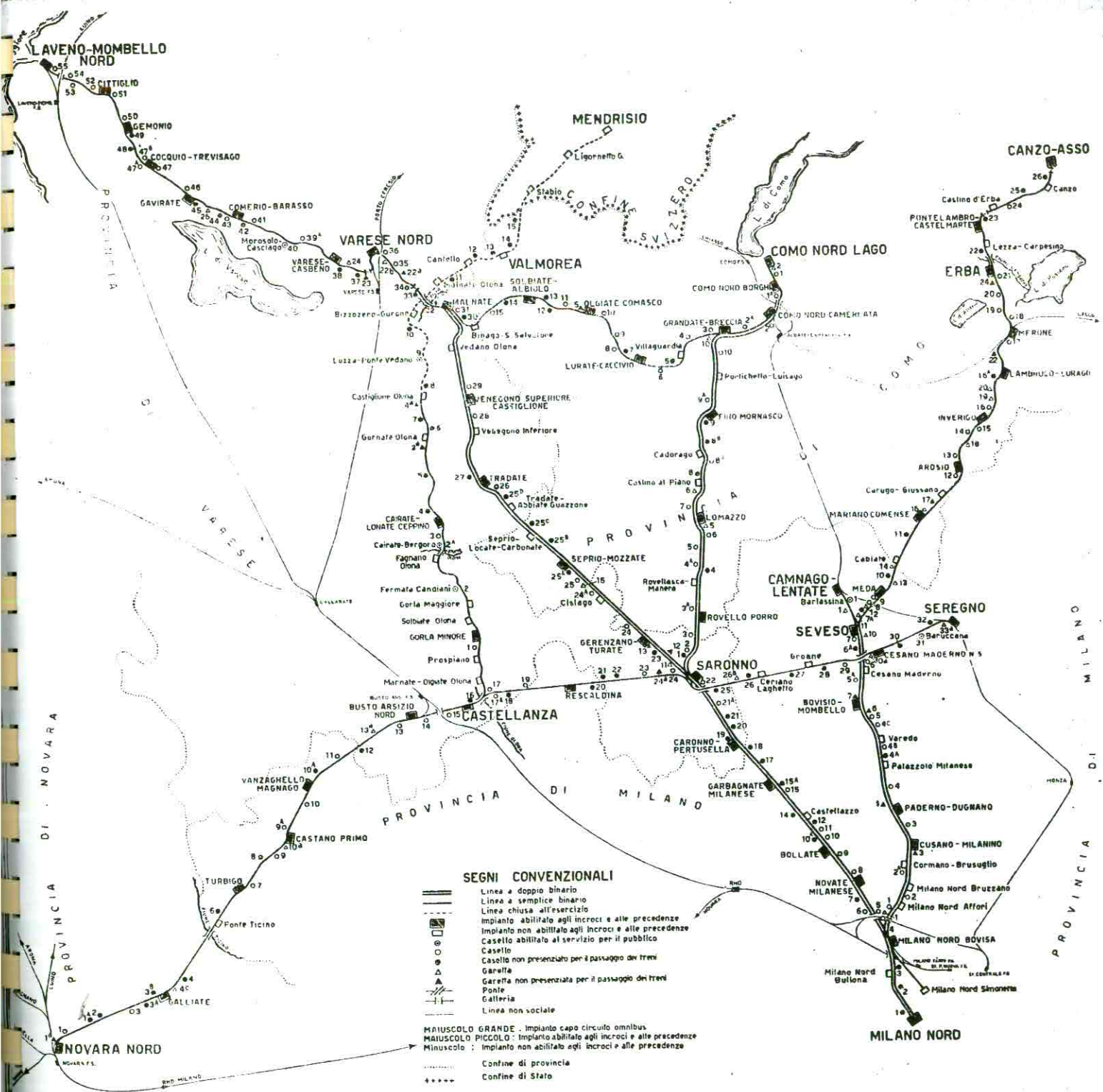
a due piani

Al termine del conflitto mondiale l'officina delle Ferrovie Nord viene subito riportata da Valmorea a Saronno, mentre la Direzione rientra da Saronno a Milano, occupando la palazzina di via Paleocapa n. 5. Una piccola porta ricavata nelle "mura" presso il decimo binario, consente al personale l'accesso diretto alla stazione.

Sui binari della linea della valle dell'Olona riprende ad accumularsi la ruggine mentre fra Cairate, Castiglione Olona e gli stabilimenti Conti di Malnate un trattore traina, settimanalmente, alcuni carri merce.

Le altre linee riprendono ad adeguare gli orari alle esigenze della popolazione e sono tutte in funzione.

Con gli ordini di servizio n. 1 e n. 2 del 5 gennaio 1946 vengono comunicati al personale delle "Ferrovie Nord Milano" i nominativi dei componenti il Consiglio d'amministrazione e il Collegio sindacale: presidente è il dottor Carlo Bobbio; direttore della società il dottor ingegner Giuseppe Robecchi; direttore dell'esercizio il dottor ingegner Roberto Bremond.



La rete delle "Ferrovie Nord Milano" al 1° gennaio 1947.

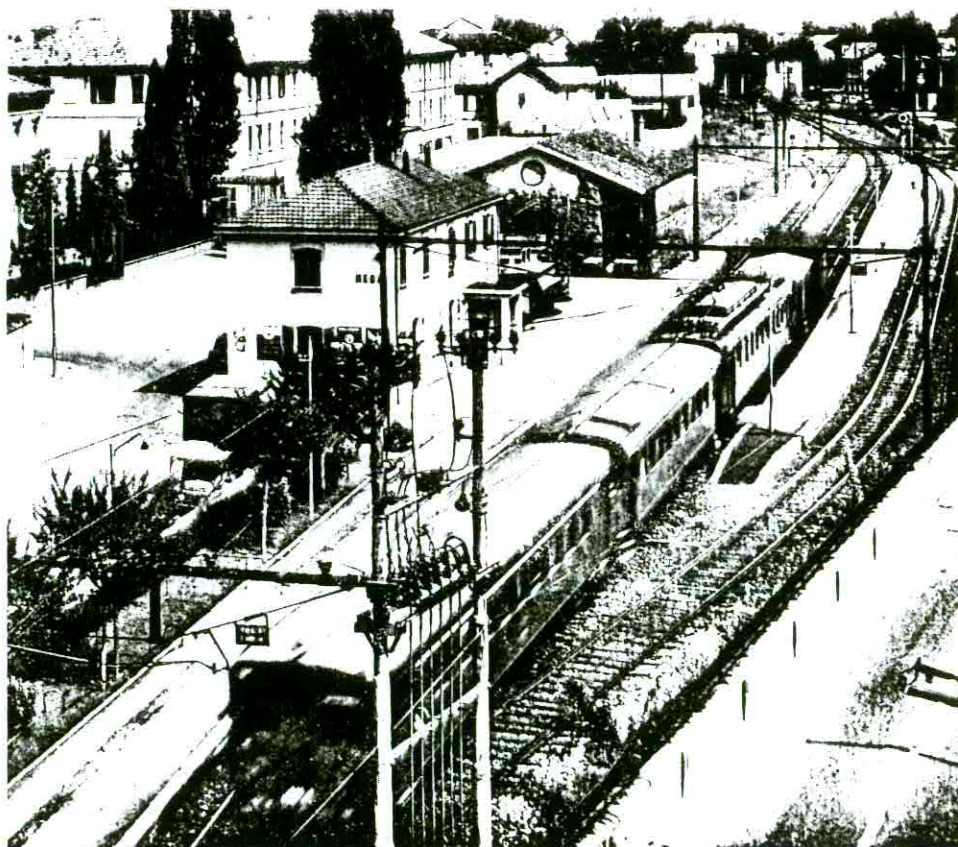
Le linee elettrificate Milano-Saronno, Como e Bovisa-Seveso-Meda funzionano con ammirevole rispetto dell'orario.

Anche sulle linee a vapore o dieselizzate Saronno-Varese-Laveno; Saronno-Seregno; Saronno-Castellanza-Turbigo; Castellanza-Cairate Lonate Ceppino; Varese-Malnate-Grandate-Como; pur con la vetustà del materiale in servizio, nessun inconveniente degno di nota può essere ascritto all'esercizio. Al movimento sovrintende il dottor ingegner Mario Moretti coadiuvato dal dottor ingegner Ivo Angelini.

MILANO NORD-CASTELLANZA-CAIRATE-LONATE C.

■311 autom. 1 e 3	■365 omn. 1 e 3	■377 omn. 1 e 3	(Nord Milano) Km.	■316 omn. 1 e 3	■322 autom. 1 e 3	■378 omn. 1 e 3
513	1743	1920	d. » Milano Nord X .a.	708	830	2105
554	1822	1957	22 Saronno X .a.	633	758	2022
620	1846	2022	34 Castellanza	608	732	2000
624	1851	2023	36 Malnate-Olgiate O.	604	723	1955
627	1854	2029	37 Prospiano	601	725	1953
630	1858	2032	38 Gorla Minore	557	722	1950
634	1902	2036	39 Solbiate Olona	553	718	1946
637	1903	2039	40 Gorla Maggiore	549	715	1943
640	1909	2042	41 Fermata Candiani	546	712	1940
643	1913	2045	42 Fagnano Olona	542	709	1937
647	1917	2049	43 Cairate-Bergoro	538	705	1933
650	1920	2052	a. 45 Cairate Lonate C.p.	534	702	1930

Anche sul residuo tronco della Valmorea, da Castellanza a Cairate-Lonate Ceppino, tre coppie giornaliere di treni assicurano il servizio passeggeri.



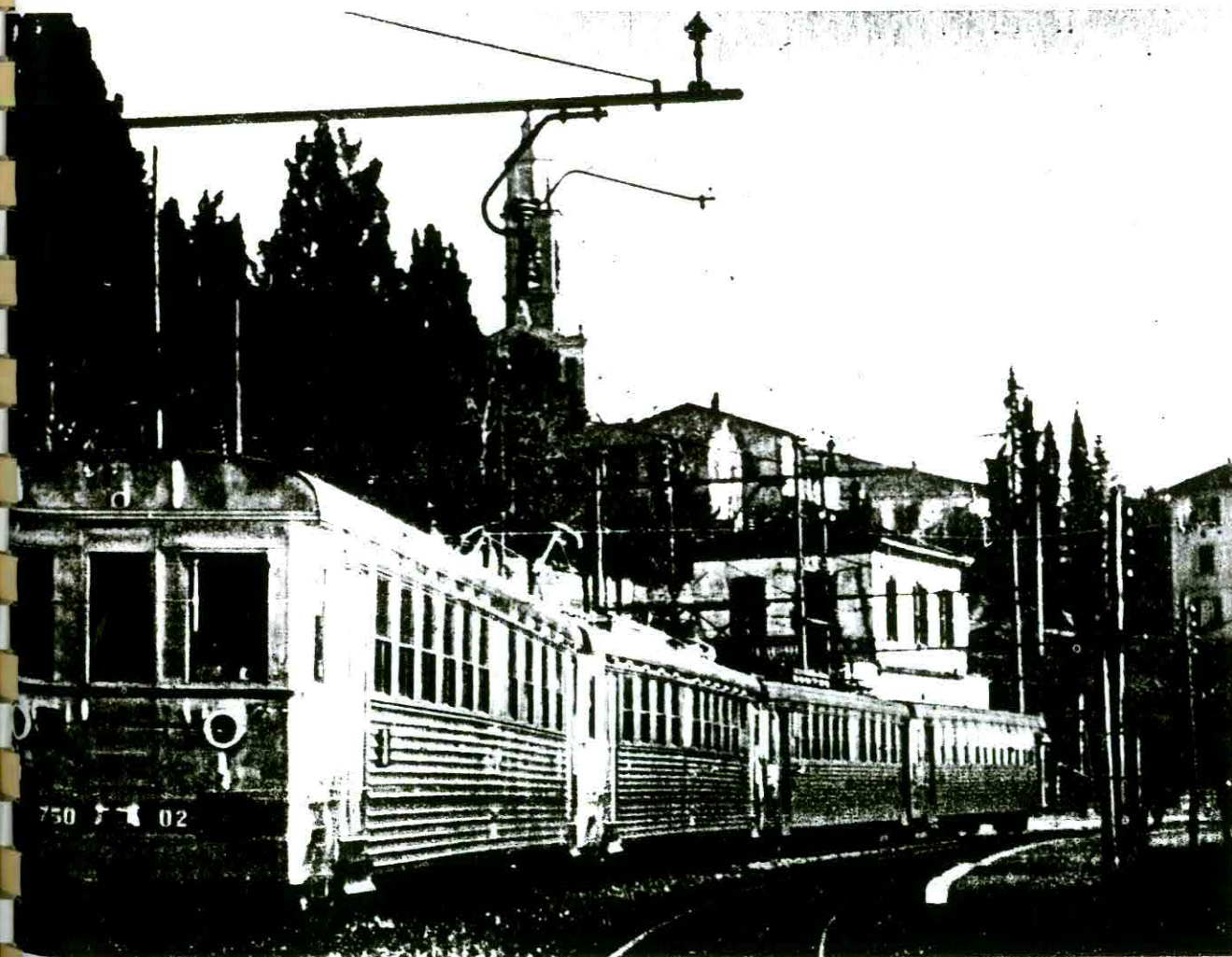
Convoglio elettrico nella stazione di Meda.

La domanda per l'estensione dell'elettrificazione della rete, inoltrata al Ministero delle Comunicazioni fin dal 14 gennaio 1941, viene rinnovata il 24 marzo 1947 con la proposta di completa elettrificazione delle linee, comprese la Novara-Saronno-Seregno e la Castellanza-Cairate-Valmorea.

In attesa della risposta, con coraggio e intelligente valutazione della realtà, le « Ferrovie Nord Milano » inaugurano il servizio a trazione elettrica fra Meda e Mariano il 10 agosto 1947 giungendo a Erba il 3 dicembre 1947 e ad Asso il 20 gennaio 1948.

Sono in servizio due unità derivate dalla motorizzazione dei corrispondenti rimorchi-pilota del gruppo EAC. 820 della Piaggio. Le due unità, così ottenute, sono permanentemente accoppiate ai restanti rimorchi per far

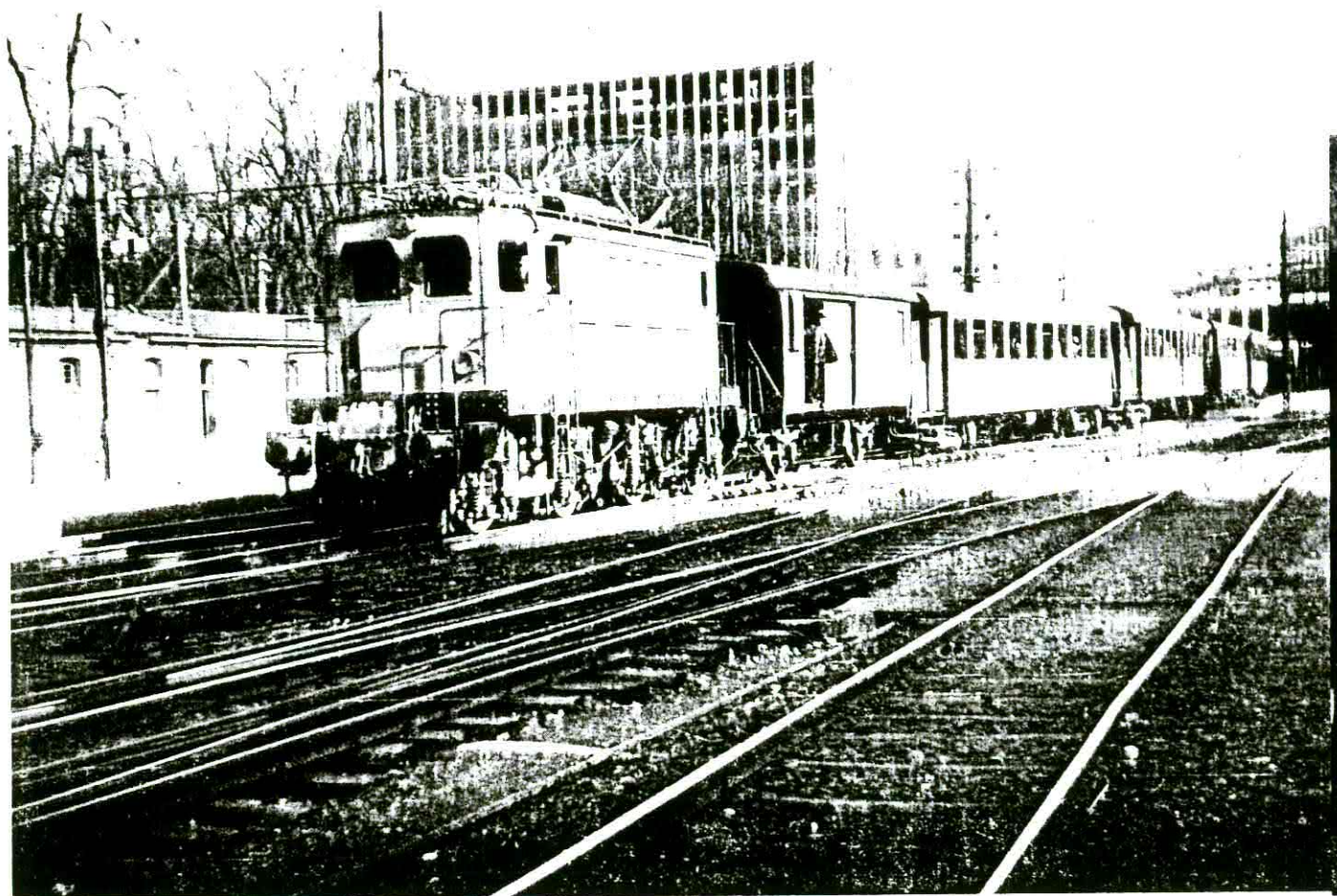
L'elettrotreno 750.02 in lega di acciaio inossidabile nella stazione di Inverigo sulla linea Milano-Asso.



Il 30 aprile seguente tra il Governo Italiano e la Società delle Ferrovie Nord viene stipulata una convenzione con la quale è accordata alla Società milanese la proroga all'anno 2000 della scadenza delle concessioni precedentemente stipulate (il cui riscatto avverrebbe nel 1972), con l'impegno da parte delle « Nord » di completare a proprie spese con i proventi del traffico, entro cinque anni, l'elettificazione della rete, fatta eccezione per la Castellanza-Valmorea, ogni decisione relativa alla quale è subordinata alla riapertura del transito internazionale.

Così, l'11 aprile del 1951, viene attivato l'esercizio in trazione elettrica sulla Varese-Laveno, mentre l'elettificazione della Saronno-Novara, legata alla ricostruzione del ponte sul Ticino di Turbigo, distrutto per eventi bellici, è rinviata.

Il diretto n. 25, trainato dal locomotore n. 600.05 e composto unicamente da carrozze a carrelli, in partenza da Milano per Varese-Laveno alle 9,00 del mattino del 12 aprile 1951.



Necessitano, ora, adeguati mezzi di trazione.

Sono trasformati in elettromotrici dei rimorchi del gruppo 800 e le stesse assumono i numeri di servizio da EB. 740.01 fino a EB. 740.07.

Quattro vetture rimorchiate di comando entrano nel parco-mezzi delle F.N.M. con l'ordine di servizio n. 10/51 (tipo EAC. 820); dieci rimorchiate di comando con l'ordine di servizio n. 3/52 (tipo EA. 840).

Sette unità, numerate da EB. 740.08 a EB. 740.14 vengono costruite nel 1953 replicando le caratteristiche elettromeccaniche delle precedenti ma con cassa di nuovo disegno, con due vestiboli alle estremità, ai quali si accede con porte a comando elettro-pneumatico. Entrano in esercizio con l'ordine di servizio n. 21/53.

Dal 15 dicembre 1952 il servizio ferroviario viaggiatori tra Castellanza-Cairate soppresso, viene sostituito da corse automobilistiche.

FERROVIE
NORD MILANO

SOCIETÀ PER AZIONI
SEDE IN MILANO
Capitale Sociale L. 1.618.980.000 inter. versato
c. c. MILANO N. 28311
DIREZIONE

Milano, 12 Dicembre 1952.

Circolare di Esercizio N. 14-1952

SOPPRESSIONE SERVIZIO VIAGGIATORI TRA CASTELLANZA E CAIRATE L. C.

Da lunedì 15 dicembre 1952 è soppresso il servizio viaggiatori nella tratta Castellanza - Cairate. In sostituzione delle corse ferroviarie sopresse vengono istituite nuove corse automobilistiche a cura della Sezione Autolinee.

Si fa presente che sulle suddette corse automobilistiche, limitatamente ai percorsi compresi fra Castellanza e Cairate L. C., saranno tenuti validi soltanto sino alla loro scadenza, gli abbonamenti ferroviari di qualsiasi specie precedentemente rilasciati per il servizio ferroviario; sino a nuovo avviso saranno pure tenuti validi i biglietti settimanali ferroviari.

Il Direttore di Esercizio
Dott. Ing. Roberto Bremond

Con il 15 dicembre 1952 l'esercizio ferroviario è soppresso fra Castellanza e Cairate Lonate Ceppino. I servizi automobilistici delle "Ferrovie Nord Milano" si estendono: alla "A.L.A." subentra la "Sezione Autolinee Nord" (S.A.N.).