

La Gazzetta di Chionea

Rivista gratuita



Novembre 2023

Numero 23

BRUNNEN VERLAGS- UND VERtriebsGmbH

a cura di Sappa Odette - Via Chionea 66

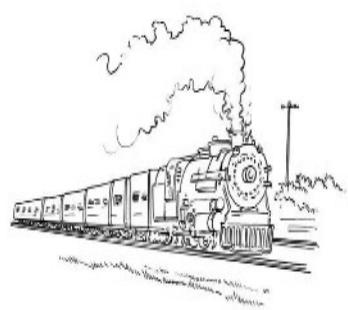
12078 Ormea (CN) Italia

Tel : 0174 392110 - 371 415 6288

mail:gazzetta@museo-chioneg.com

<http://www.museo-chioerna.com/gazzetta-di-chioerna>

10. The following table shows the number of hours worked by 1000 employees in a company.



LA PAGINA DEI TEMPI PASSATI

I PROGETTI DELLA FERROVIA ORMEA-MARE

La linea Ceva-Ormea è stata costruita tra il 1889 e il 1893 lungo la valle del Tanaro. **In origine era pensata come collegamento tra Piemonte e Liguria (fino ad Oneglia o, in alternativa ad Albenga), ma la tratta finale non è mai stata realizzata.** E di questo parleremo sulla Gazzetta di questo mese.

La linea Ormea-Ceva non è elettrificata ed è lunga 35,4 km. Il dislivello complessivo è di circa 330 metri con pendenze del 15 per mille. Fino al 2012, sulla linea circolavano 9 treni al giorno (4 in direzione Ormea e 5 in direzione Ceva) con un servizio a spola.

Dato il pregio paesaggistico, nel 2016 la ferrovia Ceva-Ormea è stata riaperta come linea turistica all'interno del progetto della Fondazione FS Italiane “Binari senza tempo”. In qualche borgata di Ormea il treno veniva chiamato in modo diverso a seconda della direzione di viaggio: “sbrivozzu” se risaliva la vallata, “scuriozzu” se la discendeva (scurrō significa scorrere).

Ancora all'inizio dell'Ottocento, la velocità massima di spostamento di uomini, notizie e merci è quella dei mezzi a trazione animale, a cavallo in particolare. A metà Ottocento i tempi di viaggio, grazie alla ferrovia, si riducono a un terzo. la costruzione di reti ferroviarie fornisce un impulso importante all'evoluzione economica.

LE ORIGINI DELLA FERROVIA



Le origini della ferrovia si individuano tradizionalmente in Inghilterra, dove venivano utilizzate ferrovie con trazione a cavalli, sia nelle zone minerarie, per l'asportazione del minerale estratto, sia nelle grandi città con funzioni di trasporto pubblico.

Nel 1804, Richard Trevithick, utilizzò per la prima volta una locomotiva a vapore, e la prima ferrovia pubblica fu il “Stockton e Darlington Railway” inaugurata nel Regno Unito nel 1825.

La prima ferrovia italiana, la Napoli-Portici, nel Regno delle due Sicilie, fu inaugurata il 3 ottobre 1839 dal re Ferdinando II di Borbone. Essa costituiva il primo tratto della futura Napoli-Salerno. La lunghezza di questo primo tronco era di circa 7.640 metri (altre fonti danno 7.250 m). La locomotiva Bayard raggiungeva la velocità di 60 km/h (50 km/h trainando un convoglio ferroviario). Da allora la tecnologia ha fatto progressi enormi e oggi esistono treni capaci di viaggiare a una velocità di oltre 300Km/h. La ferrovia permetteva di trasportare grandi carichi di merci in modo più rapido e agevole.

continua su:

<https://www.geopop.it/breve-storia-dei-treni-e-delle-ferrovie-chi-ha-inventato-rotaie-e-locomotive/>

<https://www.geopop.it/>

IL TRENO

Verso la fine dell'800 le ferrovie stimolarono il movimento dei passeggeri in maniera senza precedenti perché mettevano a disposizione un mezzo di trasporto rapido, economico e poco rischioso e, inoltre, aumentarono enormemente la mobilità del lavoro.

Si registrarono infatti nella distribuzione geografica della popolazione, dei mutamenti che ebbero notevoli conseguenze. Inoltre il progresso delle ferrovie comportò un'enorme espansione del trasporto delle merci.

Ma non dobbiamo scordare che i treni hanno avuto un ruolo importante durante le due guerre. Al di là del trasporto del materiale e delle truppe, i treni sanitari e ospedale contribuivano al trasferimento di migliaia di feriti e ammalati.

Dalla stazione di Ormea, partiva la silice estratta nelle zone di Cantarana e Cacino, come ci aveva raccontato Pierino. Adelmo Seno ci aveva fatto presente che le Manarre (accette speciali) che fabbricavano per la ditta Feltrinelli furono spedite per anni alla sede a mezzo ferrovia in confezioni di circa 40 kg. Era sicuramente un peccato che questa linea non continuasse fino al mare per un probabile accrescimento del commercio.

Le discussioni pubbliche e gli articoli giornalistici riguardanti l'ipotetica costruzione della ferrovia che doveva collegare l'Alta Val Tanaro al mare furono innumerevoli.

Ve ne proponiamo alcuni ritrovati sui vari Giornali del Piemonte. Già nel 1886 se ne parlava, e nel 2019 se ne parlava ancora!

ARTICOLO DI GIULIO GAVINO

Pubblicato Il 27 Settembre 2019 sulla STAMPA

«La sola linea (ferroviaria) che può rispondere a tutti i requisiti del commercio e della strategia militare sarebbe quella che da Ormea scende per Rezzo nella Valle Argentina fino a Taggia e Sanremo formando una prosecuzione della Ceva-Ormea e soltanto a 24 km da Ventimiglia e a 15 da Porto Maurizio». E' uno studio di una rivista di ingegneria del 1901 a svelare i progetti che avrebbero potuto cambiare in modo determinante le infrastrutture del Ponente sia in materia di commercio sia di turismo. Mentre oggi le dispute Italia-Francia per l'ammodernamento della Cuneo-Ventimiglia tengono con il fiato sospeso la Valle Roja, ci sarebbe potuto essere un treno diretto tra la Riviera e il Basso Piemonte. Lo scenario?

Una stazione ferroviaria ad Agaggio, una a Badalucco. A leggerlo oggi ha dell'incredibile. Qualche anno dopo la battaglia approdò anche in parlamento ma ormai i giochi su quella che poi sarebbe diventata la linea internazionale al confine erano fatti.

L'Ormea-Taggia si sarebbe potuta costruire davvero? Per i tecnici di «L'ingegneria Civile e le Arti Industriali» i motivi c'erano tutti: «Il suo costo è inferiore a quello di tutte le altre linee proposte per abbreviare il percorso tra Torino e Ventimiglia.

Il suo punto culminante è inferiore di 282 metri a quello della Cuneo-Tenda la quale ha inoltre pendenze del 25 per mille, mentre quelle della Ormea-Taggia non supererebbero il 18. E sarebbe comunque la più breve linea tra Torino e Nizza anche dopo la costruzione della Vievola-Nizza». In ballo, già allora, c'era soprattutto l'interesse turistico che portava ad un transito annuale di 20/25 mila turisti tra il Nord Europa e il Mediterraneo (con destinazione in particolare Sanremo e Bordighera). «Con la Ormea-Taggia si renderanno quindi attivi i 36 km della Ceva-Ormea. Onde anche lo Stato - scrivevano gli ingegneri - ha il massimo interesse al prolungamento della tratta fino al mare».

Ma allora, prima delle due guerre mondiali, i binari contavano, e molto, sotto il profilo militare. «Dal punto di vista strategico nessuna linea ferroviaria verso il confine francese si potrebbe costruire in migliori condizioni di difesa, né si deve dimenticare la possibilità di unire con un tratto di ferrovia il campo di Triora con Ormea, essendo che la stazione di Agaggio non disterebbe più di 3 km da Triora con la quale è legata da una buonissima strada carrozzabile».

La battaglia politica a favore dell'Ormea-Taggia riguardava anche il fatto che a Ventimiglia non ci fosse un porto mentre lo sbocco alternativo sul mare sarebbe stato baricentrico rispetto a quelli di Sanremo e di Porto Maurizio.

Ma le cose andarono diversamente. La ferrovia più corta tra Torino e il mare rimase solo sulla carta”

Ma non era l'unico progetto.

Articolo sulla SENTINELLA DELLE ALPI
31 Marzo 1886

Ferrovia Garessio Albenga.

“Il municipio di Albenga con l'adesione della Deputazione provinciale di Genova, della camera di commercio di Savona nonché della città di Garessio, e da 30 e più comuni del circondario, rivolgeva domanda al Ministero dei lavori pubblici perché venisse iscritto nei 1000 km di ferrovie secondarie di quarta categoria, concessi dalla legge 27 aprile 1885, un tronco destinato ad allacciare la valle dell'Alto Tanaro con la Liguria occidentale pel Colle San Bernardo e la Valle del Neva.

Il relativo progetto d'arte redatto dall'egregio ingegnere cav. Carlo Navone venne discusso e approvato in apposito comizio tenutosi il 17 gennaio ultimo scorso. Pubblichiamo i seguenti dati tecnici riflettenti questa linea comunicati dall'ingegnere Navone, autore del progetto.

Detta linea misura effettivamente 29 km dalla stazione di Garessio al suo innesto con la ferrovia del litorale a 2 km oltre la stazione di Albenga.

La linea scende

- dalla stazione di Garessio a metri 580 sul livello del mare*
- a quella di Cerisola a metri 470*
- a quella di Castelvecchio a metri 310*
- da Castelvecchio alla stazione di Zuccarello a quella di Salea a 90 metri.*

Oltre la quale stazione, essa passa ad innestarsi con la ferrovia di litorale. E da notarsi che le stazioni sono tutte orizzontali sulla linea e misurano 500 metri ciascuna tranne quella di Salea di 550 metri.

Le curve poi vennero progettate con grandi raggi non mai di sotto di metri 500.

Una ferrovia in si favorevoli condizioni non potrà mai progettarla l'ingegnere Bosco fra Ormea e Oneglia, a meno che abbia la virtù di spianare monti e colmare valli senza quasi il sussidio di gallerie e di opere d'arte pur accettando con riserva la sua affermazione che lo sviluppo della linea di Ormea sia di soli metri 44 951 fra Oneglia e Ormea predetta."

Progetto a Favore del Valico di Garessio (estratti)
12 Luglio 1902 – GAZZETTA DI FOSSANO

Ferrovia Oneglia-Piemonte

*Togliamo dal Corriere della
Provincia di Porto Maurizio
del 5 Luglio corrente:*

distanza in linea retta

Oneglia - Ormea 30km ; Ormea - Mondovì 27km
Oneglia - Garessio 33km ; Garessio - Mondovì 26km

Quota sul livello del mare

Stazione Oneglia m.7

Stazione di Ormea m.716

Stazione di Mondovì m.391

Stazione di Garessio m. 583

Supponendo di superare in media 15m. a chilometro, cioè, supponendo di dare alla linea una pendenza media del 15 per mille, il totale dei km in linea retta e dei km di sviluppo ammonta:

per Oneglia-Ormea-Mondovì 74,266 km

e per Oneglia-Garessio-Mondovì 64,400 km

Differenza in meno a favore della Linea Oneglia Garessio
Mondovì 9,866 Km

Dunque, la linea passante dal Valico di Garessio è più breve di 10 km, è in condizioni di pendenza molto più favorevole, fa risparmiare certamente una decina di milioni sulle spese di costruzione.

“Noi dobbiamo essere grati e riconoscenti all’ingegnere studioso che ha progettato “IL VALICO A GARESSIO” sperando che questa linea venga al più presto realizzata.”

*Nel Frattempo si inaugurava il servizio di Automobile
da Ormea a Oneglia*

GAZZETTA DI MONDOVI'
29 Gennaio 1907

*"Il 23 corrente con intervento del prefetto di Porto Maurizio e delle autorità della provincia si è inaugurato il servizio automobilistico tra Oneglia e Ormea.
L'automobile partito da Oneglia alle 8:30 giungeva facilmente ad Ormea alle ore 13:10 accolto dalla musica cittadina e della popolazione festante.
Il servizio principierà col prossimo aprile."*

UNIONE MONREGALESE
24 Luglio 1919

Orario automobilistico

"Col giorno di oggi andrà in vigore il nuovo orario del servizio automobilistico Ormea Oneglia e viceversa; sarà introdotta una nuova corsa per l'andata e un'altra per il ritorno

Partenza da Ormea ore 6 e 13,20 con arrivo a Oneglia alle 9,30 il 16,45.

Partenza da Oneglia alle ore 8,20 e 17,15 con arrivi a Ormea alle 12,10 e 20,45"

UNIONE MONREGALESE del 13 SETTEMBRE 1952

A proposito della ferrovia Alta Val Tanaro-Imperia

La Gazzetta Ufficiale numero 176 del 31 luglio 1952 pubblica la legge numero 991 “Provvedimento in favore dei territori Montani”. Questa legge tanto attesa dai Montanari era ritenuta, prima della sua comparsa, come un toccasana capace di arginare lo spopolamento e lentamente dare alle popolazioni situate in queste zone una apertura più comoda e tranquilla. Nell'alta Val Tanaro a spegnere l'entusiasmo dei benefici attesi dalla legge predetta è capitato il convegno di Garessio del 24 agosto u.s. col quale si è discusso il problema annoso del congiungimento del tronco ferroviario in partenza da Ceva al mare con la deviazione da Garessio. Tale progetto, se è ancora l'unico progetto ferroviario aggiornato, non è di gradimento agli ormeesi e agli abitanti dei comuni di Briga Alta, Cosio, Pornassio, Mendatica, Montegrosso Arma e Pieve di Teco, che, situati in zona Montana, con la deviazione da Garessio, si vedono sempre più allontanati da centri cittadini e di conseguenza vedono sfumare la possibilità di un prossimo maggior benessere. Gli Ormeesi poi temono fortemente che a breve scadenza con la eventuale deviazione da Garessio il tronco ferroviario Garessio Ormea possa essere disarmato perché fortemente passivo sia come trasporti che come turismo mentre non correrebbe questo pericolo ove la ferrovia Ceva mare proseguisse il suo naturale percorso da Ormea.

La motivazione adottata da qualche Parlamentare che il progetto di Garessio sia l'unico aggiornato non era buona ragione quando si consideri l'utilità collettiva; si aggiorni quello di Ormea assai più vecchio di quello di Garessio perché contemporaneo alla costruzione del tronco Ceva Ormea.

Se in un domani, speriamo non lontano, le condizioni finanziarie della nazione permettono la costruzione dell'unica è vera direttissima Torino Imperia con traforo del Colle dei termini fra Mondovì e Ormea si avrà già costruito il tronco Ormea Imperia.

Considerazione di un illuso, può darsi, ma allora, illusione per illusione, come potrà il porticciolo di Imperia diventare uno sbocco di grande traffico se le sue dimensioni sono appena sufficienti per velieri di limitate dimensioni? Prima di costruire la ferrovia sembra che si dovrebbe attrezzare il porto al presunto aumento del traffico.

Deviare il corso del Torrente Impero non è poi una cosa facile e ciò sarà necessario ove si voglia fare un unico porto unendo il porto di Oneglia a quello di porto Maurizio. Prima di costruire la casa è indispensabile preparare la fondamenta.

Ormea non ostacola Garessio, si difende per non avere il suo avvenire pregiudicato.

Ancora nel 1997, la volontà di congiungere l'Alta Val Tanaro e il mare con la ferrovia non si era spenta e una proposta era ancora stata tentata.

**ESTRATTI DEL DISEGNO DI LEGGE N. 2835
d'iniziativa dei senatori LORENZI, AVOGADRO,
BRIGNONE, PREIONI, BORNACIN, MANFREDI, SELLA
di MONTELUCE, FUMAGALLI CARULLI, CECCATO,
ZANOLETTI, MANZI e PERUZZOTTI COMUNICATO
ALLA PRESIDENZA IL 23 OTTOBRE 1997**

Completamento e messa in servizio della linea ferroviaria TorinoBra-Ceva-Albenga nel quadro del piano di sviluppo e ampliamento dell'attuale rete nazionale delle ferrovie dello Stato

ONOREVOLI SENATORI. – Il Governo è intenzionato a garantire alle Ferrovie dello Stato un livello di investimenti di 7.000 miliardi l'anno nei prossimi dieci anni...Questo quadro di giusto rilancio ed ammodernamento della rete ferroviaria nazionale arriva però subito dopo una preliminare decisione di effettivo abbandono per la linea Bra-Ceva distrutta dall'alluvione in Piemonte del 1994. Con nota Rif. 11588 del 12 agosto 1996 il Capo di Gabinetto del Ministro dei trasporti e della navigazione annunciava infatti quanto segue: «La linea Bra-Ceva è interrotta all'esercizio ferroviario dal 5-6 novembre 1994, quando fu colpita dall'alluvione la provincia di Cuneo ed in particolare la Valle del Tanaro. Da allora esiste comunque un servizio sostitutivo con delle corse automobilistiche che raggiungono non solo le stazioni ferroviarie ubicate nella valle ma anche i centri dei paesi collinari, con la soddisfazione della clientela che si sente servita meglio di prima. ...

L'interruzione della linea ferroviaria Torino-Bra-Ceva aveva infatti un naturale proseguimento con un'altra linea in odore da anni di soppressione, la Ceva-Ormea, che essendo stata progettata e costruita con l'intenzione di raggiungere il mare, la riviera di Ponente, e non essendo però mai stata completata, ha risentito e risente tuttora della condizione di ramo cieco...

Atti parlamentari Senato della Repubblica – —4— 2835 XIII
LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI -

In breve possiamo quindi concludere che la soppressione della Bra-Ceva avrà il «benefico» risultato per le Ferrovie dello Stato di permettere più facilmente anche la soppressione della Ceva-Ormea. A questo punto va detto che esiste una soluzione alternativa, non particolarmente onerosa, la quale permetterebbe di rivitalizzare il percorso in oggetto, facendolo rientrare in un nuovo collegamento Torino-mare via Bra e Ceva, la cui funzionalità, remuneratività ed utilità per l'accesso alle linee veloci di Torino e della Genova-Ventimiglia sarebbe indubbiamente assicurata. Il progetto in questione risale addirittura allo statista Giolitti, è stato in più occasioni riportato alla ribalta, e per ultimo nel recente 1982, quando ad un convegno tecnico politico del 13-14 novembre è stata presentata dal comune di Garessio la proposta di costruzione di un nuovo tronco di linea ferroviaria fra Garessio e Villanova d'Albenga... La volontà governativa di impiegare 17.500 miliardi per un moderato ampliamento della rete esistente potrebbe ragionevolmente poter includere il completamento di quest'opera rimasta incompiuta. Con soli 25 chilometri di nuova linea ferroviaria ad un solo binario, fra Garessio ed Albenga, ed il ripristino della succitata disastrata Bra-Ceva, il capoluogo torinese si troverebbe così servito di un nuovo sbocco al mare, coll'innegabile vantaggio di un rinnovato servizio di trasporto fra Piemonte e Liguria.

ARTICOLO SU “L’UNIONE MONREGALESE” DEL 10 FEBBRAIO 2016

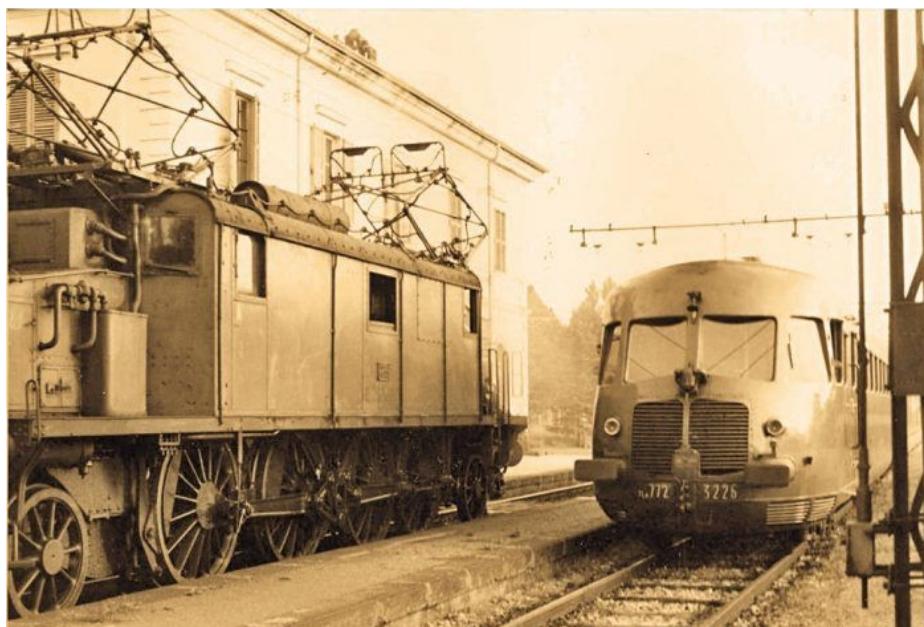
“Vi racconto quella rapina al CEVA-ORMEA quarant’anni fa”

«Assaltato lo “sbrivazzo”» titolava il settimanale “Alta Val Tanaro” del 16 giugno del 1973. Una rapina sul treno appena rinato, il Ceva-Ormea.

Di

MARCO TURCO

10 Febbraio 2016



Assaltato lo “sbrivazzo”». Titolava il settimanale “Alta Val Tanaro” del 16 giugno del 1973. Giovedì 7 giugno di quell’anno si verificò infatti una rapina sul treno che partiva da Ceva, per Ormea, alle 7,30 circa. Anna Sperinde, cebana, oggi pensionata, a quel tempo viaggiava tutti i giorni fra Ceva e Nucetto, dove lavorava come impiegata alla ditta “Ilcet”, oggi “Alpitel”. Ricorda ancora quei brevi e intensi momenti della rapina.

«Ho viaggiato sul treno per 15 anni da Ceva a Nucetto. Un viaggio di circa 10 minuti. Una grande comodità che oggi non è nemmeno più contemplabile. A Nucetto si va in macchina. Io prendevo tutti i giorni il treno che arrivava a Ceva da Ormea intorno alle 7,30 circa, per poi ripartire dieci minuti più tardi. Era frequentato dai tantissimi studenti provenienti dalla Valle Tanaro che così raggiungevano le Scuole cebane. In quei dieci minuti veniva anche scaricata la posta. All'epoca abitavo in via Barberis, e appena sentivo il treno giungere in Stazione partivo da casa, tanto sapevo che prima che studenti e posta fossero "scaricati" ci voleva un po'... il tempo necessario per raggiungere a piedi la stazione.

A quell'ora, su quel treno del mattino eravamo sempre in pochi. Anche il giorno della rapina eravamo in 5 o 6 e ricordo ancora bene chi c'era: c'ero io, poi due impiegati del Banco Azzoaglio che andavano a Garessio, Alessandro Prato di Paroldo e Giovanni Sciandra di Ceva, e due professori di Saliceto, che, scesi a Ceva dal treno da Savona, continuavano il loro viaggio per la Val Tanaro.

Ricordo che ero appena salita, stavo per andare a sedermi. Erano ancora treni veri in quel periodo, non littorine come in seguito. C'erano i sedili in legno. Nel corridoio, stazionavano due persone appoggiate alla porta del bagno. I loro visi non li ricordo, ma so che appena presi posto loro si infilarono un passamontagna. Noi ci accorgemmo della cosa e avvertimmo il controllore. Fu una questione di pochi minuti. Il professore di Saliceto mi diede un libro da leggere per distrarmi, visto che ero visibilmente impaurita e tesa.

Loro di lì a poco bloccarono il treno, più o meno in località Rocchini, dove la ferrovia e la strada rimangono vicine. Scesero in fretta e scapparono. C'era un'auto ad attenderli. Mi raccontarono che il loro obiettivo erano i valori postali, ma che forse non riuscirono a prendere dato che su quel treno non c'erano. Mi spiegarono poi, nei giorni successivi, che diedero una botta in testa al capotreno e che gli rubarono l'orologio. La mattina della rapina il treno arrivò comunque abbastanza puntuale a Nucetto e lì c'erano le Forze dell'ordine in attesa. Ci chiesero molte volte la nostra testimonianza, e tutto quello che seppi dire era più o meno questo. Nei giorni successivi ebbi un po' di paura, ad entrare in casa e a uscire... paura anche a prendere il treno. Ricordo che da quel giorno non portai mai più con me contante, come spesso accadeva per lavoro, dovendo fare versamenti o consegne per le buste paga. Non c'erano ancora i bonifici».

Anna Sperinde è una dei tanti pendolari della linea Ceva-Ormea che non ha potuto fare a meno di commuoversi mercoledì scorso quando sui social network ha visto il ritorno della littorina con tanta gente ad accoglierla. E conclude: «Mi auguro davvero che la linea Ceva-Ormea possa rinascere dal punto di vista turistico. Il paesaggio che si può ammirare è unico. E, visto che ormai il mezzo di trasporto ordinario non potrà più esserci, almeno la parte paesaggistica e turistica deve essere conservata. È stato davvero commovente rivedere la funzionalità del treno in Valle. In 15 anni ho conservato tantissimi ricordi, e come me molte altre persone».



PER RIMANERE NELL'AMBIENTE FERROVIARIO VI CONSIGLIAMO DI LEGGERE QUESTO BELLISSIMO LIBRO.

Franca Acquarone - Giorgio Ferraris - Ugo Moriano
Romano Nicolino - Giammario Odello - Mariapia Peirano
Cristina Rava - Paola Scola - Maria Tarditi - Bruno Vallepiano

I racconti del treno

*Scritti introduttivi
di Antonella Parigi
e Annibale Salsa*



arabAFenice

Il treno corre da Ceva verso Ormea, supera ponti ad archi e gallerie scure in cui si infila per sbucarne quasi subito con un fischio acuto, vittorioso.

Altri tempi, ora la ferrovia Ceva-Ormea è un "ramo secco", le rotaie aspettano, in silenzio.

Il libro, nato da un'idea di Franca Acquarone, raccoglie dieci racconti, uno per ogni stazione della linea ferroviaria più quello relativo alla stazione di Oneglia in cui il treno non è mai arrivato, nonostante il progetto iniziale.

I racconti, incorniciati dalla prefazione di Annibale Salsa, sono di scrittori locali e di fama nazionale: Paola Scola, Giammario Odello, Cristina Rava, Mariapia Peirano, Maria Tarditi, Romano Nicolino, Giorgio Ferraris, Franca Acquarone, Bruno Vallepiano, Ugo Moriano.

Tutti, con il proprio stile e le proprie peculiarità narrative, hanno sviluppato vicende legate a situazioni, reali o di pura fantasia, che fanno riferimento al treno e al suo percorso.

Il libro si inquadra fra le iniziative di sensibilizzazione e di supporto alla rinascita della linea Ceva-Ormea in un'ottica di valorizzazione della Alta Valle Tanaro.

E auguriamo a Gabriele Pagliana di riuscire a fare riattivare il servizio di Trasporto Pubblico sulla linea ferroviaria Ceva-Ormea.

Il 15 Settembre già 3674 firme erano presenti sulla petizione che tutti quelli che ne sono interessati possono firmare :

<https://chng.it/K7P5zmXHn8>

Un storia di treno sul Giornale SENTINELLA DELLE ALPI del 14 Ottobre 1899



Come i lettori sanno, un telegramma ufficiale del generale Ponzio Vaglia diramato a tutte le autorità civili e militari annunziava ieri per le ore 19:57 l'arrivo alla nostra stazione del treno speciale recante il Re e i Principi di Napoli di ritorno dalle cacce di Valle Gesso. Cosicché, un po' prima dell'ora su indicata si trovavano alla stazione tutti i pezzi grossi del nostro piccolo mondo politico-amministrativo-militare; muniti di lucenti tube i funzionari civili; in gran tenuta con decorazioni, gli ufficiali

Intanto una folla composta di tutto un po', e specialmente di signore e signorine, andava stipandosi nell'atrio, riuscendo poi a invadere, per gentile concessione, anche il marciapiede interno presso i binari. Ma ecco che dal Signor capo-stazione si apprende quasi subito che il treno reale non giungerà all'ora indicata, bensì 40 minuti dopo.

Tutte quelle brave persone, funzionari d'ogni genere e grado compresi, si guardano con un senso di sgomento. Sono quasi tutti senza cena e hanno disposto le cose, in famiglia, così da potersi collocare col piede sotto la tavola verso le venti e un quarto, invece....Non rimane che armarsi di pazienza, restringere la cinghia dei calzoni e far passare il tempo scambiando barzellette e "motti spiritosi": si è sempre spiritosi quando l'appetito incalza!

E soprattutto ammirando la straordinaria illuminazione dovuta a certi lampioni posti là, in mezzo ai binari,

lampioni che si accendono soltanto nelle occasioni solenni e che ottengono precisamente il risultato di dare maggiore risalto al buio che ci circonda.

Tuttavia se Dio vuole il tempo passa, i 40 minuti sono caduti anch'essi nel baratro dell'eternità, ma nessun accenno ad arrivo di treno reale... anzi notasi che neppure "la staffetta" la quale deve precedere di 24 minuti detto treno è giunta... Però c'è tempo ad impazientirsi: un telegramma è giunto da Borgo San Dalmazzo annunziando che Re e Principi non sono peranco arrivati a quella stazione; pertanto sono almeno altri 40 minuti di aspettazione che ci si presentano innanzi.

Quello del "senza cena" comincia a non essere più sgomento per trasformarsi in terrore. Qualcuno ad evitare un deliquio, si appende all'eroico proposito d'uno spuntino, che pian piano diventa uno 'spuntone', nel ristorante della stazione medesima. Altri si consolano pensando che sorte ancora più triste è quella dei viaggiatori, fortunatamente sempre scarsi, del treno di Saluzzo, i quali dovevano giungere a Cuneo alle 20:11 ed invece furono arrestati là alla stazione di San Benigno, vale a dire in mezzo ai campi, ove debbono rimanersene per almeno un'ora e mezza, infelici! Pochi minuti prima delle 21, giunge la "staffetta". Si comincia ad aprire il cuore alla speranza. La folla si fa sempre più agitata, gli agenti del buon ordine, numerosissimi, durano molta fatica a tenere tutti in riga sul marciapiede... Spinte di qua, urtoni di là... Ma v'è tempo ad affannarsi. Abiate pazienza ancora, ché, osserva quale superstizioso, è impossibile vadano lisce le cose in un giorno come questo: 13 e venerdì nello stesso tempo... Orrore!

Finalmente uno squillo di cornetta si ode in lontananza, poi un fischio, un lume rosso apparisce laggiù fra lo sfondo nerissimo, è desso, il treno reale. Un sospiro erompe già da quei cento e più stomachi vuoti: sono le 21:20.

Sul ballatolo del vagone-salon centrale non appena il treno s'arresta, si scorge il Re, che è a capo scoperto, e che si presenta con l'aspetto floridissimo; appoggiati al finestrone d'un compartimento attiguo al ballatolo, stanno i Principi di Napoli : la Principessa veste un succinto abito scuro e porta una specie di cappello all'alpina. E' su di lei che maggiormente si appuntano gli sguardi ansiosi della folla. Il tenente generale Fecia di Cossato prima, poi le altre autorità si accostano al carrozzone reale. Il Re cortesemente porge la mano a ciascuno, poi scambia alcune parole col comandante la Divisione ed una conversazione più lunga mantiene quindi coll'On. Galimberti, cui domanda notizia dei coprovinciali suoi colleghi in Parlamento, accenna alla prossima ripresa dei lavori parlamentari, passando poscia a dare alcuni particolari di questi giorni di caccia che, dice, non avrebbero potuto riuscire più favorevoli. In modo speciale, si mostra entusiasta della gita fatta nella mattinata su pel vallone delle rovine, sopra Entracque, e più oltre su per la strada che porta alla cima della Maledetta ove fu dato ammirare l'analogia - pei ghiacciai e pei nevai perpetui - colle montagne della Valle d'Aosta. Parla dei nostri monti con viva compiacenza, con grande ammirazione...

Al Presidente della Deputazione Provinciale, Comandante Viale, dice il Re del piacere ch'egli prova ogniqualvolta si trova fra le ottime popolazioni della nostra Provincia; parla col Senatore Riberi, col Sindaco Bocca, col Prefetto con parecchi altri che nella penombra non è dato al cronista di

precisare; accenna alle imminenti feste di Savigliano, ricordando come nel dare vittime gloriose all'Africa sia stata primissima la Provincia di Cuneo.

Ogni tanto, dalla folla erompe un applauso, un "Viva Savoia!".

Durante un momento di generale silenzio tuona un " Viva Elena" che per la sua potenza scosta tutta la folla. La gentile Principessa, certo lusingata, fa però evidenti sforzi per mantenersi seria davanti a quell'improvviso scoppio di ammirazione. Il Principe di Napoli discorre col Generale Fecia di Cossato... Ma gli otto o dieci minuti fissati per questa fermata sono trascorsi. Suona la cornetta, fischia la macchina e il treno si rimette in moto mentre un nuovo, caldo applauso e nuovi 'Evviva' echeggiano...

E mentre la striscia luminosa del treno, come un immenso serpente dalle squame dorate, va perdendosi laggiù nel buio della vallata, autorità ed umili mortali sgombrano rapidamente la stazione; e si corre su in città all'assalto.... della tarda cena... E stamane apprendiamo che il treno reale è giunto a Monza con un'ora e più di ritardo. Oh, la Mediterranea! E sempre la stessa: nel suo trattamento non fa distinzioni fra i Re e i poveri diavoli di viaggiatori comuni. Consoliamocene, è l'unica cosa che rimanga a fare.

La caccia di ieri sul territorio di Entracque riuscì, a quanto ci vien riferito, abbondantissima. Furono abbattuti oltre 50 camosci. Si calcola che, in complesso, i camosci uccisi nelle cacce reali di questi giorni ammontino a circa trecento.

Lo sapevate? Il 14 aprile 1899 in occasione della visita dei reali a Cagliari crollò la terrazza della stazione dei treni

Il 14 aprile del 1899 in occasione della visita del re Umberto e della regina Margherita a Cagliari ci fu un terribile fuori programma. I reali furono accolti in pompa magna a Cagliari: salve di cannone, una schiera di personaggi autorevoli e di dame in vesti sontuose, alte uniformi, fanfare, e un gran corteo di carrozze che dal porto portò i sovrani fino al palazzo Regio, residenza dei sovrani.



Nei giorni seguenti (come riporta Sardegna Vapore), fra parate, pranzi di gala e ricevimenti, visitarono gran parte della Sardegna.

A Cagliari presenziarono alla posa della prima pietra del nuovo palazzo comunale, a Sassari all'inaugurazione del monumento a Vittorio Emanuele II e alla prima Cavalcata sarda. I reali visitarono miniere e ospedali, ricevettero suppliche e doni, risposero a centinaia d'inchini, strinsero innumerevoli mani.

Vi fu, però, anche un evento luttuoso. Il 14 aprile, proprio mentre partiva il treno reale che portava appunto a Sassari Umberto e Margherita, nella stazione di Cagliari crollò, quasi sui binari, il parapetto d'un terrazzo sul quale s'erano accalcate in numero eccessivo, per assistere dall'alto alla partenza dei reali, le giovani allieve di un convitto: morì, travolto dal crollo, un facchino che ebbe la sfortuna di passare lì sotto in quel momento; restarono ferite alcune ragazze precipitate anch'esse nel vuoto.

Il Re e la Regina fermarono il corteo per prestare personalmente soccorso alle malcapitate studentesse. Costruita dalla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde come stazione di testa a poca distanza dal porto del capoluogo regionale, la struttura della Stazione fu inaugurata il 23 luglio 1879, 8 anni dopo che venne avviata l'attività ferroviaria nell'isola con la prima porzione della ferrovia Cagliari-Golfo Aranci, e venne edificata in una zona originariamente di aperta campagna ed in seguito inglobata nel quartiere di Stampace. La vicinanza col porto cagliaritano portò inoltre alla costruzione successivamente di un collegamento tra la stazione e lo scalo marittimo (denominato Cagliari Marittima), passante per lo scalo merci e l'area in cui in seguito fu ricavato il parcheggio della stazione.

<https://www.vistanet.it/cagliari/2022/09/27/lo-sapevate-il-14-aprile-1899-in-occasione-della-visita-dei-reali-a-cagliari-crollo-la-terrazza-della-stazione-dei-treni/>



*Va novembre,
vien dicembre.
Ciel nebbioso,
suol fangoso...
Sopra i rami brulli e tetri
soffia il vento e batte ai vetri,
mentre il passero sul tetto,
trema al vento, poveretto!*

C. PROSPERI



Proverbi di Novembre

- Se di Novembre tuona, l'annata sarà buona.
- Novembre va in montagna e abbacchia la castagna.
- La neve di novembre fa bene alla semente.
- Novembre gelato addio seminato.
- Se in novembre non hai arato, tutto l'anno sarà tribulato.
- Novembre bagnato, in aprile fieno al prato.
- Per Ognissanti mantello e guanti.
- Per San Martino castagne e buon vino.
- Novembre bello o brutto, in campagna muore tutto.

