

Barbara Pascoli

In carrozza!

Nel cuore della notte, a Caporetto, i ferrovieri preparavano il treno: lo rifornivano di acqua e carbone e pulivano i vagoni. I primi passeggeri, per lo più contadini diretti al mercato di Cividale, arrivavano verso le quattro e mezza. Portavano con sé ceste ricolme di carne, formaggio, latte, burro, verdura, frutta, grappa e, soprattutto, uova. Era per questo che la gente chiamava quel convoglio “il trenino pollivendolo”. Eredità della Prima guerra mondiale, il treno univa Caporetto a Cividale con un viaggio di quasi due ore. Era un mezzo malandato ma, fino a che durò, capace di mettere in contatto la valle dell’Isonzo con quella del Natisone.

I binari non erano messi meglio. Si procedeva a scossoni, spesso inattesi, e il rischio frittata era in agguato: colpiva sia i contadini, che stavano ben attenti a proteggere la merce più fragile, che i viaggiatori. Frequenti erano infatti i deragliamenti, dovuti anche al forte vento di bora che, democraticamente, non se la prendeva solo con “el tram de Opcina”. Per far sì che il trenino non si ribaltasse, l’unica era aprire tutti i finestrini. Erano viaggi ardit.

Il treno partiva alle cinque e, in breve, raggiungeva Susida (Sužid), la prima fermata. A volte, però, capitava che ci volesse più tempo quando, durante la notte, qualche burlone aveva imbrattato di sapone i binari. Allora il treno, invece che avanzare, slittava senza riuscire a spostarsi di un millimetro. Dopo infinite imprecazioni e tanta pazienza, alla fine il macchinista riusciva a lasciarsi la stazione alle spalle, tra i sospiri di sollievo dei passeggeri. Il viaggio era lungo e scomodo, scherzi simili facevano ridere solo chi li aveva architettati.

– Lascia che mi capitino tra le mani, quei furfanti! – esclamava il macchinista, attraversando il pianoro ai piedi del Matajur, un prato esteso chilometri e punteggiato da pochi alberi isolati. D’estate, a quell’ora, la zona era avvolta da una foschia densa che i primi raggi del sole, cercando di oltrepassarla, rendevano luminescente. Infreddolite, le passeggere si stringevano negli scialli.

A Susida il treno, già affollato, caricava altri viaggiatori. Chi saliva alle fermate successive si doveva sistemare alla meno peggio, chiedendo agli altri di far loro spazio sulle panche di legno che servivano da sedili.

Intanto, dai paesini alle pendici del Monte Mia altri contadini scendevano verso la ferrovia. Venivano con carri trainati da cavalli, per portarsi dietro più mercanzia possibile. Giunti alla

stazione di Robis (Robič), la più grande di tutta la tratta e l'unica in mattoni, si sistemavano sulla banchina, in attesa. Le donne chiacchieravano e i bambini strillavano mentre, in lontananza, si sentiva fischiare il treno. Quando arrivava, la gente cercava di salire prima degli altri, in fretta, per trovare posto. I bambini riuscivano a sgattaiolare tra le gambe degli adulti e, entrati nel vagone, correvano ai finestrini per sporgersi a salutare.

– Sta fermo, non dare fastidio ai signori, – li rimproveravano le madri.

Al fischio del capo stazione la locomotiva emetteva uno sbuffo e, lentamente, partiva. Ritti sulla banchina i carabinieri, con in testa il cappello con le piume, pensavano alla prossima licenza, quando anche loro sarebbero saliti su di un treno, ma uno vero, per ritornare a casa. Dentro al vagone gli uomini, scomodamente seduti, accendevano pipe e sigari e iniziavano a conversare tra di loro. Parlavano del governo, delle tasse, del costo della vita. Caporetto, Susida e Robis erano da poco entrate nel Regno d'Italia e in tanti rimpiangevano gli Asburgo, quei sovrani che, fino a prima di perderli, pochi avevano veramente amato. Nessuno, però, si azzardava a lamentarsi in pubblico contro il nuovo padrone, soprattutto a bordo di un treno diretto nella Slavia Veneta che, nel 1866, aveva chiesto quasi all'unanimità di entrare in Italia.

Subito dopo Robis il treno imboccava la valle del Natisone dove rimaneva per tutto il resto del percorso, passando da una sponda a un'altra. La ferrovia era stata costruita durante la guerra, in fretta e furia. Scavare gallerie e tagliare le pareti dei monti, dentro ai quali la valle era incassata, avrebbe richiesto tempi troppo lunghi. Così, per fare prima, si era ricorsi ai ponti: ce n'erano più di una ventina e ai bambini piaceva guardare il fiume di sotto, quando il treno li attraversava.

– Ho visto una trota!

– Io due!

Nel fiume c'erano anche salmerini alpini, temoli, cavedani, ma gli sfidanti non andavano tanto per il sottile. Le madri li lasciavano fare: le grida erano pur sempre preferibili a corse o litigi. Il treno adesso costeggiava le pendici boschive del Monte Mia, passando accanto a frassini, querce e abeti, ed entrava in un'ampia radura dove si trovava la stazione Poiana, vicina all'omonimo acquedotto che dal 1920 rifornisce il territorio fino a Trivignano Udinese. Qualche passeggero scendeva per approfittare dei servizi di cui, invece, non era dotato il treno. Tanto il treno era così lento che, anche se fosse partito senza di lui, sarebbe riuscito a riprenderlo con una corsetta.

– Sta attento che non ti accada come la volta scorsa che hai dovuto aspettare il treno successivo, – si raccomandavano le mogli pensando che, alle volte, gli uomini si comportavano peggio dei bambini.

Lasciata la stazione, il treno percorreva un tratto a fianco del Natisone per poi imboccare un ponte, poco prima di Stupizza, ridiscendere fino quasi all'alveo del fiume e, subito dopo, risalire puntando verso una gola stretta. L'aria fredda penetrava nel vagone, le donne rabbrivivano.

– Velika jama! – gridava qualche bambino, entrando in galleria e scambiandola per una “grande grotta”. Di cavità naturali da quelle parti ce n'erano tante e gli adulti, per scoraggiare la curiosità dei più piccoli, raccontavano che vi dimoravano creature orribili, malvagiamente ghiotte di carne giovane e tenera. Di tunnel lungo la ferrovia, invece, c'era solo quello. Il treno lo percorreva riempiendolo di sbuffi di vapore e sollevando dai binari scintille luccicanti come lucciole. La magia era di breve durata, in lontananza già si intravedeva il chiarore del giorno.

– Stupizza! – annunciava il macchinista, scendendo dalla motrice.

Non lo faceva per avvisare i passeggeri, lì non scendeva mai nessuno, ma per svegliare quel fannullone che doveva aiutarlo a fare rifornimento di acqua. Dove si sarà cacciato, si chiedeva ogni volta. E gli hanno anche dato un appartamento sopra alla stazione, borbottava tra sé e sé, prendendosela con il mondo che riservava le sue fortune a chi non se le meritava.

Incassato tra le montagne, il treno riprendeva la sua lenta corsa fino a Loch, dove non c'era la stazione ma solo un casello sul passaggio a livello. La valle iniziava ad aprirsi ed era la volta di Pulfero. Da qui si poteva salire a San Giovanni d'Antro, arrampicandosi su per gli ottantasei scalini che portavano alla chiesa nella caverna. Chi viveva nelle valli ci andava almeno una volta all'anno, il lunedì di Pasqua: ci si portava la merenda dietro e, dopo la messa, ci si sistemava nei prati sottostanti. Qualcuno tirava fuori la fisarmonica e si ballava sull'erba. Era un'occasione d'oro per trovare un fidanzato o una fidanzata, e i giovani non se la perdevano. Da quelle parti e in quegli anni le possibilità d'incontro erano merce rara.

Dopo Pulfero ecco Brischis dove, a seconda della stagione, sul treno salivano contadini con ceste cariche di pesche di Rodda, mele Seuca o susine: il profumo della frutta riempiva il vagone.

Seguivano altre fermate senza stazione, a richiesta: Tiglio, Ponteacco, Sorzento. Per burla, i ragazzi del posto ogni tanto si travestivano da viaggiatori. Indossavano vecchi cappelli e

giacche sgualcite e, all'arrivo del treno, si avviavano verso la fermata. Il macchinista azionava il freno ma, quando si fermava, dei finti viaggiatori non scorgeva più traccia.

– Prima o poi ve la faccio passare io la voglia, furfanti! – minacciava ad alta voce.

Nascosti dietro a una siepe, i buontemponi si sbellicavano dalle risa, mentre il treno riprendeva la sua strada ed arrivava a San Pietro al Natisone, la capitale delle Valli, dove c'erano l'ufficio postale, il medico, la farmacia, il notaio, l'istituto magistrale, il caffè, le osterie, le trattorie con alloggio e il noleggio di cavalli. Tanta gente scendeva dal treno e altrettanta ne saliva. Tra le poche ad essere dotata di illuminazione elettrica sulla banchina, la stazione di San Pietro aveva ben pochi altri confort, visto che la biglietteria e la sala d'aspetto erano sistemate dentro a un vecchio vagone merci.

Dopo San Pietro il treno attraversava di nuovo il fiume. Nell'imboccare la leggera salita verso il ponte di ferro, però, capitava che cadesse nelle grinfie dei "saponificatori".

– Monelli maledetti! – gridava il macchinista, mettendocela tutta per superare i binari unti.

Ma la locomotiva non ne voleva sapere di avanzare: se si voleva ripartire bisognava spingere. Così, alcuni passeggeri di buona volontà si rimboccavano le maniche, mentre i burloni, celati dalla vegetazione, seguivano divertiti le loro mosse.

Al capolinea, ormai, mancava poco. Dopo Vernasso il Natisone si restringeva e si incassava, formando delle forre: in estate, pur non riuscendo a scorgerle dal treno, i passeggeri le avvertivano quando, passandoci accanto, sentivano entrare dal finestrino l'aria fresca che profumava di muschio. A Ponte San Quirino, dopo chilometri di ammiccamenti, intrecci e prossimità, la ferrovia e il fiume si separavano. Il treno proseguiva la sua strada prendendo per i campi ed arrivava all'ultima fermata, Sanguarzo. Quando sulle alture ad oriente si scorgevano la collina di Purgessimo e il Santuario di Castelmonte era il momento di prepararsi a scendere. Mentre il treno entrava a Cividale, gli uomini spegnevano le pipe, i bambini fremevano, le madri cercavano di farli star fermi, le ragazze lisciavano con le mani le pieghe che si erano formate sulla gonna.

– Stazione Barbeta! – annunciava il capostazione.

Chissà se con i guadagni del mercato sarebbero riuscite a pagare il fotografo per farsi fare un ritratto, si chiedevano le giovani prima di scendere. La città le aspettava.

Aperta ai civili fino a Sužid il 1/6/1917, poi fino a Caporetto il 1/8/1921, la ferrovia Cividale-Caporetto faceva tre corse per direzione al giorno ed era sempre sull'orlo del fallimento, per mancanza di fondi e di

investimenti. Nella sua storia c'è anche il suicidio nel 1923 di Ettore Binetti, che l'aveva rilevata ed era affondato nei debiti.

Dopo la chiusura (1/8/1932) le locomotive furono demolite e vendute come ferro vecchio, mentre la ferrovia venne smontata. Le autorità fasciste dissero che era stata portata in Abissinia, ma questa versione non è mai stata provata.