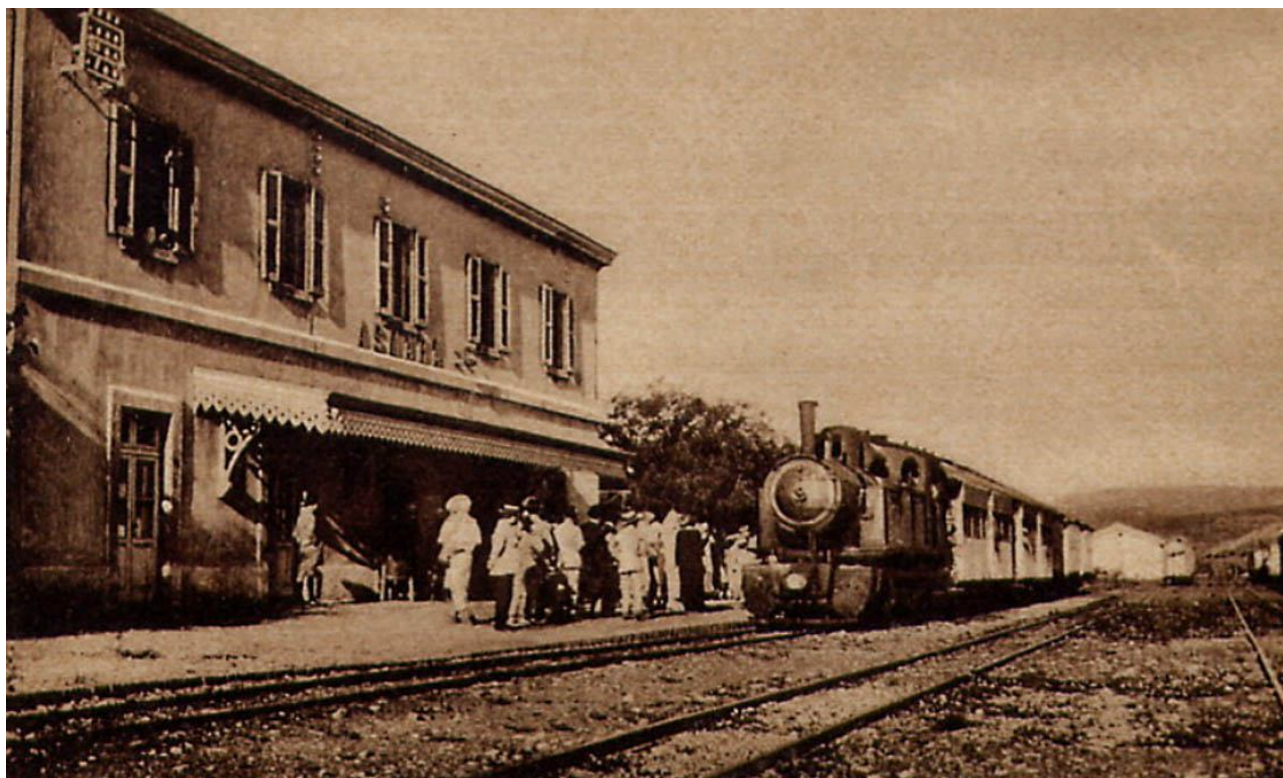


Locomotive e Littorine d'Eritrea

Vincenzo Meleca

Mio nonno era capostazione, così come tre miei zii ed un cugino acquisito. Era inevitabile che, da bambino, il mio sogno fosse quello di diventare macchinista di una locomotiva o di quelle aerodinamiche “littorine” che sfrecciavano (si fa per dire...) sui binari della linea jonica.



Un convoglio passeggeri trainato da una R.440 in arrivo alla stazione di Asmara

Sogno mai realizzato, anche se, con ovvia complicità degli zii, ogni tanto potevo salire su una 740 e, affacciato ad una delle sfinestrature laterali, percorrere i 15 chilometri che separano Siderno Marina da Ardore. Il rientro era analogo, funestato dall'obbligatorio lavaggio del viso, tutto decorato dal fumo di quelle meravigliose macchine.

Il progresso fece il suo corso e le locomotive furono sostituite su quel tratto di linea ferrata da motrici diesel, le 341, più potenti, ecologiche ma molto meno affascinanti. Quale meraviglia quando nel 2000, arrivando ad Asmara, fui invitato a visitare la stazione ferroviaria con annesso deposito: lì, in un'atmosfera, debbo dire, di un certo abbandono, facevano bella mostra di sé alcune locomotive e persino un paio di “littorine”.

Sulle ferrovie eritree vi è da tempo un notevole interesse, soprattutto da parte di appassionati tedeschi e britannici e, di conseguenza, molta è la documentazione sui tracciati ferroviari, sul materiale rotabile, sugli impianti fissi.

Mi limiterò quindi ad accennare alla “biografia” di alcune motrici d’anteguerra, che, dopo aver servito egregiamente nel secolo scorso, sono state rimesse in funzione, per la gioia di chi ha potuto gustare di nuovo l’ebbrezza di un viaggio con una vaporiera o con una littorina d’epoca...

Locomotive a vapore

Ansaldo Mallet¹ R.440

Progettate per svolgere servizi di trasporto per la costruzione della linea Bologna-Firenze e poi per condurre convogli su linee secondarie a scartamento ridotto e con curve a raggio stretto dell’Appennino toscano-emiliano o dell’entroterra siciliano, queste locomotive a vapore alimentate a carbone furono le uniche prodotte in Italia dall’Ansaldo ferroviaria di Genova-Sampierdarena in 12 esemplari. Alla fine degli anni Venti del secolo scorso vennero tutte trasferite in Eritrea, dove svolsero servizio sulle linee Asmara-Massaua e Asmara-Biscia, con deposito ad Asmara.



Asmara: l’Ansaldo Mallet R.440-008, ultimo esemplare in servizio del gruppo 440

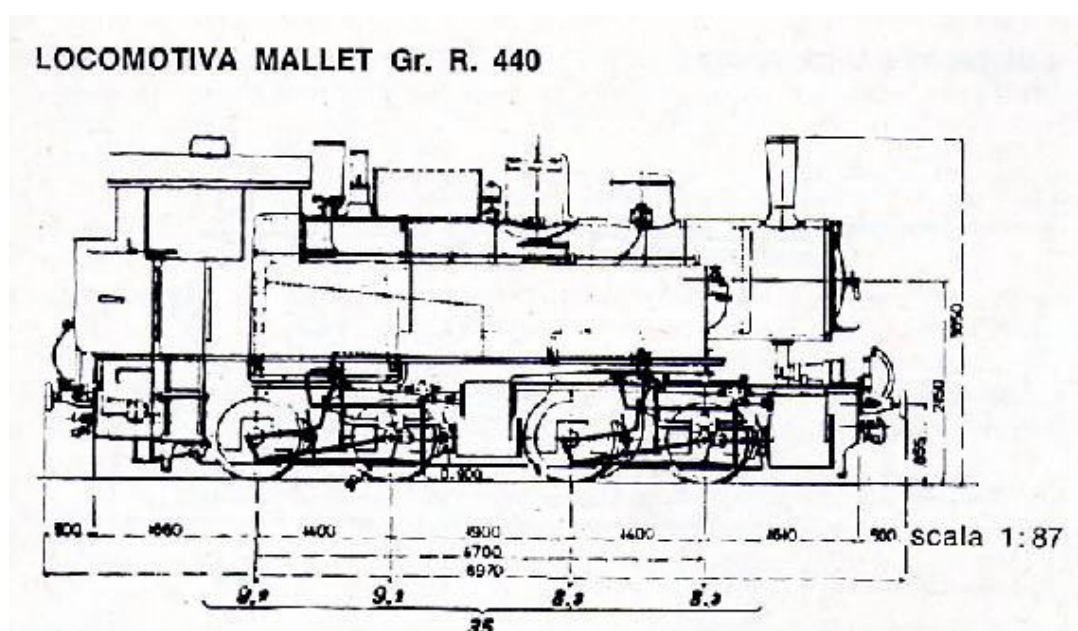
Sotto il profilo tecnico, erano delle locotender (cioè portavano nella parte posteriore il combustibile necessario) con due motori a doppia espansione, quattro assi accoppiati a due a due. Non erano macchine dotate di grande potenza, per cui spesso in Eritrea vennero spesso utilizzate in doppia trazione.

¹ La denominazione “Mallet” era dovuta al fatto che il tipo di propulsore era stato inventato e brevettato dall’ingegnere svizzero Jules T. Anatole Mallet.

L'ultimo esemplare rimasto e rimesso in condizione di marcia è l'Ansaldo Mallet R.440-008², che risulta essere stato costruito nel 1915.



La R.440-008 in coda ad una Breda R.202



² La lettera "R" stava ad indicare lo scartamento ridotto.

<i>Costruttore: Ansaldo</i>	<i>Rodiggio³: 0-4-0</i>
<i>Periodo di costruzione: 1911-1928</i>	<i>Potenza continuativa: 250 CV (185 kW)</i>
<i>Quantità prodotta: 12</i>	<i>Velocità massima omologata: 40 km/h</i>
<i>Dimensioni: 8.970 x ? x 3.850 mm</i>	<i>Alimentazione: carbone</i>
<i>Massa in servizio: 35 t</i>	<i>Scartamento: 950 mm</i>



Un convoglio misto passeggeri e merci trainato dalla R.440-008

Ansaldo Mallet R.442

Derivate dalla R.440, furono prodotte in 8 esemplari nel 1938 dall'Ansaldo Officine Meccaniche Reggiane (numeri di costruzione 1363÷1370) e destinate alle ferrovie eritree. Simili concettualmente alle R.440, seppur di dimensioni alquanto maggiori, queste locotender differivano dall'altro modello sia nella parte posteriore, più ampia, sia, soprattutto, per il diverso sistema di distribuzione: le 442 avevano valvole a pistone su tutti i cilindri, mentre le 440 avevano valvole a scorrimento nei cilindri anteriori a bassa pressione.

Nei primi anni Sessanta del secolo scorso in Eritrea ne fu costruito un nono esemplare, utilizzando componenti recuperate da altre locomotive dei gruppi 440 e 442 danneggiate e rese inservibili durante la guerra.

³ Per "rodiggio" di un veicolo ferroviario si intende la classificazione del sistema di trazione. La più semplice è quella detta "francese", che consiste nell'indicare gli assi partendo dalla parte anteriore della motrice: la prima cifra indica il numero di assi portanti anteriori (altrimenti definiti «folli»), la seconda il numero di assi motori, la terza il numero di assi portanti posteriori.

Di questo modello di locomotiva risultano ancora esistenti in Eritrea gli esemplari R.442-54, R.442-55, R.442-56 e R.442-59, tutti del 1938. Quelli funzionanti, dopo il ripristino effettuato da personale locale, vengono utilizzati quasi esclusivamente per motivi turistici.



Una R.442 traina un convoglio passeggeri sull'altopiano nei pressi di Asmara (1932)



La 442-55 movimentata su rimorchio stradale ad Asmara

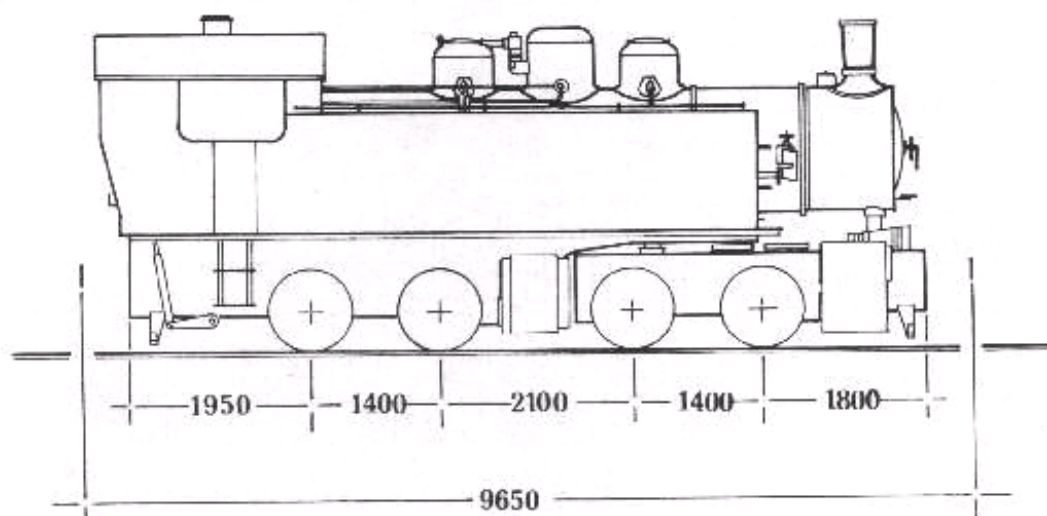


Asmara: le R.442-54 e R.442-56 affacciate dal deposito locomotive



Una vista di $\frac{3}{4}$ posteriore della R.442-59

LOCOMOTIVA Gr. R 442



<i>Costruttore: Ansaldo e Ferrovie Eritree</i>	<i>Rodiggio: 0-4-0</i>
<i>Periodo di costruzione: 1938 e 1963</i>	<i>Potenza continuativa: 280 CV (210 kW)</i>
<i>Quantità prodotta: 8+1</i>	<i>Velocità massima omologata: 35 km/h</i>
<i>Dimensioni: 9.650 x ? x ? mm</i>	<i>Alimentazione: carbone</i>
<i>Massa in servizio: 48,2 t</i>	<i>Scartamento: 950 mm</i>



La R.442-59 mentre traina un piccolo convoglio all'altezza della Valle del Dorfu

Locomotiva Breda FE R.202

Alla fine degli anni Venti del secolo scorso fu deciso di dotare le Ferrovie Eritree di alcune piccole ma potenti locomotive di manovra. L'ordine fu passato alla Breda Ferroviaria di Milano che produsse su licenza Hannoversche un primo lotto di 5 esemplari che ebbero la sigla FE R.202. A questo primo lotto ne seguì una decina di anni dopo un secondo, di altri 6 esemplari.

Delle locotender Breda 202, macchina quasi identica al gruppo R.201 (due assi motrici e 2 cilindri a vapore saturo) ne risultano esistenti in Eritrea sei esemplari (202-002 del 1927, 202-004 del 1925, 202-008, 202-009, 202-010, 202-011 tutte del 1937) di cui solo 3 o 4 funzionanti (le 002, 004, 008 e 010).

<i>Costruttore: Breda ferroviaria</i>	<i>Rodiggio: 0-2-0</i>
<i>Periodo di costruzione: 1927 e 1937</i>	<i>Potenza continuativa: 200 CV (150kW)</i>
<i>Quantità prodotta: 5+6</i>	<i>Velocità massima omologata: 30 km/h</i>
<i>Dimensioni: 7.190 mm x ?? mm x ??</i>	<i>Alimentazione: carbone</i>
<i>Massa in servizio: 18,9 t</i>	<i>Scartamento: 950 mm</i>



La Breda FE R.202-004 in sosta ad Asmara



Una Breda FE R.202 in manovra a Massaua in un dipinto di Rosetta Cisco



Una vista di $\frac{3}{4}$ posteriore della Breda FE R.202-004

Automotrici

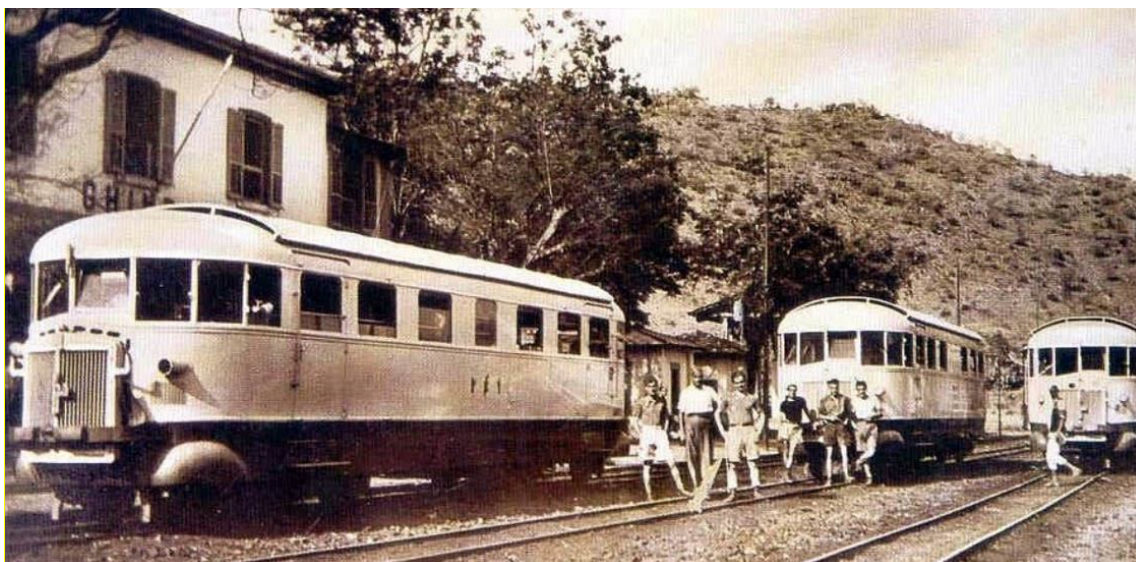
Automotrice Aln FE A.62-70 “Littorina”

Il successo riscosso con l'introduzione in servizio sulle linee nazionali delle prime automotrici del gruppo Aln 56 destinate al trasporto veloce di passeggeri indusse il Governo ad utilizzarle anche in Eritrea. La Fiat Ferroviaria ottenne così l'ordine di produrre un lotto di nove di queste moderne macchine alimentate a gasolio, immatricolate con i numeri progressivi A.62-A.70. Costruite nel 1935, giunsero l'anno successivo in Eritrea, dove furono impiegate sul tratto Asmara-Massaua, più che dimezzando (da 10 a 4 ore) i tempi di percorrenza rispetto ai convogli trainati dalle locomotive a vapore. Sette esemplari (A.62-A.68⁴) furono allestiti esclusivamente per trasporto passeggeri, con 32 posti a sedere di 2^a classe, mentre gli ultimi due (A.69 e A.70), gestiti dal Genio Ferrovieri, ebbero una funzione mista, di trasporto merci, con un ampio vano di carico, e passeggeri (per lo più militari), sistemati in sedili ribaltabili sistemati lungo le pareti. Non avevano servizio igienico e neppure il relativo finestrino. Una settima unità, entrata in servizio nel 1936, era esteriormente identica alle sei motrici diesel (A. 68), ma invece dei posti di 2^a- classe, aveva all'interno soltanto un ampio bagagliaio, e veniva usata per il trasporto di collettame.



Lo sbarco a Massaua di due Littorine (in primo piano la A.62)

⁴ Gli esemplari A.68-A.70 avevano una carrozzeria leggermente diversa da tutti gli altri del gruppo, con maggiore bombatura nella parte superiore delle estremità. La A.68, esteriormente identica alle precedenti A.62-A.67), era stata adibita a trasporto merci varie, stivabili nell'ampio vano interno



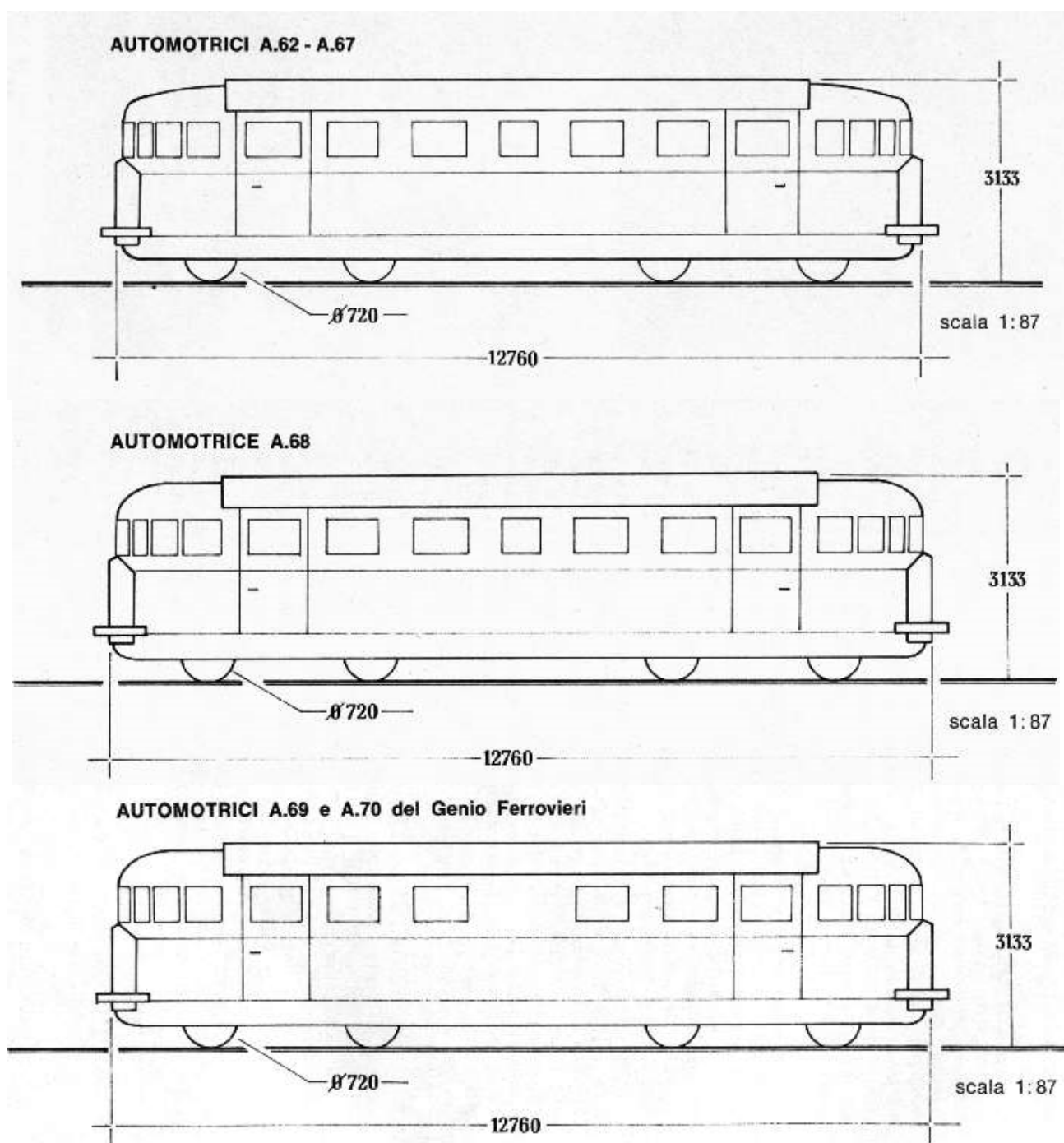
Tre Littorine in incrocio alla stazione di Ghinda

Caratterizzate da una linea filante ed aerodinamica, queste automotrici, comunemente conosciute come “Littorine”⁵, hanno la carrozzeria appoggiata ad una struttura tubolare saldata, a sua volta appoggiata su due carrelli in acciaio saldato. Le sospensioni sono a barre di balestra. Caratteristica delle automotrici è quella di avere due motori diesel FIAT 356 C ad iniezione indiretta ed a sei cilindri in linea da 115 CV (85 kW) di potenza ciascuno, posizionati sugli assi più esterni.



La Littorina n. 2 alla stazione di Asmara

⁵ Il nome “Littorina” fu coniato dalla stampa in occasione di un viaggio compiuto dal Duce a bordo di una FIAT ALb.48 (sulle cui griglie anteriore e posteriore era stato apposto un fascio littorio, simbolo del potere fascista), il 18 ottobre 1932, per recarsi ad inaugurare la città di Littoria (oggi Latina) nata su di un’area bonificata dell’Agro Pontino ed orgoglio della propaganda fascista. Al Senatore Agnelli il nome piacque molto così la FIAT lo adottò per le sue automotrici e “Littorina” divenne un termine d’uso comune per definire le automotrici ferroviarie leggere, tanto da continuare ad essere utilizzato, soprattutto nel meridione d’Italia, fino ai giorni nostri.

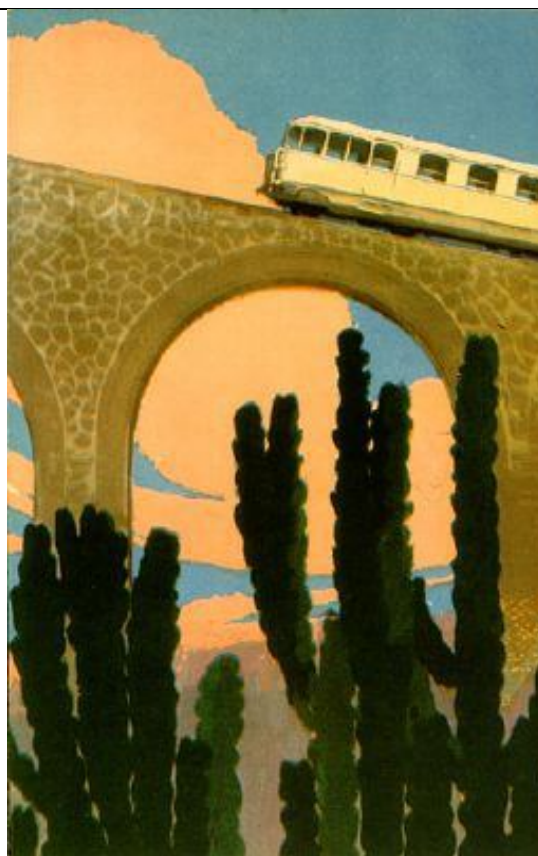


<i>Costruttore: Fiat Ferroviaria</i>	<i>Rodiggio: 1 A-A 1</i>
<i>Periodo di costruzione: 1936</i>	<i>Potenza continuativa: 230 CV (170 kW)</i>
<i>Quantità prodotta: 9</i>	<i>Velocità massima omologata: 68 km/h</i>
<i>Dimensioni: 12.760 x 2.400 x 3.133 mm</i>	<i>Alimentazione: gasolio</i>
<i>Massa in servizio: 16,8/18 t</i>	<i>Scartamento: 950 mm</i>

Attualmente ne sono state rimessi in servizio due esemplari (la n. 2 e la n. 7) per uso turistico o cerimoniale, anche se la mancanza di pezzi di ricambio e la difficoltà di riparare i componenti usurati ne rendono l'impiego alquanto saltuario.



Il cruscotto della Littorina n. 2



Manifesto pubblicitario Fiat del 1936



La Littorina n. 2 con un gruppo di turisti e di damigelle d'onore di un matrimonio (Asmara 2009)

Locomotiva/automotrice FIAT Brown-Boveri TL150

Negli anni Venti del secolo scorso ci si rese conto che anche nelle Colonie sarebbe stato utile avere delle piccoli veicoli di servizio. In Somalia venne così inviato un numero imprecisato di FIAT TL 150, una locomotiva/automotrice diesel-elettrica a due assi azionati ciascuno da un motore elettrico (rodiggio AA), alimentato da un motore Diesel FIAT Grandi Motori tipo VM166, della potenza di 150 CV (110 kW).



Una TL-150 al traino di un convoglio leggero in Somalia

Una di queste motrici venne poi trasferita, dagli inglesi, in Eritrea nel 1942 e con base a Massaua-Mai Atal, dove, ridotta purtroppo ad un rottame, si trova adesso.



La TL-150 a Mai Atal

<i>Costruttore: Fiat Ferroviaria-TIBB</i>	<i>Rodiggio: ?</i>
<i>Periodo di costruzione: 1924?</i>	<i>Potenza continuativa: 150 CV (110kW)</i>
<i>Quantità prodotta: ?</i>	<i>Velocità massima omologata: 50 km/h</i>
<i>Dimensioni: ?</i>	<i>Alimentazione: diesel-elettrica</i>
<i>Massa in servizio: 22 t</i>	<i>Scartamento: 950 mm</i>

Automotrice di servizio “Littorinella”

Tra il materiale rotabile motorizzato delle Ferrovie Eritree risalente al periodo coloniale vi è anche una piccola automotrice FIAT utilizzata probabilmente sia per servizi di ispezione sulla linea sia per spostamenti del personale dirigente.

Non si hanno informazioni su questo veicolo a due assi che, dopo una serie di interventi di restauro e di piccole riparazioni, è di nuovo in servizio.

La sua forma rassomiglia tanto alle Littorine che ad Asmara venne “battezzata” con il nome di “Littorinella”, nome con cui è tuttora chiamata.



Anche questa automotrice ha un impiego prevalentemente turistico

<i>Costruttore: Fiat Ferroviaria ?</i>	<i>Rodiggio: ?</i>
<i>Periodo di costruzione: 1935?</i>	<i>Potenza continuativa: ?</i>
<i>Quantità prodotta: 2 ?</i>	<i>Velocità massima omologata: ?</i>
<i>Dimensioni: ?</i>	<i>Alimentazione: diesel</i>
<i>Massa in servizio: ?</i>	<i>Scartamento: 950 mm</i>

