CITTÀ DI MONTESILVANO

Montesilvano

Andata...

...e ritorno

ELENCO COLLABORATORI

CASTAGNA GIUSEPPE

CASTAGNA MARIO

CAVICCHIA BENITO

ESPOSITO MARIO
(Direzione lavori F.S. - Pescara)

FUSCHI NICOLA

GALLERATI RENZO

IANNASCOLI CLETO

MAGGIORE SAVINO

MASTRANGELO CARLO

ORSINI PIERGIORGIO

TRIBUZII DANILO

VERZIERE WALTER

VOLPE MARIANO

TUTTI I DIRITTI SONO RISERVATI

DISTRIBUZIONE GRATUITA

IL SALUTO DEL SINDACO

Ho accolto volentieri l'idea di questa pubblicazione che, mentre celebra degnamente l'inaugurazione di un'opera moderna e proiettata nel futuro, consegna alla memoria dei montesilvanesi il ricordo di un mondo non troppo lontano che nella vecchia stazione ferroviaria si è in qualche modo identificato e riconosciuto. Altri più e meglio di me hanno saputo descrivere con nostalgia e commozione quei tempi - era l'immediato dopoguerra - in cui Montesilvano stava faticosamente uscendo dalle macerie del conflitto e si stringeva di nuovo attorno a quel nucleo originario rappresentato dal centro ferroviario - che tanto impulso aveva dato in precedenza allo sviluppo della Marina - per ricostruire con sforzo e tenacia una 'normalità' troppo a lungo dimentaticata.

Un'intera generazione di ragazzi - oggi stimati professionisti, commercianti, imprenditori- è cresciuta giocando nelle buie stradine tra la vecchia sede comunale e la stazione e il mondo per loro non era più lontano di una manciata di isolati.

Poi, con la crescita della città conseguente al boom economico e lo sviluppo di sistemi alternativi di trasporto, quello che era il vecchio cuore del paese ha smesso di pulsare: la stazione ha perso la sua centralità e l'edificio è andata intristendo come una vecchia signora dimenticata.

Ora questa costruzione nuova e scintillante, degna di quella città che è oggi Montesilvano, vuole farsi indicare i rinnovati fa che il nostro centro ferroviario tornerà a vivere e incoraggiare i cittadini a servirsi di un mezzo di trasporto sicuro e confortevole che poco ha da spartire con le sbuffanti locomotive di una volta.

Ed io sono chiamato, quale Sindaco, a celebrare con la dovuta enfasi l'avvenimento, non trascurando di esaltare, come vuole la retorica d'occasione, le "magnifiche sorti e progressive", che presiedono allo sviluppo di ogni comunità.

L'augurio e l'invito che rivolgo ai cittadini e alle giovani generazioni è, allora, quello di riappropriarsi di questo pezzo della nostra città -purtroppo così avara di spazi- ed inventare nuovi modi di incontrarsi, perchè abbiano anch'essi, un domani, un luogo della memoria.

PAOLO DI BLASIO

IL SALUTO DELL'ASSESSORE ALLA CULTURA

L'iniziativa, senza dubbio meritevole di considerazione, acquista un significato particolare anche perchè in sintonia con gli sforzi, che questo assessorato sta compiendo negli ultimi anni.

Siamo convinti che ricostruire la storia della nostra città, con il contributo indiretto delle persone che nel passato l'hanno resa grande, sia un fatto di cultura e pertanto ci trova d'accordo con la pubblicazione che rievoca la crescita e lo sviluppo del paese di ieri, oggi città moderna, proiettata verso l'Europa del Duemila.

Per noi amministratori, l'avvenimento è al tempo stesso motivo di vanto, ma anche di impegno a rendere sempre più vivibile questo piccolo grande centro della riviera adriatica, che proprio grazie allo scalo ferroviario prese vita alla fine dell'Ottocento.

Ai vecchi treni a vapore, alle locomotive sferraglianti di allora, la tecnologia ha sostituito moderni elettrotreni che sfrecciano a ragguardevoli velocità. Noi plaudiamo a questa radicale metamorfosi e, pur con una punta di nostalgia per il vecchio edificio, accettiamo questo cubo di marmo e cemento pienamente conforme ai nuovi indirizzi architettonici, basati sulla funzionalità ed i moderni criteri del collegamento ferroviario.

L'elettronica, nelle sue applicazioni più avanzate, oggi trova posto sulla "consolle" della nuova stazione; gli uomini un tempo impegnati nel pesante lavoro manuale degli scambi, sono tecnici aggiornati, le velocità di transito sfiorano cifre da record. Un progressivo "ammodernamento" delle strutture che si coniuga con una maggiore sicurezza per i passeggeri. Tutto questo è la nuova stazione di Montesilvano e noi pensiamo di aver in parte contribuito -anche se molto cammino resta da fare- a questo lento processo di migliorie tecnologiche e soprattutto sociali.

CAMILLO CRETAROLA

LA "STAZIONE"
NELLA STORIA DI MONTESILVANO

di PIERGIORGIO ORSINI

Forse non si era ancora spenta l'eco dei fatti di Aspromonte (29 agosto 1862) che avevano portato alla caduta del governo Rattazzi - sostituito dal Farini e subito dopo dal più famoso Marco Minghetti - che già prendevano corpo i progetti per la realizzazione della ferrovia da Ancona a Pescara.

Fino al gennaio del '61 l'ing. Antonio Rossi, direttore dei lavori per conto della Società Ferrovie Meridionali, dovette aspettare che si definisse il tracciato dell'ultimo segmento parallelo alla costa.

Ma gli studi preliminari erano stati svolti in verità da tecnici pontifici e borbonici, poi le Meridionali posero in atto quei disegni e spuntò, fra le altre, la piccola stazione di Montesilvano.

Fatta l'Italia bisognava fare gli Italiani, andava ripetendo il D'Azeglio ed in questo programma si inquadrava la decisa volontà del nuovo stato di accorciare le distanze -non solo geografiche- fra il nord ed il sud.

All'epoca dell'Unità, l'Italia aveva una rete ferroviaria di 1700 km. contro i 22.000 della Francia e i 33.000 dell'Inghilterra. Dalle nostre parti -leggi Regno delle Due Sicilie- ce n'erano appena 99 km. Questo dunque spiega l'improrogabile necessità di estendere, in tempi brevissimi, la ragnatela di binari che avrebbe decretato il decollo socio-economico del litorale abruzzese, su cui si affacciava la cosiddetta "Contrada Saline-Mazzocco", come si chiamava allora Montesilvano Spiaggia.

FOTO N. 3

Fatta questa debita premessa, viene spontaneo domandarsi come si presentava l'agglomerato urbano della Marina. Documenti fotografici non esistono; la prima immagine del futuro paese -appena in embrione- risale al 1904 o forse 1906 ed ovviamente abbraccia un'area delimitata, quella appunto della stazione e delle poche case sulla provinciale, che sarebbe più tardi diventata la statale 16.

A prescindere dalla mappa elaborata dal perito agrimensore pescarese Bevilacqua (1868) e riscoperta alcuni anni fa dall'ex sindaco Vittorio Agostinone, non abbiamo dunque che l'unica cartolina illustrata dei primi anni del Novecento. Ad un'attenta "lettura" del prezioso documento, che Cleto Iannascoli -ex dipendente delle Ferrovie- custodisce con comprensibile riserbo, la Montesilvano di allora, le classiche quattro case ed un forno, viveva riflettendosi nella stazione, ed era proprio lo scalo ferroviario, posto in felice posizione a sud del Saline ed in quella che era conosciuta come "Contrada fiume morto", a polarizzare le attenzioni dei primi imprenditori locali.

Certo non erano tempi facili se -come scrive il Saitta- il Regno sabaudo con lo stesso impegno profuso per sviluppare la carente rete stradale e ferroviaria, aveva imposto tasse agli Italiani e assai gravose per noi ex sudditi dei Borboni.

Le ferrovie già nel 1862 erano passate a ben 2939 km. in esercizio ed altre 2356 km. erano in costruzione. Dal 1865 poi esse saranno trasferite dallo Stato ai privati. Cinque grosse società gestiranno il nascente patrimonio ferroviario: le Strade Ferrate Alta Italia, la Società Ferr. Romane, la Società Ferr. Meridionali (che stava lavorando in Abruzzo), la Calabro

-sicula, che all'epoca aveva solo 150 km. di strade ferrate e la Società Ferrovie Sarde.

La tratta Ancona-Pescara fu realizzata in tempi relativamente brevi, per la natura favorevole del tracciato, tanto che Vittorio Emanuele scese dalle nostre parti, ad inaugurare il nuovo tronco, il 16 maggio 1863. I lavori, come si legge in un documento dell'8 gennaio dello stesso anno, erano già ultimati alla fine del '62.

FOTO N. 4

Montesilvano, che nell'ottobre del 1860 aveva accolto il passaggio trionfale dello stesso Vittorio Emanuele, che scendeva nel napoletano, saluterà ancora Sua Maestà il 10 novembre 1863 diretto a Foggia ed il 14 novembre del '65 (per la verità in passaggio notturno).

La stazioncina gialla con il caratteristico orologio sul tetto viveva intensamente gli avvenimenti storici dell'epoca. Sul suo piazzale sostavano carri ed altri veicoli da trasporto. Montesilvano era collegata con l'entroterra vestino e che fosse destinata ad un salto di qualità -proprio per la presenza dello scalo ferroviario- se ne erano accorti anche al Consiglio Provinciale di Teramo.

Sia detto per inciso, tutto il nostro territorio fino a Castellamare (Pescara centrale, per intenderci) era sotto la giurisdizione teramana. E lo sarà fino al 1927, quando nacque appunto la Provincia di Pescara.

Per avere un'idea di come andassero le cose al governo, ricordiamo che nel 1860 la percentuale degli elettori italiani, rispetto alla intera popolazione (sui 22 milioni di abitanti) era di appena 1,92% e l'analfabetismo in media del 70%, saliva nel Meridione al 90%. La classe politica era dunque rappresentata dagli aristocratici. E fra i grandi di allora c'era anche un montesilvanese. Don Troiano Delfico, teramano di origine, si era trasferito a Montesilvano Colle e per i suoi meriti era stato nominato Cavaliere dei SS. Maurizio e Lazzaro nel giugno 1861 e nel febbraio del 1880 addirittura senatore del Regno.

Con la sua carrozza scendeva alla Marina e col treno si spostava a Pescara, da dove raggiungeva Roma per la sua attività di parlamentare.

La stazione di Montesilvano ricopriva, dunque, un ruolo determinante per la vita sociale ed economica dell'ampia vallata del Tavo-Saline.

Pietro Piscione, figlio di quel Giovanni, che era stato uno dei primi a edificare in questa zona, con ammirevole senso imprenditoriale pensò bene di investire le sue ricchezze, costruendo i palazzi che oggi sorgono sulla nazionale dalla chiesetta gentilizia (angolo via S. Francesco) a via Antonelli.

E l'attività edilizia del Piscione fu presto imitata da Parisio Teodori, autentico precursore del moderno commercio import-export, che costruì le palazzine attorno alla stazione, quasi a volerne rimarcare l'importanza strategica ed economica. E agli inizi del secolo innalzò il "palazzo" di quattro piani sempre sulla futura nazionale adriatica, al bivio con la Vestina.

Alle spalle della stazione, Leopoldo Muzi possedeva un terreno di centinaia di ettari, di cui ben 13 in autentica palude. Con coraggio, quasi in concorrenza con il barone Emidio Coppa di Città S. Angelo, dapprima bonificò la zona malsana e successivamente la trasformò in vigneti.

I lavori si protrassero dal gennaio 1897 al 1899; ma tanto ardore -e denaro- sarebbero stati ripagati dai prodotti del celebre "Vigneto Nettuno". Nasceva dunque a Montesilvano l'ottimo vino da pasto "Nettuno Rosso".

Dalla stazione, sempre più cara ai montesilvanesi, partivano interi convogli di uve pregiate, di uova (le esportava Paris Teodori) per i paesi d'oltralpe.

Il decollo della ex contrada Saline-Mazzocco era ormai una realtà e nel 1904, dopo anni di antagonismo con Cappelle, Montesilvano diventava comune autonomo. Per quell'inarrestabile processo segnato dalle leggi dell'economia, la Marina avrebbe nel giro di un ventennio esautorato lo storico centro del Colle, dal quale sarebbero scesi anche gli eredi Delfico ed il paesetto di un tempo, in una rapida metamorfosi, avrebbe assunto connotazioni più moderne. E tutto all'ombra della stazione ferroviaria.

LA STAZIONE FERROVIARIA NELLE NOSTRE RADICI

UN RIFERIMENTO DI UMANITÀ E DI STORIA

di SAVINO MAGGIORE

Negli assolati pomeriggi estivi... dell'altro ieri, ancor prima che l'odierno Viale Europa venisse aperto al traffico veicolare, mi piaceva "andare al mare", percorrendo quei viottoli che affiancavano le rotaie a sud della stazione ferroviaria. Sentivo l'odore acre sprigionato dall'olio denso che le maestranze delle Ferrovie dello Stato spargevano sulle traversine di legno a protezione dalle intemperie.

Il mio sguardo di ragazzino si soffermava, interessato, sui bulloni incastonati tra il legno della traversa e il ferro della rotaia. E lo sguardo, poi, si... allungava dai miei piedi fino a che si perdeva a vista d'occhio giù giù.. nel seguire l'interminabile profilato granitico e lucente del binario.

Giravo, dopo, lo sguardo all'indietro per vedere da dove provenisse, e mi si presentava, in lontananza, la bella e civettuola palazzina della stazione, tinteggiata a colori -che io ricordi- giallo e arancione.

La calura del sole pomeridiano l'accettavo e la sopportavo, perchè la mia attenzione era piuttosto rivolta su tutto quel complesso di attrezzature, che facevano parte della Stazione. Per noi ragazzini di quel tempo essa rappresentava come un mito, da rispettare e da ammirare: era intanto il luogo di svago e di giochi della fanciullezza, e nel contempo, un edificio importante davanti al quale passavano i convogli dei treni.

In quei momenti di giochi, infatti, rimanevano fermi, con occhi incuriositi, allorquando transitavano i bei vagoni viaggiatori (con tanti finestrini), o quelli più dimessi per il trasporto merci. Eravamo attratti dalle locomotive sbuffanti, con i pennacchi di fumo bianco che si diradavano verso il cielo, e.. all'improvviso.. un fischio sibilante che ci faceva sbarrare gli occhi e aprire le orecchie.

La mia immaginazione di ragazzino mi trasportava in viaggi fantastici, attraversando immense pianure e valli sconfinate e montagne panoramiche che avevno visto nei films. E rimanevo lì, fermo, per seguire con lo sguardo il convoglio che man mano spariva all'orizzonte. E, sì, perchè in quei giorni, a Montesilvano c'era... l'orizzonte! Oggi è stato sostituito da sbarramenti di.. fabbricati.

FOTO N. 5

La mia attenzione si riversava, poi, su altre zone e spazi che incontravo durante il piccolo percorso intrapreso. E mi fermavo davanti ad un vagone solitario parcheggiato su un binario morto: salivo sulla garitta del manovratore dove c'erano le leve dei freni.. ed altri congegni.

Quante riflessioni, quanti commenti interiori interessavano la mia mente di fanciullo. Quei luoghi d'infanzia di un cinquantenne di oggi non ci sono più, o almeno di essi ci rimane ben poco. Le esigenze del progresso sono prevalenti, e non so se questo fenomeno evolutivo del tempo abbia contribuito positivamente sul bagaglio interiore dell'uomo.

Ma quando si è nella circostanza dell'inaugurazione di un'opera pubblica, e in questo caso, della nuova stazione ferroviaria, immancabilmente si sente la necessità interiore di tornare alla storia, e quindi, il fascino dell'antico ci chiama e ci avvince. E iniziano i desideri del ricordo; si fanno impetuosi gli impulsi di parlare di luoghi di vita vissuta, di figure del tempo -sì passato- ma che non tramonta mai. Anzi, la nostra memoria si fa viva, e produce quei frutti del ricordo che fanno bene all'anima. Ci fa riscoprire i sentimenti di amicizia: "Ricordi quando..., ricordi quel caro amico...".

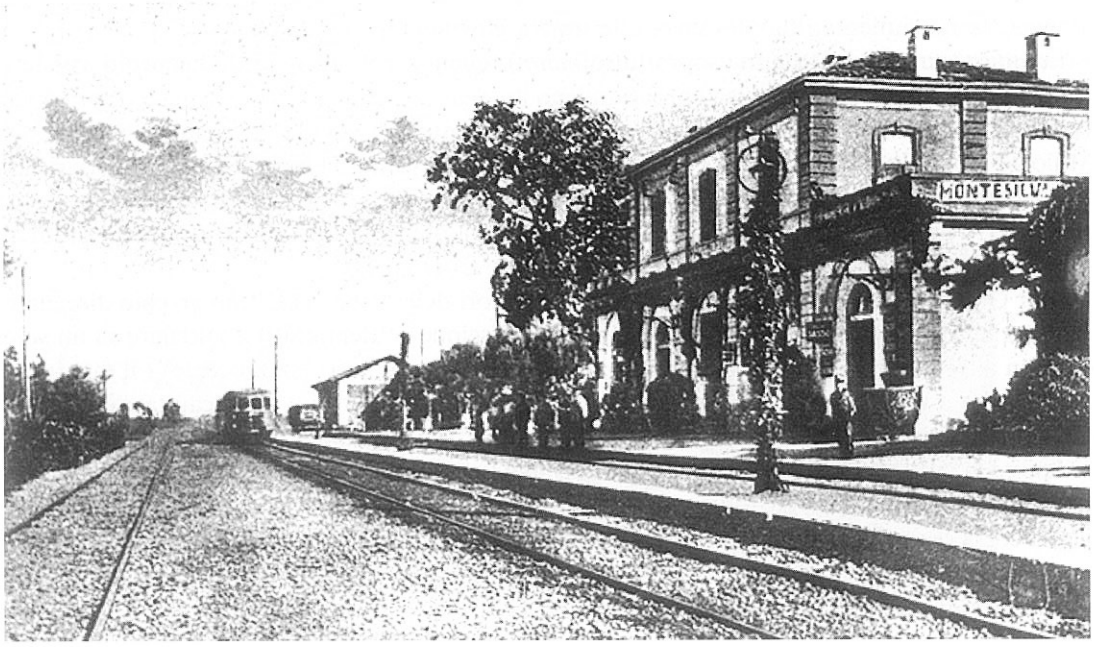
Ci fa riavvicinare nei cuori, ci fa ritornare a dimensione umana, anche se le problematiche di questa epoca ci opprimonio sempre di più.

Ecco, l'inaugurazione della nuova stazione ferroviaria, una struttura indubbiamente moderna e avveneristica, ci offre la possibilità di ritrovarci nella stessa ottica dei sentimenti di cordialità e, forse, nel rimpianto di quella palazzina dai colori giallo e arancione e con la scritta STAZIONE con caratteri bleu scuro, che ci accontenteremo di vedere nelle foto scattate con tanto affetto.

E repentinamente torniamo alle nostre origini: il pensiero vola verso quella "cittadella" che si vede attraverso le colline verdeggianti, appunto la storica Montesilvano Colle, più famigliarmente e simpaticamente detta "l'antica Rocca", comunità municipale dei nostri avi. Essi sono nel nostro ricordo più affettuoso, e i concittadini di oggi sono parte fraterna della stessa città montesilvanese e quindi degni di ogni rispetto.

Le radici di un popolo non possono essere dimenticate; una comunità senza memoria è solo un arido agglomerato urbano, dove il nodo ferroviario sembra avere pochissima importanza, a differenza di ieri quando la "STAZIONE" era un importantissimo punto centrale di attività produttive, commerciali, sociali: insomma un riferimento di Umanità e di Storia.

FOTO N. 6



La Collezione di Ennio Grilli - Pescara "Montesilvano spiaggia. Arrivo della Littorina" "Un saluto a grande velocità".

LA STAZIONE E IL SUO PIAZZALE

di BENITO CAVICCHIA

Sembra un giorno come tanti altri, giungo in Piazza Diaz e il mio sguardo percorre lentamente Via Roma, giù, giù fino al mare. Mio Dio! Ma cosa è successo, un nodo mi stringe la gola, un tuffo al cuore, una fitta dolorosa, calde lacrime rigano il mio volto: perchè? Perchè?

Cara, amata, vecchia "stazione", non ci sei più... sei sparita; "uomini cattivi" hanno ridotto in macerie i tuoi antichi muri; ora al tuo posto, c'è una struttura nuova, diversa, moderna che, forse, sarà ammirata dai forestieri e dai turisti.

Per noi la vera stazione resti tu, la tua immagine è impressa nella nostra mente, nei nostri occhi, nel nostro cuore: i muri con qualche crepa, l'intonaco scrostato, i piccoli archi disegnati di bianco, la passiflora sul muro.

E ricordi "la piccola"?, dove i contadini scaricavano i carri trainati dai buoi, con sopra i cesti pieni di uva nera, e noi ragazzi rubavamo quell'uva e la mangiavamo all'istante, senza lavarla; non ce n'era bisogno!

E lo spazio tra la "piccola" ed i vagoni dove giocavamo a pallone, e quando, sotto il cocente sole estivo, eravamo sudati e stanchi, correvamo sotto la "tua fontanella" per rinfrescarci e dissetarci, ma prima ci bagnavamo la nuca e i polsi (era

FOTO N. 7

questo un insegnamento precauzionale suggerito dai nostri genitori).

E i vagoni fermi lungo il binario morto? dove il "rosso" (Millo Verziere) e Pasqualino di "Baffone" (Pasqualino Piscione) facevano le "manovre" (loro erano figli di ferrovieri).

Io assistevo e mi divertivo un mondo quando Millo saliva su uno scalino della "galletta" (la garitta del frenatore) e rivolto verso Pasqualino che stava lontano, più avanti (lui era il manovratore) agitando un fazzoletto con la mano tesa gridava: "*Appenaaaa... Appenaaaa...*", perchè i vagoni, che per noi erano "vivi", si muovessero lentamente per essere sistemati al posto giusto.

Tu, cara stazione, ci hai visto nascere e crescere quando giocavamo sul tuo "piazzale".

Hai visto la nostra infanzia, la fanciullezza, l'adolescenza e la nostra giovinezza.

Tu che sei stata la nostra amica, amante, sorella ma soprattutto *madre*, quando col tuo sguardo benevolo assistevi ai nostri giochi sul "tuo piazzale" e sorridevi felice.

Ricordi: a "tingule e tangule" e le corse sfrenate per fare "tana", "a sassette", "a sguzz", "a sbatta-mure", "a palmitt": giocavamo, io, Millo e Filippo (lu piccianese); io e Millo (d'accordo) mettevamo "a giro" Filippo (lui era ricco) e quando eravamo in vincita (sempre) Millo "doveva" andare a parlare col padre che stava in servizio nella stazione; ma il "rosso" andava lungo la ferrovia verso il ponte sul fiume Saline, passava dietro la casa di "Cirr" (Costantini) e non tornava più. (Caro Filippo, quante fregature ti abbiamo dato!... ma tu eri ricco!).

"Esce il primo figlio di Sor Gilorm": ed il poveretto che era costretto fuori della "sua casa" (un cerchio disegnato per terra partendo dai piedi di un albero davanti al negozio" di Fioravante Piscione - "tlentatlé") a saltellare su un solo piede, se per stanchezza o per un altro motivo appoggiava entrambi i piedi per terra, erano "mazzoccate": il mazzocco era un fazzoletto annodato più volte a un angolo, tanto che i nodi, stretti, diventavano duri e il malcapitato "figlio di sor Gilorm" le prendeva di santa ragione.

E il gioco delle "figurine" poste su un mattone dritto contro il quale tiravamo la "sdazza" (un sasso piatto e largo). Il mattone doveva essere colpito alla base in modo che le figurine cadessero in avanti, vicino alla "sdazza" per essere vinte dal tiratore.

Ma il gioco più bello era la corsa con i cerchi delle ruote delle biciclette. Il "Pollo" (Arsenio Tribuzii) era l'inventore del gioco: costruiva la pista, organizzava il gioco, lo gestiva ed era anche il giudice di gara.

La pista era delimitata da sassi e la corsa partiva dalla casa di Danilo (davanti alla quale Arsenio sistemava 4 o 5 copertoni di auto, vi entrava dentro per controllare la regolarità della gara ed alla fine assegnava i premi), passava (la pista) davanti alla casa di Barzilai Aristone, proseguiva verso il piazzale della "stazione" e prima di arrivare ai binari della ferrovia del "trenino" della FEA, piegava a sinistra e più lungo la discesa dietro la casa di Danilo (oggi c'è Serafini Guido) e poi, dopo un largo giro, risaliva costeggiando la casa di "Giuvannino lu gazzusaro" (Giovanni Gallerati) per tornare sul luogo di partenza.

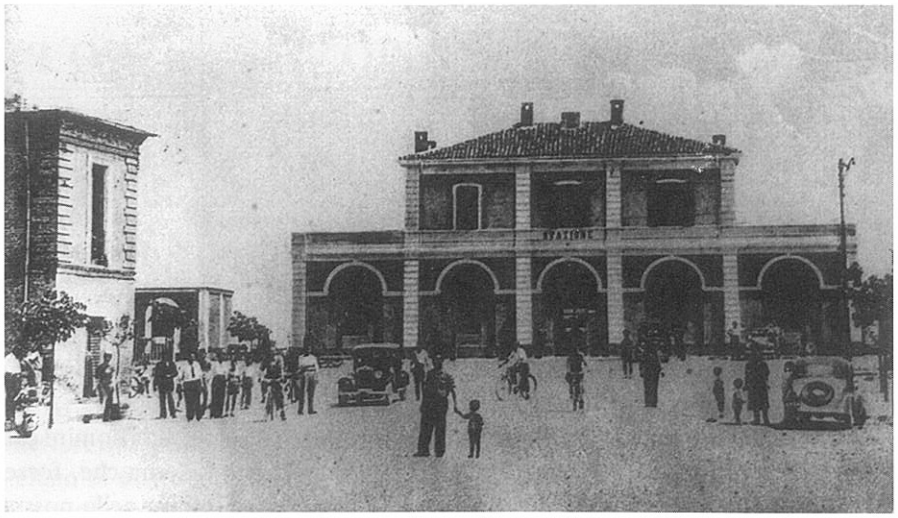


FOTO N. 8

I concorrenti versavano due soldi ciascuno (10 concorrenti - 20 soldi). Il "Pollo" (Arsenio) alla fine della gara andava dalla "Barona" e comprava 10 soldi di castagne che distribuiva al vincitore e intascava i restanti 10 soldi (è chiaro che i "polli" eravamo noi).

Ora, cara, vecchia amica "stazione" ti devo lasciare, ma prima ti invio un caro, affettuoso saluto insieme a tutti i miei amici, in realtà eravamo come fratelli, eravamo una grande famiglia e tu eri la nostra cara, adorata madre:

"Lu pitisicchi" (Benito Cavicchia); "Cicciotto" (Danilo Tribuzii); "il Rosso" (Millo Verziere); "lu piccianese" (Filippo D'Andreamatteo); "lu cinese" (Enzo D'Andreamatteo); Pasqualino di "Baffone" (Pasquale Piscione) e "lu cuccione" (Romano Giansante).

"IL TRAM A MONTESILVANO"

di PIERGIORGIO ORSINI

Il degrado dell'ambiente, le drammatiche condizioni di invivibilità legate all'intenso traffico automobilistico di questi ultimi decenni ripropongono, in tutta urgenza, la soluzione più idonea al problema dell'inquinamento.

Si studiano benzine o gasolio puliti, si applicano marmitte catalitiche alle auto e qualcuno torna a parlare dei vecchi e nostalgici tram elettrici, scomparsi in molte città italiane. Sferraglianti, ma non inquinanti, i tram rappresenterebbero forse l'unica alternativa al suicidio della nostra civiltà tecnologica.

Proprio queste riflessioni, sul dramma legato all'inquinamento atmosferico, mi hanno richiamato alla mente le immagini sbiadite del tram, che fino al 1963 collegava la nostra cittadina con Pescara e con Penne.

Per i montesilvanesi dell'ultima generazione il simpatico trenino (come lo chiamavano i nostri genitori) esiste solo nei racconti degli anziani. Molti sessantenni di oggi invece lo usavano per andare a scuola a Pescara. Giornalmente frotte di studenti viaggiavano per ore dal capoluogo sulle due carrozze verdi del tram elettrico. A lasciar parlare qualcuno di loro, ne verrebbe fuori una lunga serie di ricordi...

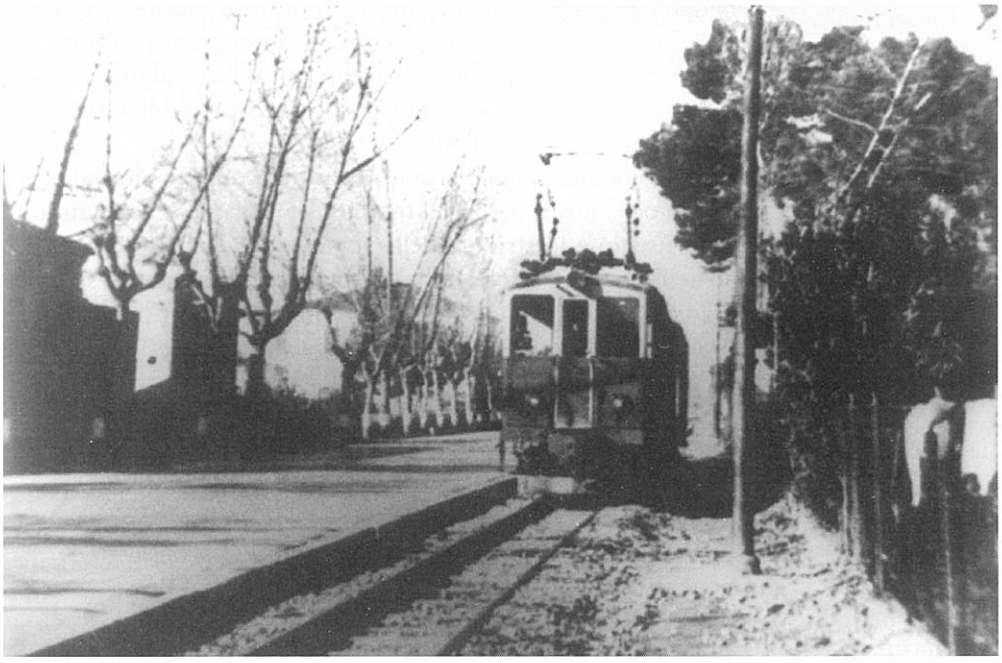


FOTO N. 9

Ma come e quando nacque il tram della linea Pescara-Penne?

La prima idea di collegare la costa con l'hinterland vestino risale addirittura al lontano 1882. Si discuteva, in termini vaghi, di una ferrovia che promuovesse lo sviluppo delle aree interne dell'allora provincia teramana senza però chiarirne la natura, cioè se affidarsi ad un treno a vapore o a trazione elettrica.

In una seduta del consiglio provinciale del 1890 i rappresentanti di Città S. Angelo e Spoltore addirittura presero a bisticciare sul tracciato della futura ferrovia. Nel 1910 ed ancora un decennio più tardi si discuteva ancora su queste cose, tanto che "La cronaca abruzzese", giornale dell'epoca, indicava in un articolo il lungo e tortuoso percorso del treno, che avrebbe toccato vari paesi, forse nell'intento di non offendere gli amministratori locali.

Solo nel 1927 iniziarono i lavori e nel '29 alla presenza del neo ministro fascita Giacomo Acerbo il tram fu inaugurato. Roba d'altri tempi, d'accordo. Ma per oltre un trentennio il trenino a scartamento ridotto fu l'unico mezzo di collegamento fra Pescara e i piccoli centri della vallata del Tavo. Le primizie degli orti vestini giungevano fresche sui mercati di Montesilvano e Pescara... e che dire delle "battaglie" alla far west fra tifosi delle squadre di calcio di Penne e Montesilvano? I "rangers" dell'Adriatico contro gli Hooligans dell'antichissima Pinna.

Il trenino, provenendo dal capoluogo vestino, correva parallelo al Saline. Entrava nei pressi dell'ex fabbrica Monti sulla nazionale adriatica, transitando sul piazzale della stazione, per fermarsi dopo centro metri nella "sua stazioncina". Sferragliando riprendeva la corsa, lungo la statale adriatica, dove alla fine degli anni Cinquanta, per l'accresciuto traffico automobilistico, rimase coinvolto in più di un incidente stradale.

Aveva funzionato anche nei giorni bui della guerra: bombardato nei pressi di Loreto, registrò la sua prima vittima. Era il bigliettaio Galizio Sciarretta, un nostro concittadino.

Il 13 giugno 1963 fece l'ultima corsa, portandosi nella rimessa tutta un'epoca e per cedere il passo all'auto-gommato, prima artefice dell'inquinamento sonoro ed atmosferico.

IL "TRENINO" DEI RICORDI

di WALTER VERZIERE

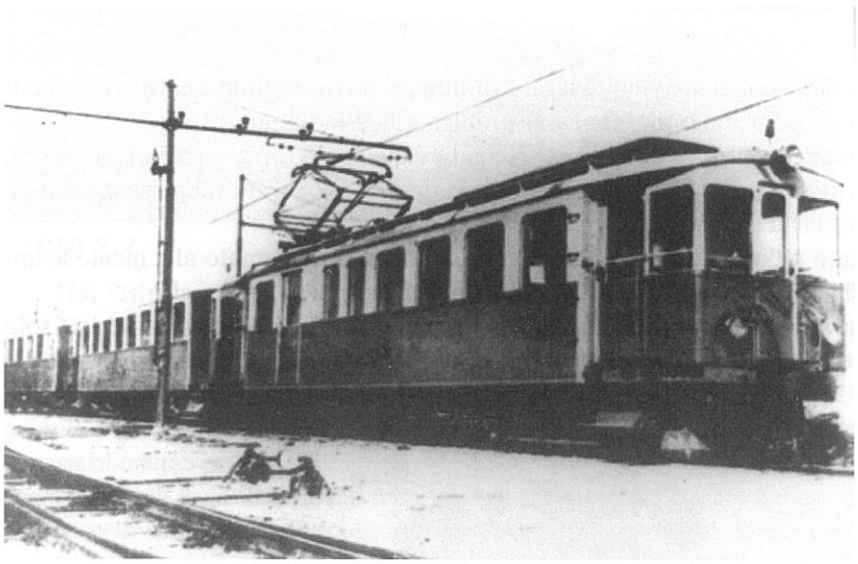


FOTO N. 10

Nell'epoca dei nostri anni giovanili, soprattutto negli anni dal 1930 al 1940, Montesilvano era un centro di vita commerciale, pur non essendo grande come paese: infatti molte erano le attività che vi si svolgevano o vi facevano capo. La stazione ferroviaria, con l'ampio piazzale, era un elemento essenziale del traffico delle merci e dei viaggiatori che usufruivano del treno.

Un aspetto importante della nostra vita era il trenino le cui rotaie attraversavano, tagliandolo quasi a metà, il predetto piazzale, ove eravamo soliti trascorrere in piena tranquillità diverse ore della giornata, essendo sempre libero ed a completa disposizione per i nostri divertimenti: infatti, allora, circolavano solo poche auto e veicoli trainati da animali.

La linea della F.E.A., così si chiamava l'Ente che la gestiva, era una realtà con cui eravamo in contatto giornalmente e in alcuni momenti costituiva un involontario piccolo fastidio per i nostri giochi: il trenino transitava più volte durante il giorno e faceva sentire la sua presenza col suo perentorio fischio e lo stridore delle rotaie.

Spesso, proprio mentre eravamo impognati al massimo della concentrazione durante le gare che disputavano sull'ampio spazio davanti la stazione, nel sentire il suo caratteristico fischio, eravamo costretti a fermarci subito per sgombrare la linea al passaggio del tram, sia pure con qualche istintivo mugugno; ma, consapevoli ormai della sua necessaria funzione riprendevamo col solito ardore i nostri diverimenti.

Non si può non mettere in risalto la vitale utilità che tale mezzo rappresentava. In un'epoca in cui scarseggiavano i veicoli per il trasporto delle persone e delle cose ed erano, quindi, difficoltosissime le comunicazioni, ha consentito agli studenti dei paesi attraversati dalla linea di frequentare le scuole medie e superiori a Pescara.

Nel fare simili serie considerazioni, si ripresentano nella mente anche particolari curiosi che appartengono alla storia del nostro trenino.

Quello che maggiormente suscita ilarità è lo scenario che si verificava quasi ogni mattina nell'orario della corsa che in prevalenza utilizzavano gli studenti nel periodo scolastico. Lungo il tratto della ferrovia tra la stazione ferroviaria e la "stazionetta" (così era chiamata da tutti), si assisteva alla comica scena che inquadrava l'affannosa rincorsa di diversi studenti ritardatari che, correndo semivestiti si infilavano frettolosamente il maglione e la giacca oppure il cappotto con gesti frenetici per la gran fretta, onde raggiungere il tram e riuscire a prenderlo alla partenza, magari salendo sul predellino mentre era già in corsa. E, una volta in carrozza, altro momento singolare, alcuni si accorgevano con delusione di aver infilato nella cartella libri tutt'altro che necessari per le lezioni del giorno. Com'è facile notare il trenino era diventato una componente della nostra vita effettiva in quanto, ormai, lo sentivamo nostro. Eravamo, e lo siamo tuttora, molto legati alla sua esistenza, anche se qualche volta ci ha un pò frenato l'entusiasmo durante i giochi, se in presenza della neve in qualche occasione abbiamo dovuto spingerlo sul cavalcavia perchè slittavano le rotaie a causa dei binari gelati e se ci faceva arrivare spesse volte in ritardo a scuola, inconveniente questo che, però, in più occasioni era provvidenziale sfruttare per entrare alla seconda ora ed evitare delle interrogazioni pericolose. Per concludere, ma si potrebbe parlare ancora tanto dell'argomento, è bene riaffermare che tale ferrovia, costruita all'incirca dall'anno 1923 ed entrata in funzione il 15 agosto 1929, è stata una istituzione di una utilità incalcolabile per moltissimi anni e, per coloro che l'hanno conosciuto a fondo, un patrimonio di bei ricordi.

LA BELLA E LA BESTIA

di CARLO MASTRANGELO

Quando si videro la prima volta, lungo la tratta Pescara-Montesilvano, tutti e due sbarrarono i loro fanali per la meraviglia. Pur appartenenti alla stessa famiglia delle ferrovie (F.S. e F.E.A.), non avevano molto in comune: i binari, il letto di ghiaia, le traverse, gli scambi, non erano sufficienti ad inquadrarli tra gli individui della stessa specie.

Lui, il treno vestito da minatore, nero come il carbone con cui si alimentava, era un grande ed infaticabile lavoratore. Generoso con tutti, trasportava giorno e notte, nei più remoti angoli d'Italia, gente comune e gente d'alto bordo. Assistito e governato dai suoi due angeli custodi, il fuochista e il macchinista, anche loro neri di carbone, era stato testimone di mille storie d'incontri e di separazioni, di gioie e di sofferenze. Dai treni di lusso alle tradotte, dai treni bianchi a quelli della speranza, s'era fatta una grande esperienza di vita e per questo si reputava un treno vissuto, un treno di mondo. Proletario per natura e per vocazione, mal sopportava la divisione dei passeggeri in tre classi e soprattutto per questa ragione non la smetteva mai di sbuffare e di brontolare, non solo sul lavoro, ma anche nelle lunghe soste alle stazioni. Del resto ansiti e borbottii, sbuffi e soffi erano il suo linguaggio preferito. Chiassoso ed esuberante, si lasciava andare spesso a scoppi d'ira improvvisi e allora schizzava fumo e vapore da tutti gli ingranaggi, sferragliando e slittando violentemente sulle enormi ruote motrici, ringhiando nelle curve. S'avventava lungo le pianure con tutto l'impeto di cui era capace, trasformandosi in una specie di adirato Mangiafuoco, in un drago fiammeggiante. "Va l'empio mostro; con traino orribile", scrisse il Carducci di una crudele vaporiera che gli portava via l'amata Lidia. E il suo fischio, il suo grido di bestia ferita, che riempiva tutti gli angoli della notte, destava a volte nella mente oscuri presagi. "Immane pe 'l buio/gitta il fischio che sfida lo spazio".

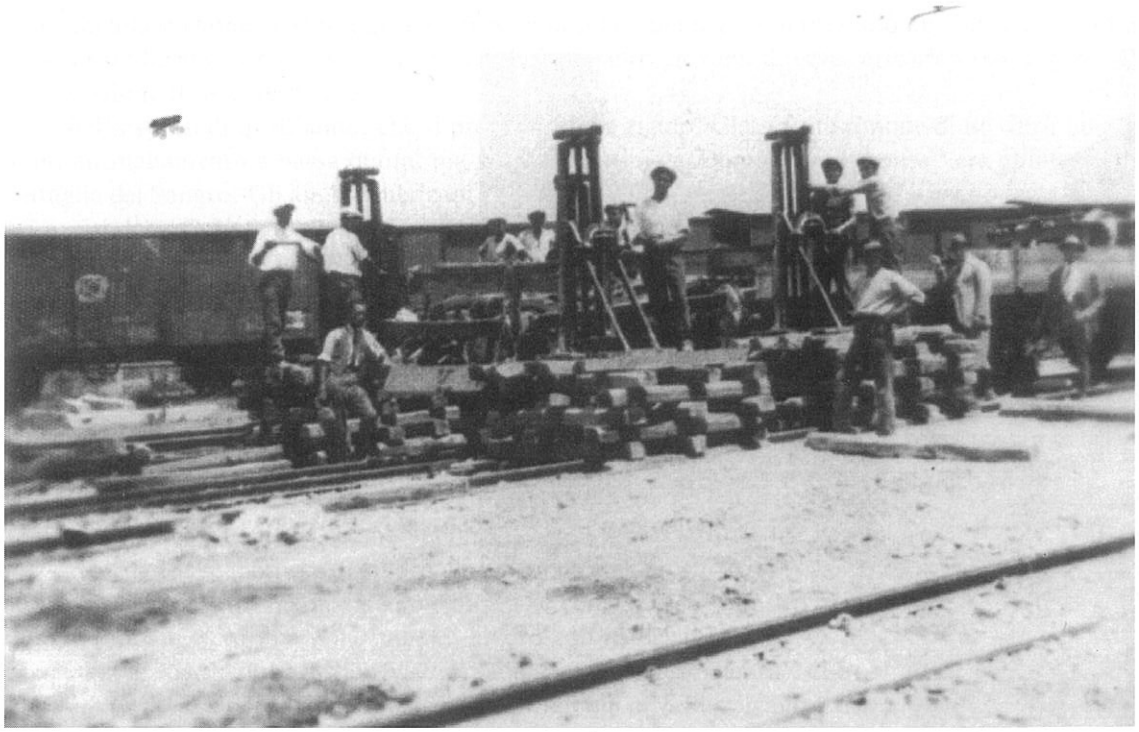


FOTO N. 11

Lei, il trenino della F.E.A., vestita con i colori dell'acqua marina, linda e silenziosa, era una casalinga carina, salda sui binari a scartamento ridotto, ma non molto spedita. Impiegava più di un'ora a coprire i 36 chilometri tra Pescara e Penne, punteggiati da stazioncine e minuscoli caselli ferroviari. Al segnale dei fischietti dei capi-stazione e delle cornette dei capi-treno, rispondeva, prima di avviarsi, con un allegro pà-pà. Non era una lavoratrice indefessa. Dopo l'ultima corsa, intorno alle 23 si ritirava nelle rimesse di via Foscolo di Pescara. Al contrario di lui, non aveva mai trasportato regnanti e capi di governo, illustri scienziati e potenti uomini d'affari. Viaggiavano con lei lo studente con la "stozza" per l'ora di ricreazione e la contadina con la "mappatella" e magari con due pollastri litigiosi nella cesta sotto il sedile di legno. E c'erano "pupino" e "gennarino", "mullicone" e "'mbrellare", "stinnamasse" e Loletta la biondina.

Tra i due non ci fu il classico colpo di fulmine. All'inizio s'ignorarono del tutto: lui mal digeriva quell'aria sbarazzina e un pò snob di lei ("una smorfiosetta piccolo-borghese che si dà le arie solo perchè ha la trazione elettrica", pensava) e lei era intimorita da quel burbero e nero vagabondo. Poi la curiosità ebbe il sopravvento e cominciarono a sbirciarsi lungo il percorso Pescara-Montesilvano: attraverso le lunghe cancellate di cemento che dividevano i due tracciati, tra gli

spazi vuoti dei caseggiati, tra i pioppi e i roveti. Il vento a volte le portava in anticipo la sua voce: quel fù-fù d'incallito fumatore con cui si annunciava dovunque. Allora si stringeva più forte col pantografo alla linea di rame dell'alta tensione, per correre più veloce; ma lui se la fumava in velocità, superandola di slancio.

Un giorno il caso volle che all'altezza del passaggio a livello della "prima rampa", oggi in viale Europa di Montesilvano, giunti a meno di 50 metri tra loro, rallentarono, l'uno perchè avvertiti dal disco rosso, l'altra perchè già alle viste del lussureggiante boschetto del marchese Luciano Delfico, adiacente la "stazionetta". Lui la vide così disarmata e intimidita, così vibrante e con i fanali abbassati, che ebbe un moto di tenerezza spruzzò verso di lei una nuvoletta di candido vapore. Lei lo guardò di sottecchi e si accorse che oltre quella scorza dura e nera palpitava un cuore ardente e appassionato. Ammirò il suo focolare, il suo camino, la sua biella d'accoppiamento e tutta emozionata fece qualche scintilla col pantografo, suonò il suo pà-pà gioioso e si fermò a Montesilvano Spiaggia.

Il giorno dopo, prima di arrivare alla mini-stazione di Pescara centrale, si rimirò nelle vetrine di corso Vittorio, per accertare che avvesse tutto in ordine, sperando in un incontro fortuito, di conoscerlo più da vicino. Dal deposito delle locomotive e dagli impianti delle F.S. veniva un odore di carbone bruciato e di olio caldo, di scorie di ferro e di traverse invecchiate. Al suo sopraggiungere si sentì confusa, frastornata, e non potè stargli a fianco più di poche centinaia di metri: all'altezza di via Leopoldo Muzii girò e si immise poi in viale Regina Margherita. Corse verso Zanni e salí trafelata sul cavalcavia. Lui, che a bella posta aveva rallentato l'andatura per incontrarla, la incrociò e la sommerse in una nuvola di fumo tra le grida di giubilo degli studenti appiccicati ai finestrini. Era rimasta stordita, inebriata.

Quel fumo sapeva di terre esotiche e di popoli lontani, di viaggi avventurosi e di dolci abbandoni. Si sdimenticò nella discesa del cavalcavia e corse come non mai. I pali volarono via sibilando senza intervalli, la torre rossa e merlata di villa Verlengia sfiorò le carrozze; i platani della Nazionale, i vigneti, gli oliveti, i frutteti di Cappelle e di Moscufo, di Pianella e di Loreto danzarono un festoso girotondo attorno a lei. Giocò a nascondino nelle gallerie di Loreto e di Penne e giunse al capolinea ansimando, ma felice.

Dopo qualche tempo i due cominciarono ad appartarsi in un delizioso posticino a fianco di una delle due rimesse di Montesilvano, tra siepi di biancospino e campi d'orzo. E lui sui suoi binari a scartamento normale, lei sui suoi a scartamento ridotto, chiamati nel loro insieme binari di raccordo, si conobbero e vissero una breve stagione di contatti ferrei e felici.

FOTO N. 12

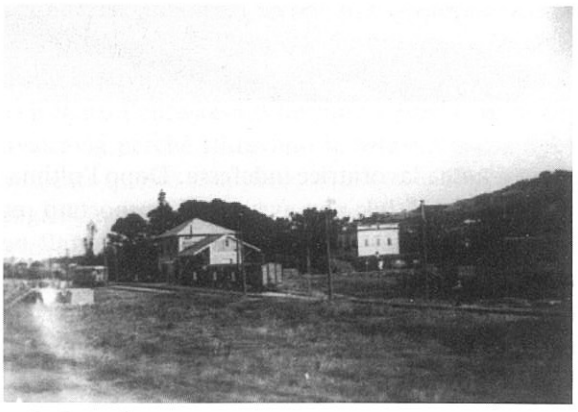


FOTO N. 13

LA PAROLA
AI BERRETTI ROSSI

di PIERGIORGIO ORSINI

FOTO N. 14

Fra i numerosi dipendenti delle Ferrovie, che lavorarono nella nostra stazione, abbiamo scelto le testimonianze di due montesilvanesi per rivivere, sul filo dei ricordi, gli anni cruciali della seconda guerra mondiale.

CLETO IANNASCOLI

Cleto Iannascoli (classe 1925) entrò in ferrovia appena 17 enne con la classica cartolina precetto: "Fui assunto come "militarizzato nel servizio civile" presso la sede di Pescara il 10 giugno '42 e l'anno dopo svolgevo le mansioni di capostazione - ricorda Iannascoli - e tutto procedette nella normalità fino al fatidico 8 settembre del '43. Nel secondo bombardamento della città (il 14 settembre) scappai verso i Colli di Pescara, percorrendo via del Circuito. Con mio padre mi nascosi in un mulino e dopo il cessato allarme, scoprimmo che una delle bombe era caduta vicinissima al caseggiato".

Sfollato con la famiglia a Cappelle, Cleto Iannascoli, una mattina fu prelevato -all'alba- dal letto e condotto dai Tedeschi alla stazione di Montesilvano. Ai suoi occhi di diciottenne si presentò una scena apocalittica: un infernale arpione stava sradicando le traversine ed i binari. Lui, con altri giovani, doveva caricarle su un vagone. Questo il primo ricordo della stazione di Montesilvano.

Nell'inverno di quell'anno, che si preannunciava rigido, Cleto fu testimone di un altro bombardamento: "Si trattò di un mitragliamento a bassa quota, ma non fece vittime". E intanto il "fronte" era giunto ad Ortona, dopo la feroce battaglia del Sangro. Gli anglo-americani avanzavano lentamente e i Tedeschi facevano terra bruciata... A Montesilvano, nei pressi della Colonia c'era la sede del Comando Militare Italiano, che poco dopo si sarebbe trasferito a Villa Coppa.

La stazione, ormai inservibile, visse giorni di ozio... forzoso. Solo nel '44 -ricorda Cleto Iannascoli- essa fu riattivata: ai lavori di rimozione delle macerie partecipavano un pò tutti i dipendenti come Nicola Fuschi, Francesco D'Atri, Mario Trivellone e i semplici manovali. Con loro c'erano soldati polacchi, che trasportavano cemento al ponte sul Saline, per ricostruirlo.

Iannascoli fu trasferito a Pescara e nel '48 tornò in servizio nella sua Montesilvano, come capostazione.

NICOLA FUSCHI

Assunto l'undici gennaio '43 come "alunno d'ordine-contrattista e telegrafista", ricorda le sue giornate di lavoro alla stazione come turni assai pesanti: "Bisognava fare tutto manualmente e oltre che controllare il transito di 60 treni al giorno, c'era una gran mole di lavoro con il telegrafo".

All'epoca la stazione disponeva di tre binari, ma "l'accoglienza" di Pescara era limitata e determinava soste dei convogli qui a Montesilvano "Era tutto un correre in bicicletta, ad azionare manualmente gli scambi - aggiunge Fuschi - e nemmeno la notte potevi illuderti di riposare. Transitavano anche treni-ospedale e in stazione eravamo in venti, suddivisi in tre turni".

Incessante il ticchettìo del telegrafo, faticoso il lavoro degli scambisti e -per quanto incredibile- anche l'addetto alla biglietteria non aveva attimi di riposo! "C'era la guerra -dice ancora Nicola- ma la gente viaggiava egualmente e ricordo di un bombardamento (spezzonamento) verso le ore 13 (probabilmente l'undici ottobre del '43), in cui gli anglo americani colpirono i vagoni in stazione. Al secondo binario era fermo un Milano-Lecce, diretto a Sud, stracolmo di viaggiatori. Da Pescara non arrivava nessun segnale telegrafico e con Alfredo Glave stavo dando il cambio a D'Atri e Fabiani. Il rombo

FOTO N. 14 BIS

degli aerei si fece sentire cupo e monotono. Vidi gente fuggire lungo le campagne circostanti e due signori, che discutendo animatamente, si infilarono sotto i vagoni''. Un altro ''concerto'' di quadrimotori lo si ascoltò il giorno dopo. Sul binario-deposito erano in sosta sei carri carichi di mine. Qualche spezzone di bomba ''innescò'' la miccia, facendo sussultare tutta Montesilvano.

Un'autentica ''reazione a catena'' che dilaniò molti soldati tedeschi. Diversi i feriti anche fra i civili. ''Fuggimmo verso via Vestina -ricorda Fuschi- e due soldati tedeschi mi superarono... in velocità. Alcuni corpi straziati erano sulla curva della Vestina.

Un ultimo episodio: sia Nicola Fuschi che Alfredo Glave, nei momenti più drammatici, si erano allontanati dalla stazione, ma i Tedeschi li cercavano per ''manovrare'' il transito dei convogli. Quando a Cappelle giunse il ''messo'' pagatore da Ancona, non poterono ritirare lo stipendio, perchè sarebbero stati individuati dai Tedeschi!

A Montesilvano, tornata lentamente alla normalità, dopo il 1945 passarono anche treni americani, alimentati a nafta e non più a carbone. Emettevano un sibilo -quasi un ululato- che faceva accapponare la pelle.

Testimonianze semplici, che toccano il cuore, trascritte fedelmente, così come le hanno raccontate i protagonisti. Ed ancora una volta al centro di tanti ricordi, la nostra stazione ferroviaria muta testimone delle atrocità della guerra.

FOTO N. 15

FOTO N. 16

FOTO N. 16 BIS