

LA PAURA CORRE SUI BINARI

di Paolo Guglielminetti

PIANO DELLA COLLEZIONE

Cambia il modo di viaggiare	1
Prime ferrovie e velocità	2
Paura, incidenti e sicurezza	2-5
Paura sui binari: crimini e delitti	6-7
Rapido, sicuro e comodo	8

La ferrovia, secondo le statistiche, è il mezzo di trasporto più sicuro, ma viaggiare su un treno può anche comportare qualche brivido ... incidenti, rapine, attentati, benché relativamente rari, hanno da sempre generato un’onda di **paura** nell’opinione pubblica, che il tempo poi ha contribuito a mitigare.

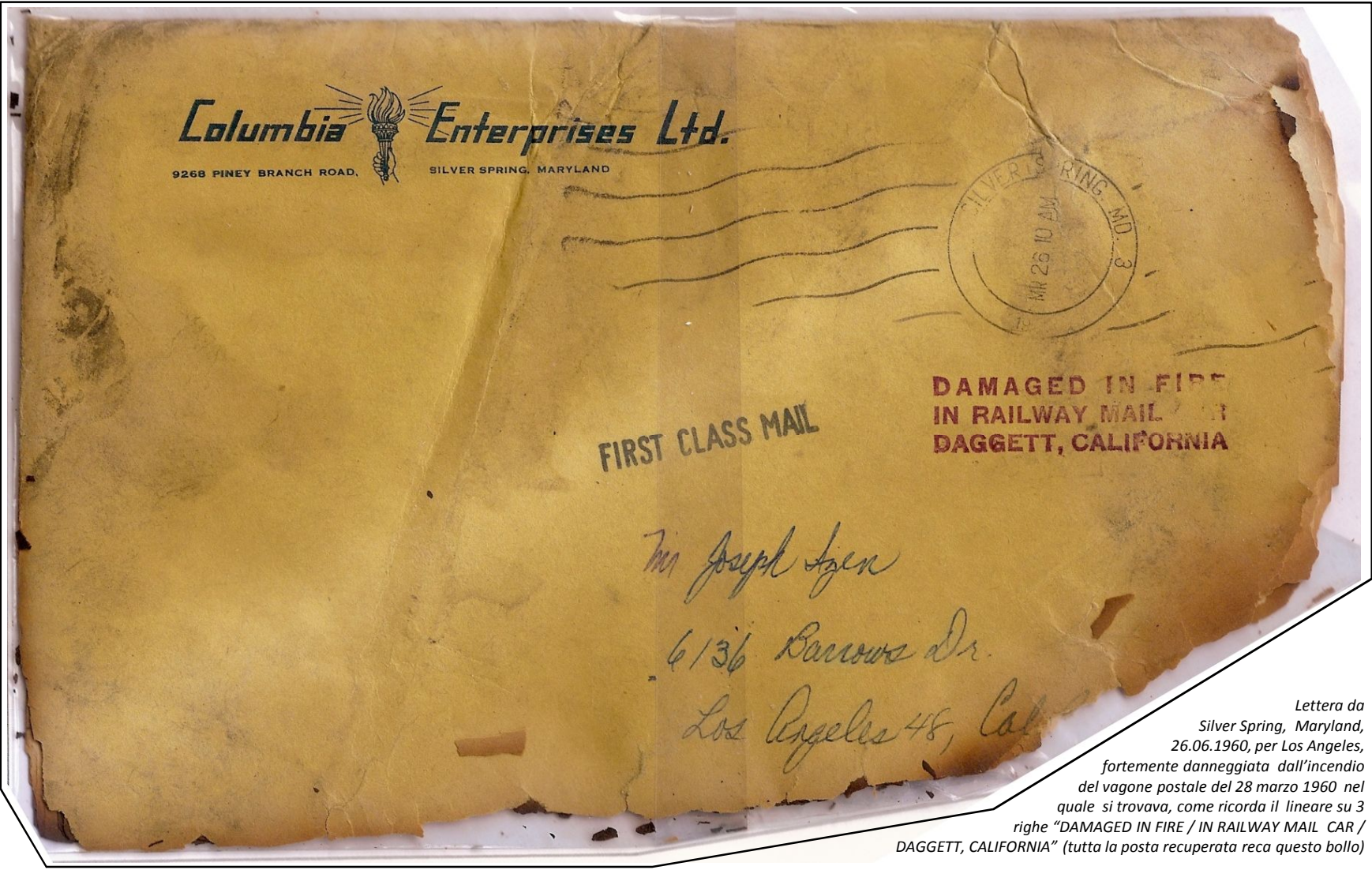
Ma la ferrovia è anche un sistema dove l’importanza della sicurezza, sotto ogni punto di vista, ha determinato nel tempo evoluzioni importanti, dalla modernizzazione dei sistemi di circolazione all’istituzione di corpi di polizia specializzati. **Paura** e sicurezza sono dunque un binomio indivisibile nella storia delle strade ferrate.

CAMBIA IL MODO DI VIAGGIARE

L’avvento della ferrovia determinò un grande cambiamento. Si abbandonava l’incertezza del viaggio in carrozza, dovuta allo stato delle strade, all’ingovernabilità degli animali, al rischio di imboscate. Le **paure** secolari legate a questo tipo di trasporto venivano dimenticate, ma la nuova tecnica non portava con sé solo maggiore sicurezza. Nuovi timori si accompagnavano alla nuova esperienza di viaggio.

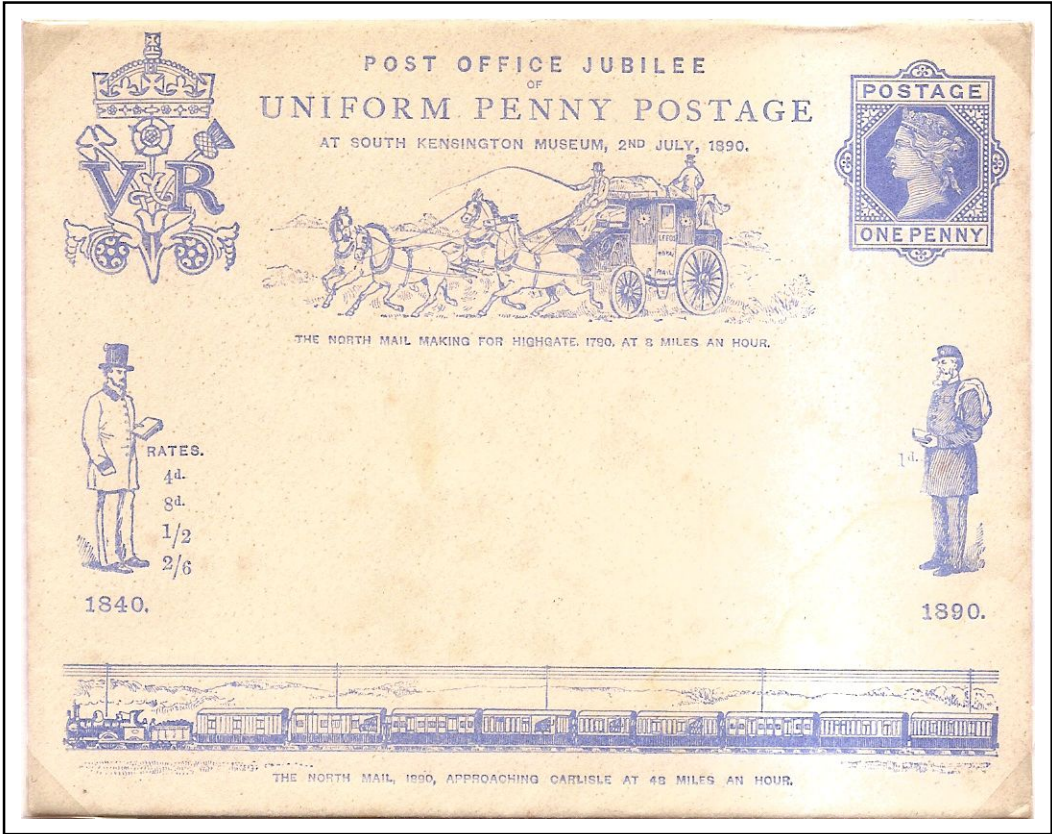


L’attraversamento delle Alpi prima dell’avvento della ferrovia era una vera avventura. Strapiombi, esili ponti su torrenti in piena, orsi e lupi erano parte di quella esperienza. Con la costruzione dei primi trafori alpini, tutto cambiò.



Lettera da Silver Spring, Maryland, 26.06.1960, per Los Angeles, fortemente danneggiata dall’incendio del vagone postale del 28 marzo 1960 nel quale si trovava, come ricorda il lineare su 3 righe “DAMAGED IN FIRE / IN RAILWAY MAIL CAR / DAGGETT, CALIFORNIA” (tutta la posta recuperata reca questo bollo)

Il viaggio in treno in pochi anni aumentò, infatti, di 5-6 volte la velocità. Nuove opportunità, ma anche **paure** inedite, si presentarono come un effetto della velocità più elevata. Quali avrebbero potuto essere le conseguenze di eventuali incidenti a tale velocità?



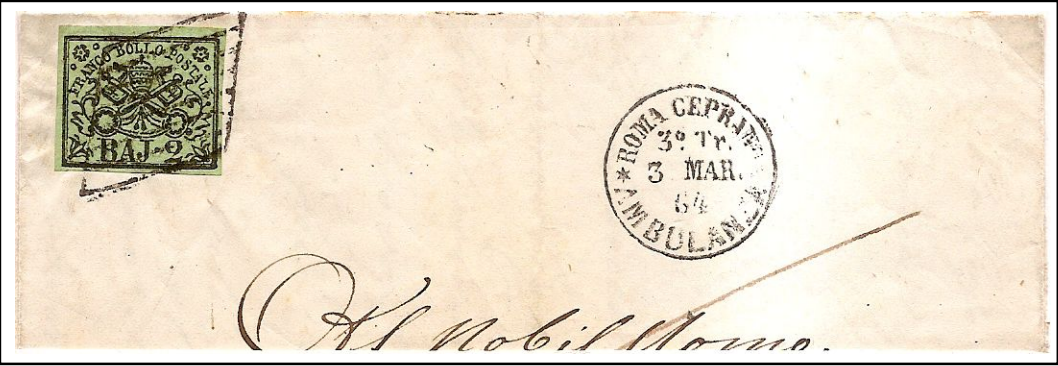
Intero Postale britannico da 1 p. del 1890 per il cinquantenario della riforma postale. Ricorda che la carrozza postale per il nord nel 1790 andava a 8 miglia l’ora, un secolo dopo il postale per la stessa direzione correva a 48 migl. l’ora.

LE PRIME FERROVIE E LA VELOCITÀ

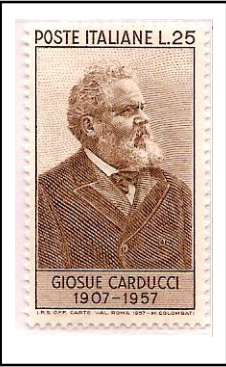


La velocità voleva dire anche maggiore rapidità di circolazione di merci, persone e quindi di idee. Il papa Gregorio XVI (1831-46), ad esempio, non autorizzò la costruzione di linee ferroviarie, trattandosi di “un’invenzione del demonio per sconvolgere l’ordine della Divina Provvidenza, che volle tenere divisi gli uomini per renderli più docili verso i depositari dell’autorità”.

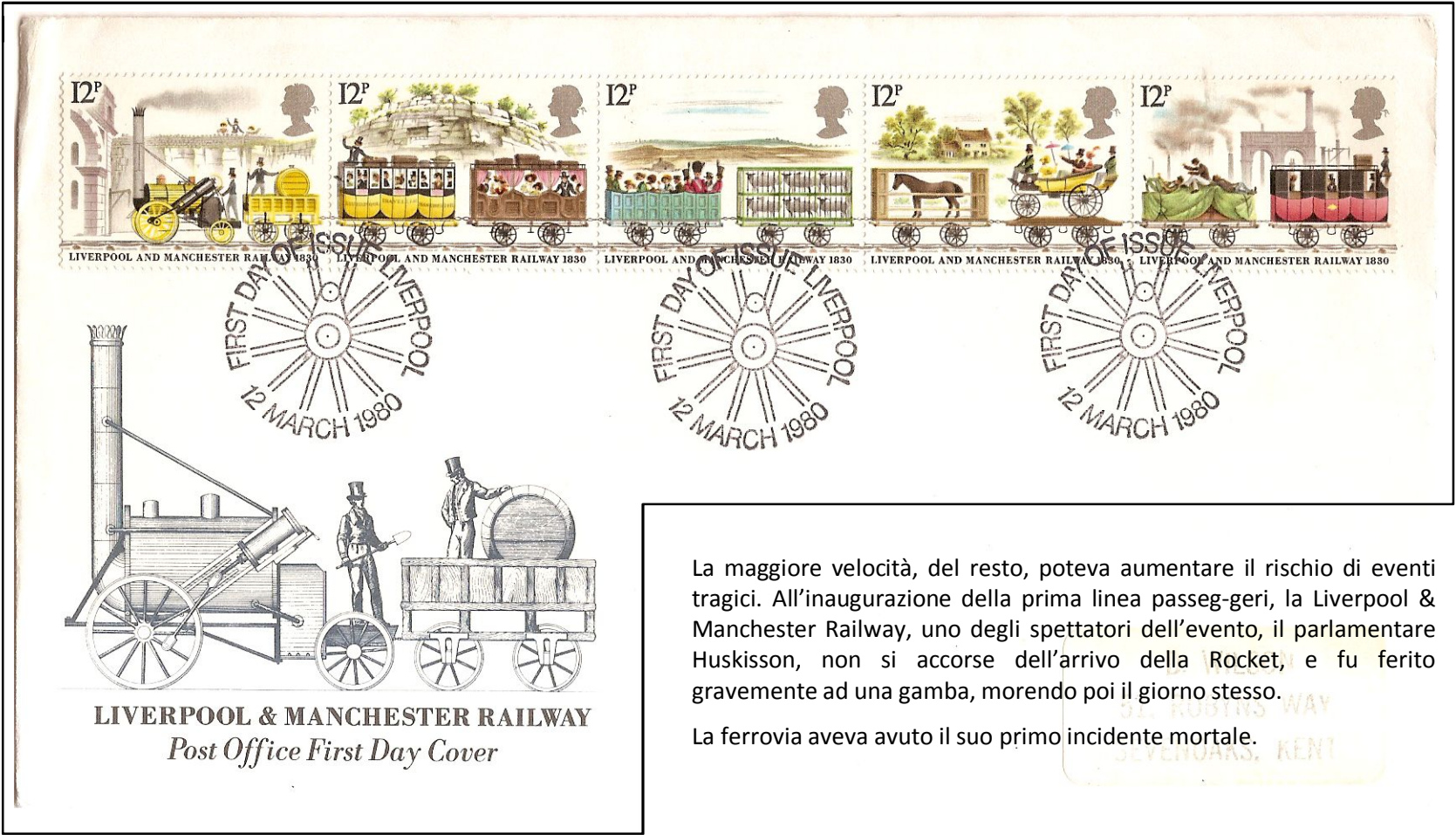
Carducci, nel 1863, nei suoi versi de “L’Inno a Satana”, adottò lo stesso simbolismo per criticare l’attitudine del-la chiesa verso il progresso.



Lettera da Frosinone a Roma con 2 b. verde annullato dal servizio ambulante ferroviario Roma – Ceprano, terza corsa, in data 3 marzo 1864. Nello Stato Pontificio la prima ferrovia fu inaugurata solo nel 1856 (Roma – Frascati, poi prolungata da Ciampino a Ceprano), sotto Pio IX, a causa dell'ostracismo del precedente papa.



La ferrovia fu associata alla velocità fin dalla sua nascita, anche in termini simbolici. Tuttavia questa sua caratteristica suscitò anche **paure** e fu all’origine di non poche resistenze.



La maggiore velocità, del resto, poteva aumentare il rischio di eventi tragici. All’inaugurazione della prima linea passeg-geri, la Liverpool & Manchester Railway, uno degli spettatori dell’evento, il parlamentare Huskisson, non si accorse dell’arrivo della Rocket, e fu ferito gravemente ad una gamba, morendo poi il giorno stesso.

La ferrovia aveva avuto il suo primo incidente mortale.

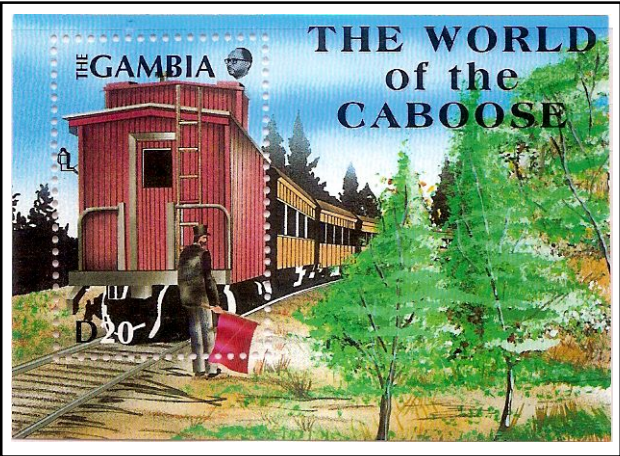
PAURA,INCIDENTI E SICUREZZA

Per assicurare che la strada ferrata fosse libera, agli inizi delle ferrovie agenti precedevano i convo-gli a cavallo (o a addirittura piedi dove si procedeva a bassa velocità).

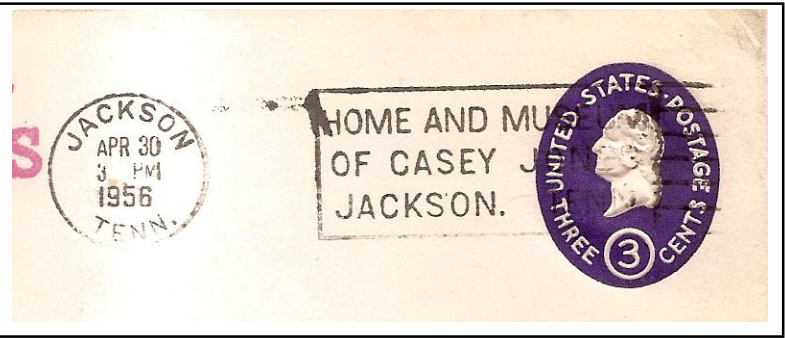
Successivamente la **paura** di incidenti portò a collocare addetti fissi alle segnalazioni presso punti critici quali le gallerie.



Negli Stati Uniti le compagnie ferrovia-rie tardarono ad investire in sistemi di segnalamento, utiliz-zando i “flagmen” per le segnalazioni fino alla fine del 1800 sulle linee a scarso traffico.



In tale condizioni, tuttavia, non era sempre garantita la sicurezza, per mancanza di segnalazioni su eventuali ostacoli sui binari, con sufficiente anticipo per poter frenare.



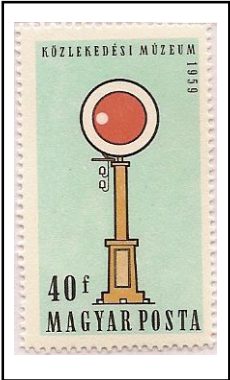
L’incidente del 29 aprile 1900 a Vaughan (USA), fu proprio dovuto alla man-cata percezione dei segnali di un addetto sulla presenza di un treno fermo sulla li-ne.



L’evento passò alla storia per il sacrificio del macchinista Casey Jones che per tentare di arrestare il treno non saltò dalla locomotiva, salvando i passeggeri ma non se stesso.



Il rischio di incidenti era, naturalmente, la maggior fonte di **paura** per viaggiatori e ferrovieri.



Per migliorare la sicurezza si iniziò ad introdurre segnali meccanici, generalmente costituiti da un disco accompagnato talora da una “vela”. Di solito il disco indicava il via libera e la “vela” la via impedita.

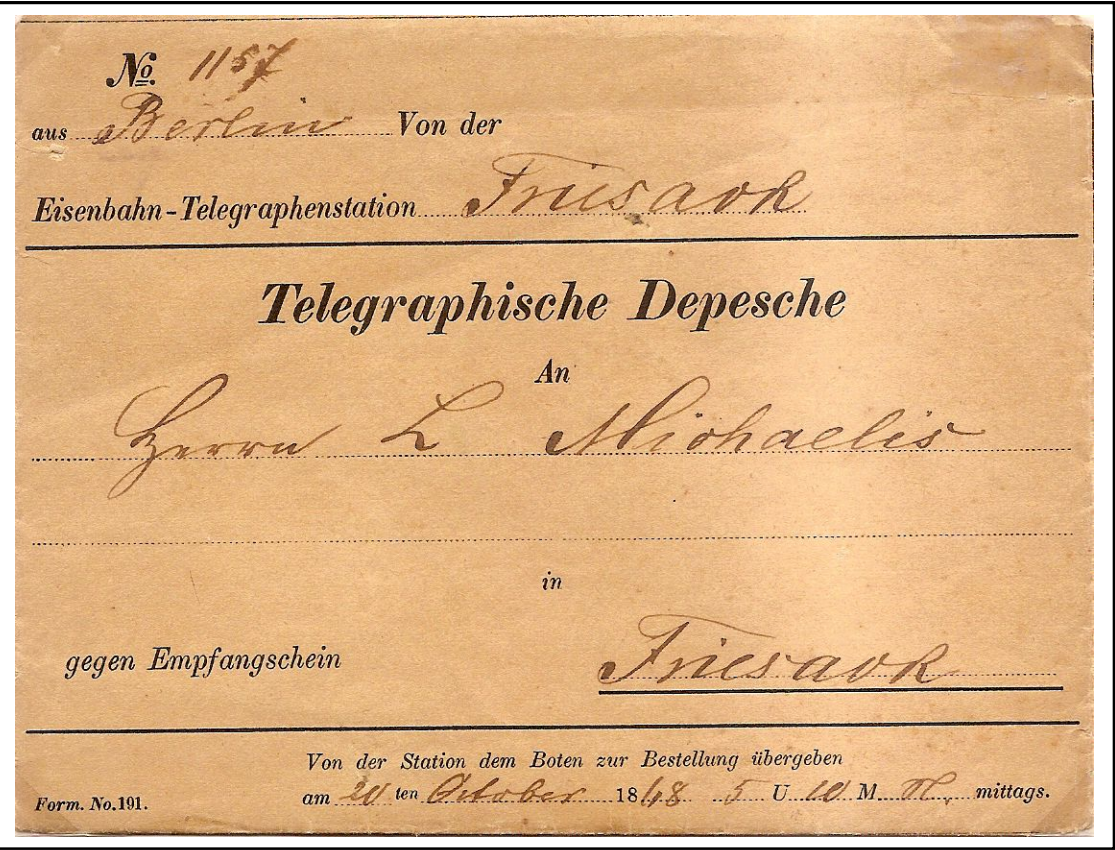
L’altezza di questi segnali li rendeva più visibili rispetto alle segnalazioni a mano con bandiere o lanterne.

Nell’evoluzione della sicurezza ferroviaria, dal distanziamento tra i treni si passò al più affidabile sistema di dividere le linee in “sezioni di blocco”, ciascuna delle quali “protetta” all’inizio da un segnale per indicare se la sezione era libera o meno.

Con l’invenzione del telegrafo, fu possibile trasmettere in modo affidabile le informazioni per autorizzare il transito da una sezione di blocco all’altra.

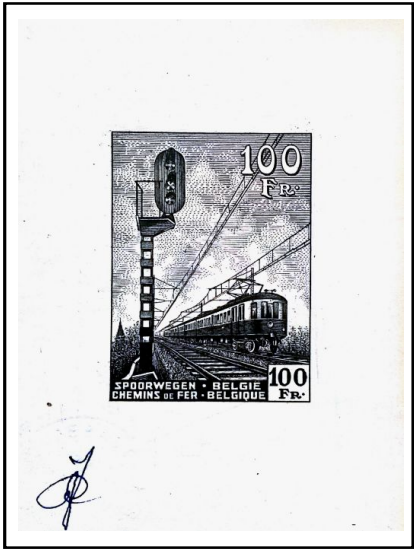
Le linee telegrafiche affiancarono allora le tratte ferroviarie, e furono spesso utilizzate anche per l’invio di comunicazioni private.

Dispaccio del 20.10.1868 trasmesso dalla linea telegrafica della Berlin – Hamburger Eisenbahn (ferrovia Amburgo – Berlino), dalla stazione di Berlino a quella di Friesack.



Successivamente al telegrafo si sostituì il telefono. Si passò così dal regime del “blocco telegrafico” a quello del “blocco telefonico”.

Belgio, 1942 – Prova di stampa con timbro a secco e firma dell’incisore J. De Bast

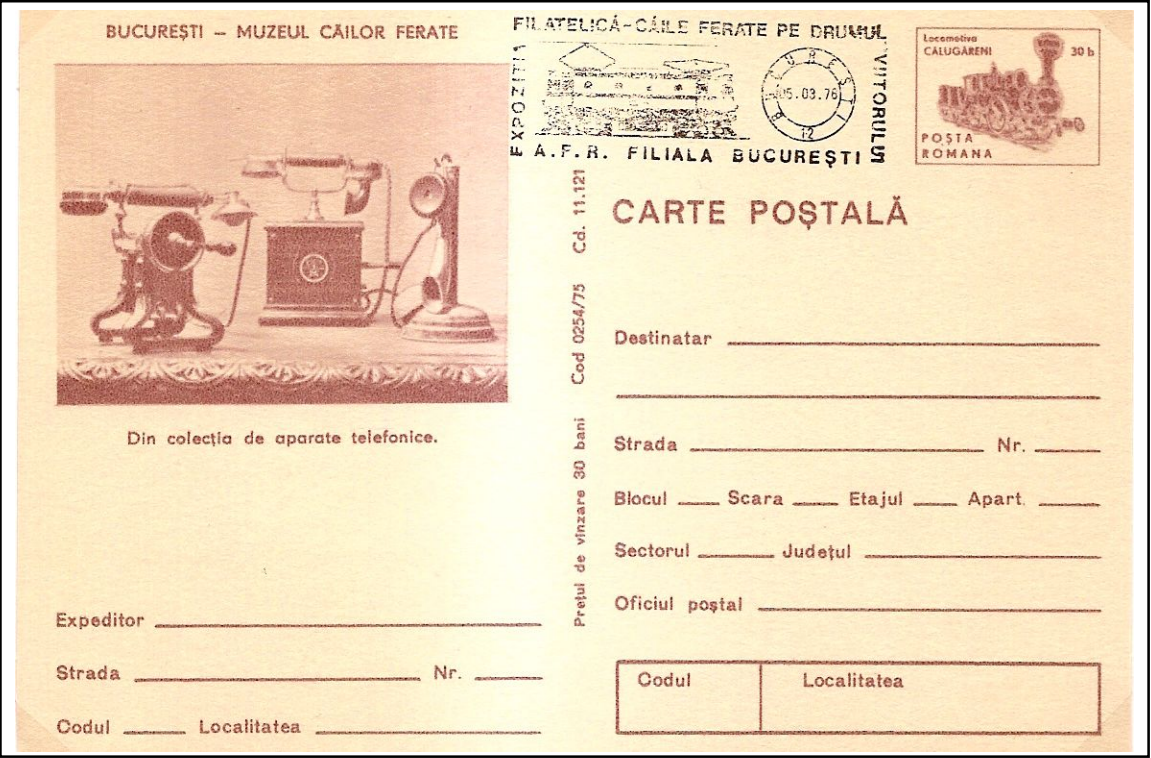
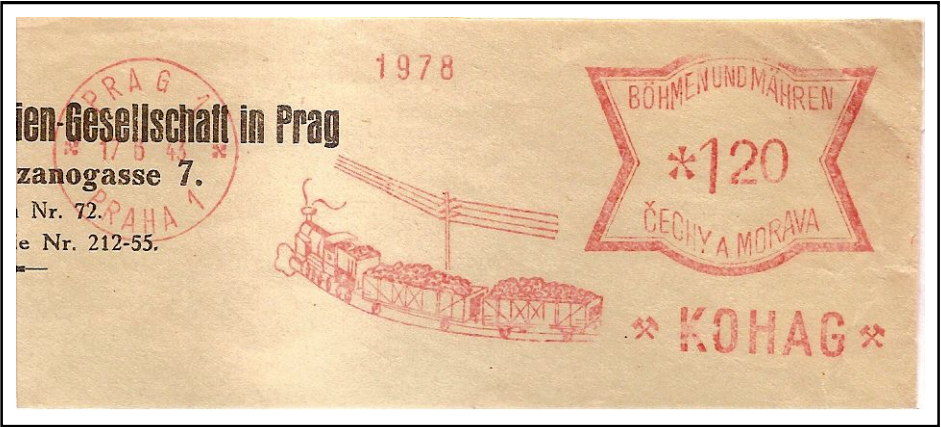


Fu poi migliorata la tecnica di segnalamento con l’adozione di segnali luminosi al posto di quelli a meccanici.

Apparecchi telefonici conservati nel Museo Ferroviario di Bucarest



Linee telegrafiche parallele a linee ferroviarie



L’adozione del sistema di blocco permetteva di perfezionare l’informazione al macchinista e di ridurre il rischio di incidenti, ma non di eliminarlo.

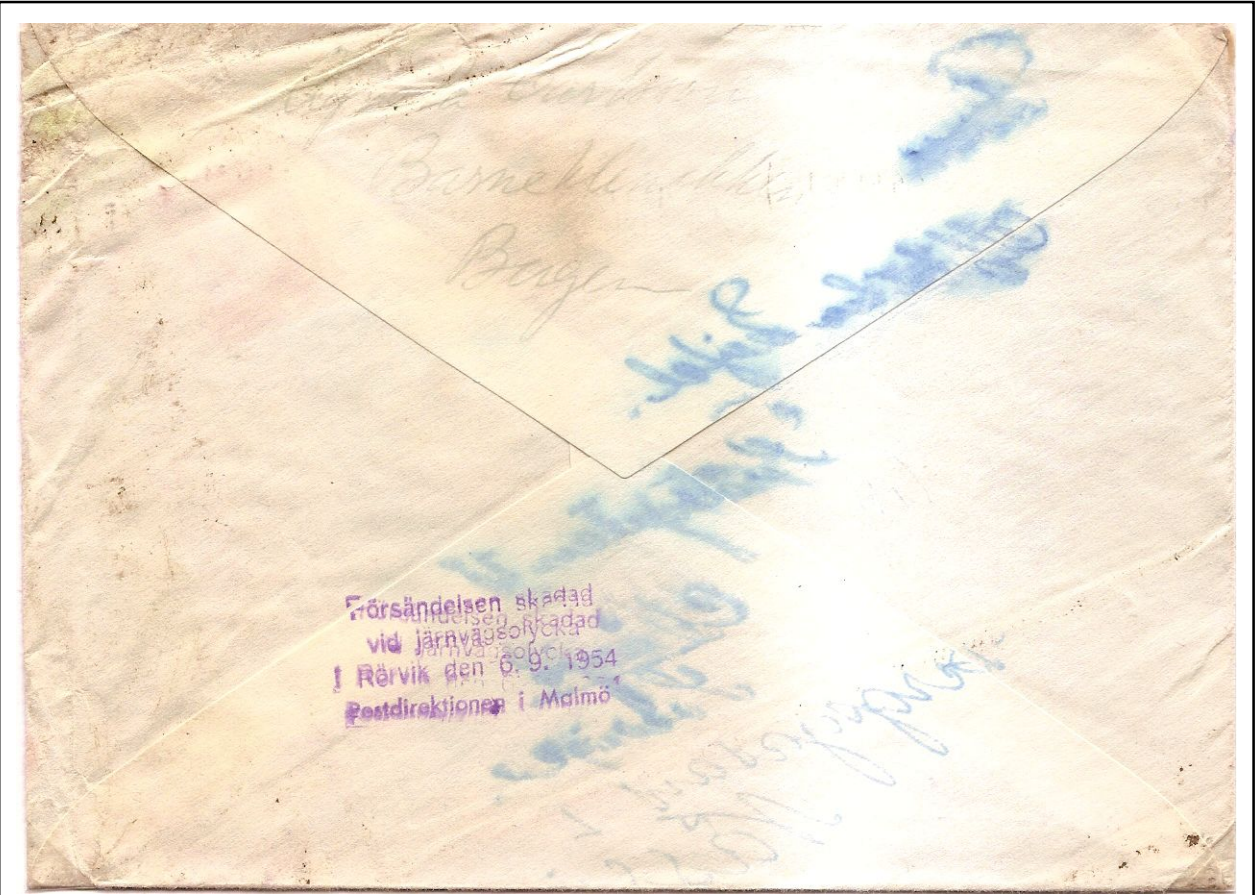
Restava infatti la possibilità dell’errore umano, per mancato rispetto dei segnali ...

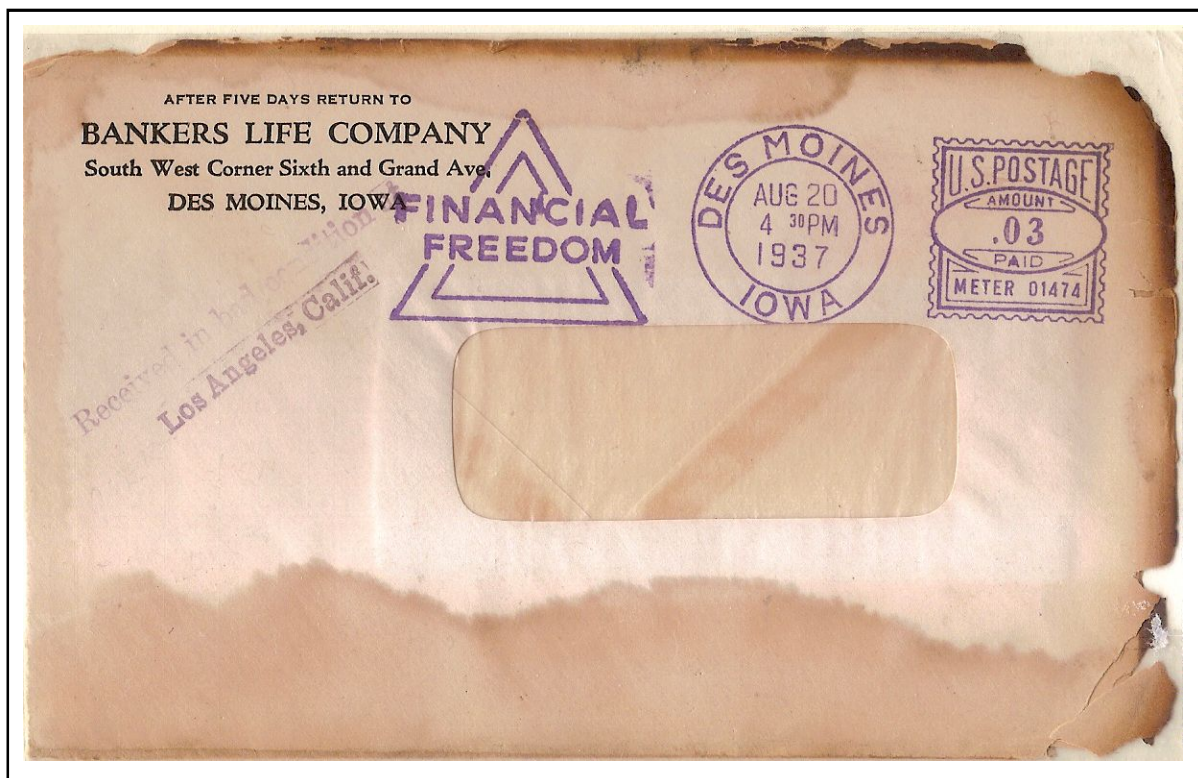


Lettera da Torino a Cascais, recuperata dal disastro ferroviario del treno internazionale Sud Express 18 Irun – Lisbona, che il 18 dicembre del 1965 si scontrò frontalmente con il treno regionale e postale 1802 sulla linea a binario unico presso la stazione di Villar de los Alamos vicino a Salamanca. Il treno regionale era fermo al segnale di entrata in stazione; il Sud Express avrebbe dovuto fermarsi in stazione per l’incrocio ma il macchinista non rispettò il segnale, in condizioni di fitta nebbia. Vi furono oltre 30 morti e 60 feriti. Tutta la posta recuperata riporta il bollo del tipo qui presentato.

... o per eccesso di velocità.

Lettera da Bergen a Nassjo, recuperata dall’incidente del Rapido 12 che il 6 settembre 1954 deragliò all’entrata della stazione di Rörvik in quanto correva ad una velocità superiore a quella prevista da regolamento per il passaggio su uno scambio. Vi furono 6 morti e 53 feriti. Bollo del primo tipo secondo Gwynn-Hoggarth (sulla posta recuperata ne sono noti 3, oltre a 4 tipi di etichette)

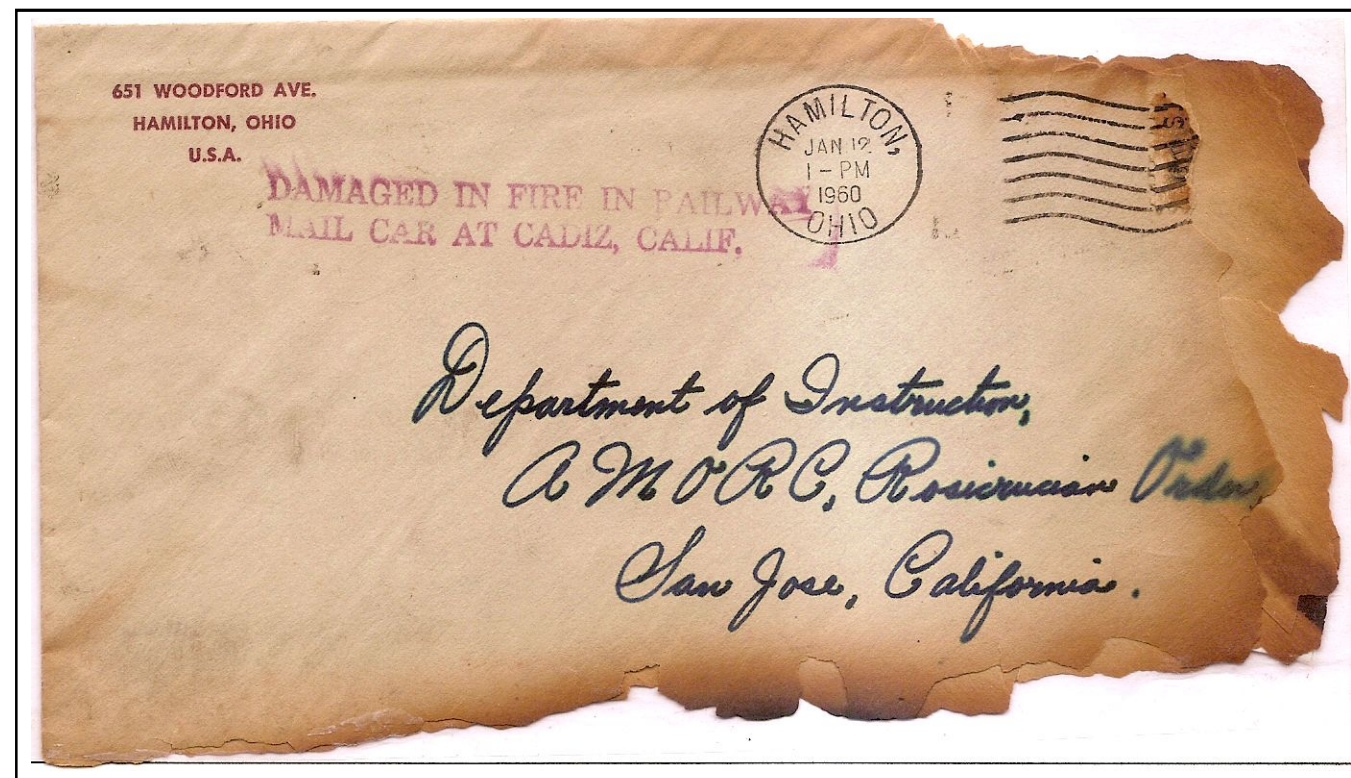




Lettera recuperata dall'incidente ferroviario del 22 agosto 1937 a Cheyenne, sulla linea Omaha-Ogden. La posta recuperata porta sei tipi diversi di bolli, usati a Ogden e Los Angeles; quello della lettera è il primo tipo di Los Angeles secondo Gwynn-Hoggarth

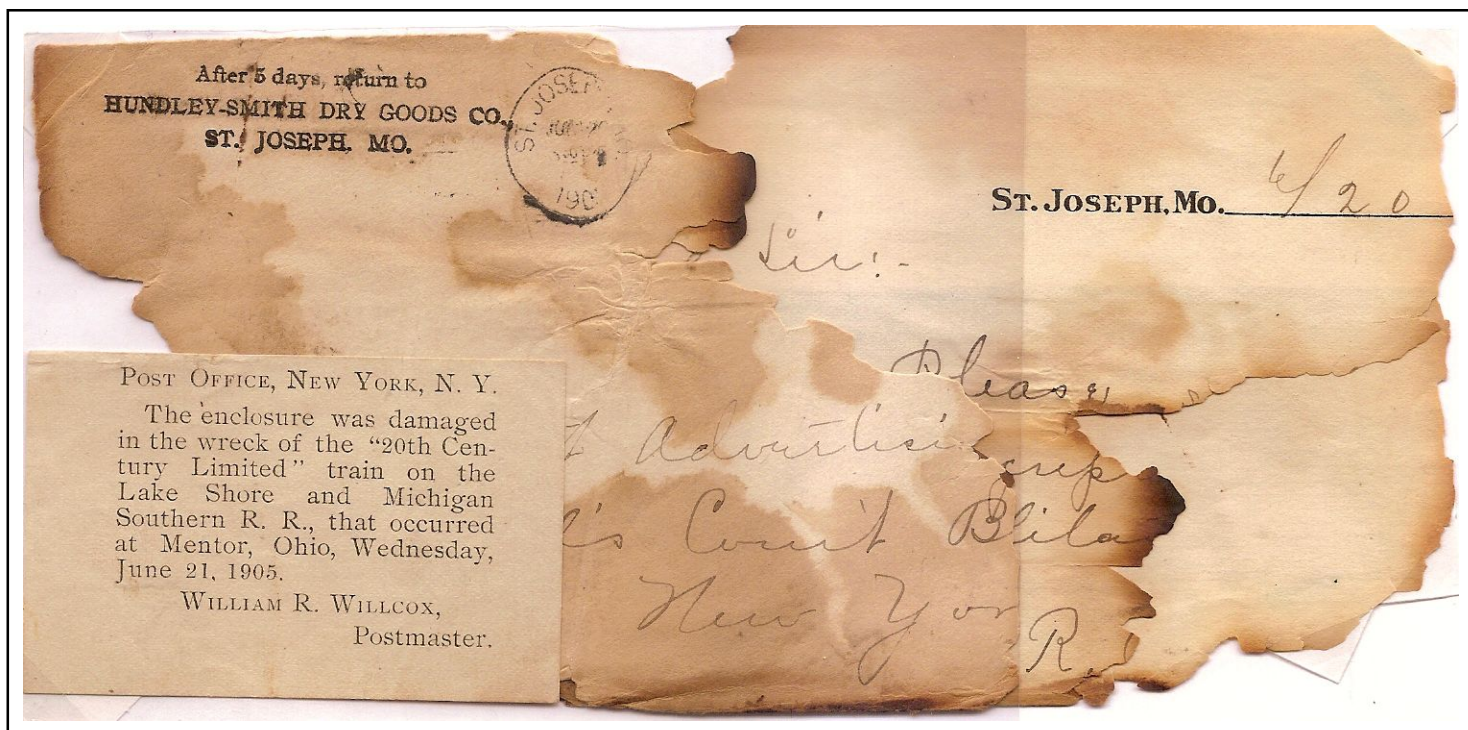
L'evoluzione dei sistemi di sicurezza ha ridotto, ma non del tutto eliminato, il rischio di incidenti, per errori umani o guasti tecnici.

La **paura** dei viaggiatori è cresciuta subito dopo tali eventi, per poi calare, anche per il confronto con i più frequenti sinistri stradali o con le più catastrofiche sciagure aeree.

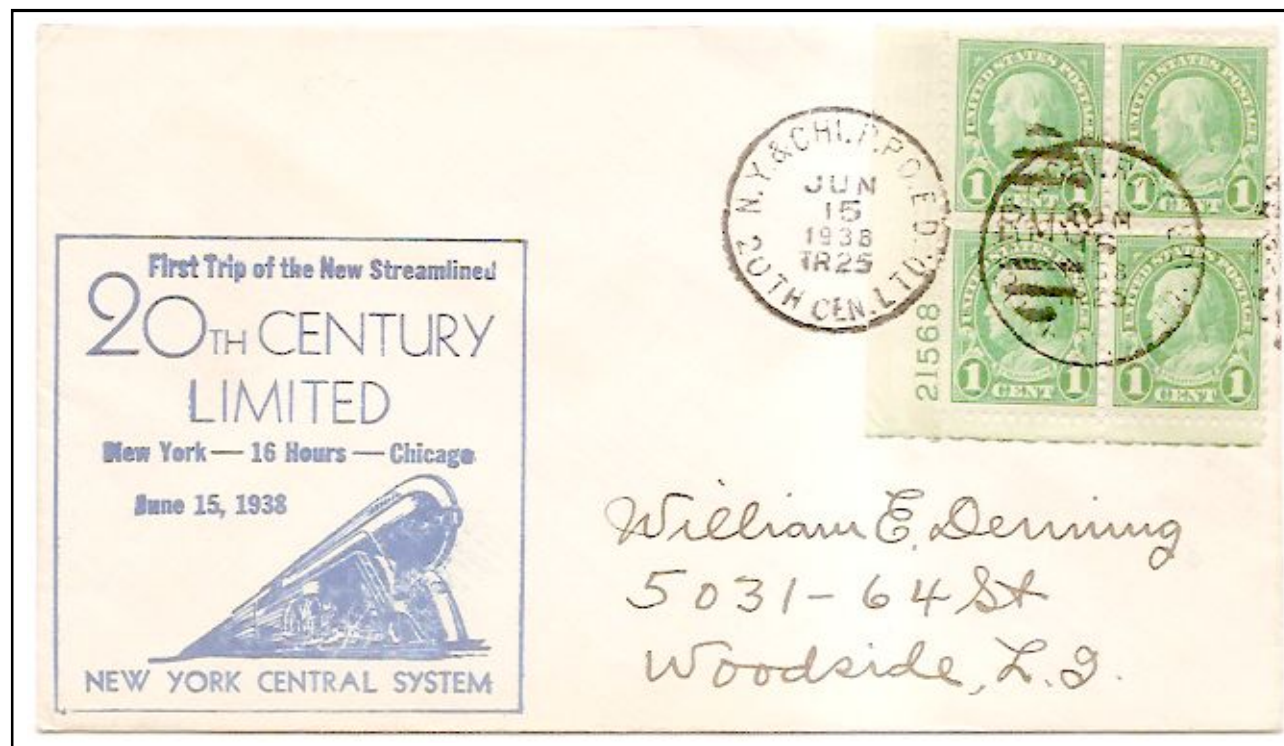


Lettera recuperata dal rogo del vagone postale del 14 gennaio 1960 a Cadiz in California (linea Santa Fe), che danneggiò 328 sacchi di corrispondenza. Bollo del primo tipo sulla posta recuperata (ne sono noti 2)

Anche i treni famosi sono incorsi in incidenti seri. Il 20th Century Limited New York – Chicago ne ebbe uno drammatico con 19 morti e 12 feriti il 21 giugno 1905, pochi giorni dopo che il tempo di percorrenza era stato ridotto da 20 a 18 ore. L'evento non fu però dovuto alla velocità, ma ad uno scambio non bene allineato (forse per sabotaggio), cosa che però non evitò le polemiche sulla supposta eccessiva celerità.



Busta ed interno di lettera da St. Joseph (Montana) – 21 giugno 1905 - per New York molto danneggiata recuperata dall'incidente del 20th Century Limited a Mentor (Ohio) il 21 giugno 1905, come specificato dall'etichetta esplicativa dell'ufficio postale di New York, a firma del postmaster locale. Il treno portava solo corrispondenza di prima classe. Etichetta del primo tipo noto su posta recuperata secondo Gwynn-Hoggarth (sono note 2 etichette e 2 bolli diversi)



Primo viaggio del nuovo convoglio Streamlined in stile Art Déco progettato dal designer Henry Dreyfuss. Busta con cachet commemorativa ed annullo dell'ufficio postale viaggiante (RPO: Railway Post Office) a bordo del treno in data 15 giugno 1938.

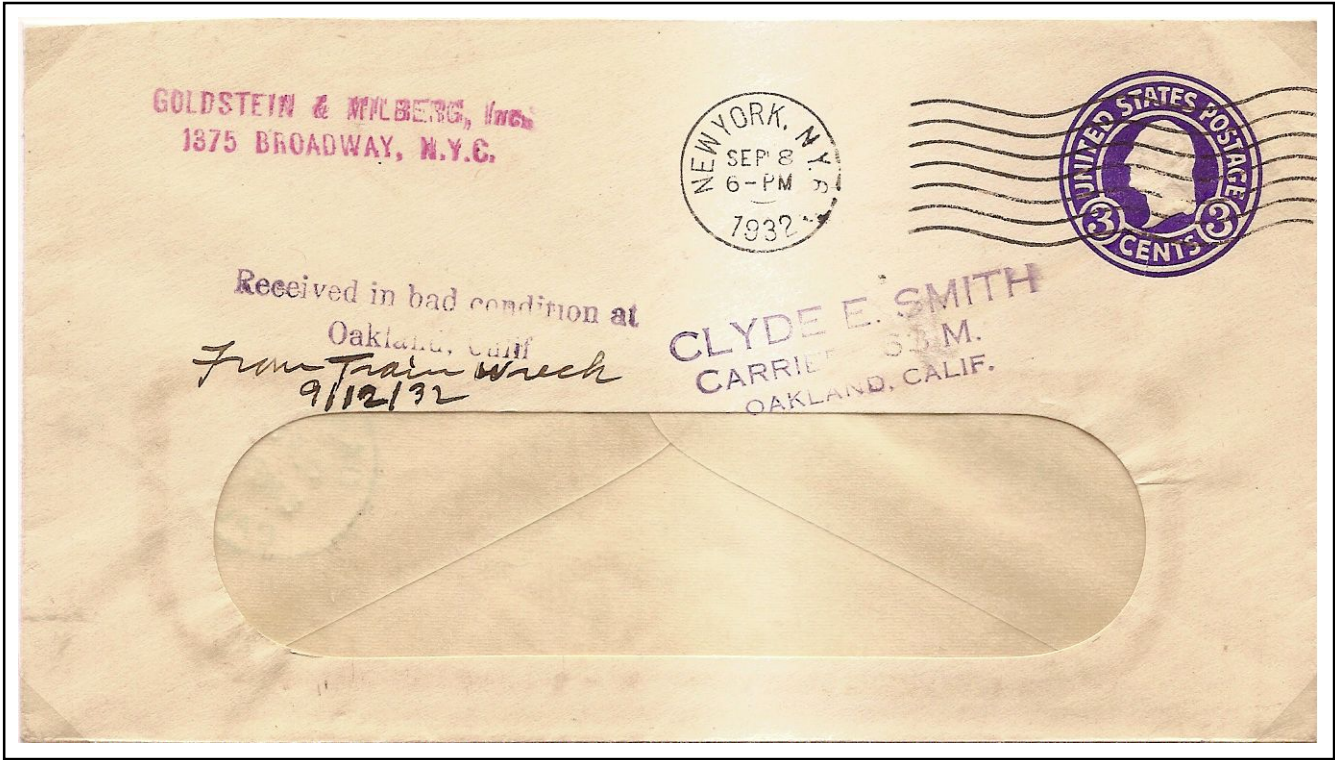
La **paura** di nuovi incidenti non fermò, però, la lunga carriera di quello che verrà poi definito il “*the world's greatest train*” (il più importante treno del mondo). Fu invece la concorrenza del mezzo aereo a portare ad un lento declino negli anni '60, fino alla sparizione del servizio nel 1967.



Lettera da Cuba per Torino 15.11.1955, affrancata con i francobolli da 2 x 1 cent. e 2 x 2 cent. per la Cassa dei pensionati postelegrafonici, che ricordano due impiegati postali vittime di un incidente ferroviario, Manuel Balanzategui ed Antonio Pausa, più valori complementari.



Lettera da Tripoli per Genova 23.10.1921, recuperata dall'incidente ferroviario dell'Espresso 86 di San Pietro a Maida sulla linea Reggio Calabria – Battipaglia; il ponte sull'Armato crollò trascinando la locomotiva ed i vagoni bagagliaio e postale. Come indicato nell'etichetta apposta dall'ufficio di Napoli Ferrovia, l'ambulante postale precipitò in un torrente (l'acqua danneggiò la corrispondenza, che risulta infatti generalmente priva di francobollo). Meno di 5 lettere recuperate note, tutte con l'etichetta del tipo mostrato.



Busta postale da New York, recuperata dall'incidente del 12 settembre 1932 al treno postale Southern Pacific a Crystal Lake, nella Sierra californiana. Cinque addetti all'ambulante postale rimasero leggermente feriti per il deragliamento di 7 vagoni che rotolarono giù dalla scarpata per circa 50 m. La busta reca il bollo lineare "RECEIVED IN BAD CONDITION AT OAKLAND, CALIF" (noto in due tipi, quello mostrato è il n.1 secondo Gwynn-Hoggarth) + "From Train Wreck 9/12/32" a mano, oltre al bollo del «carrier» (trasportatore) Clyde E. Smith, che probabilmente si occupò del reinstradamento.

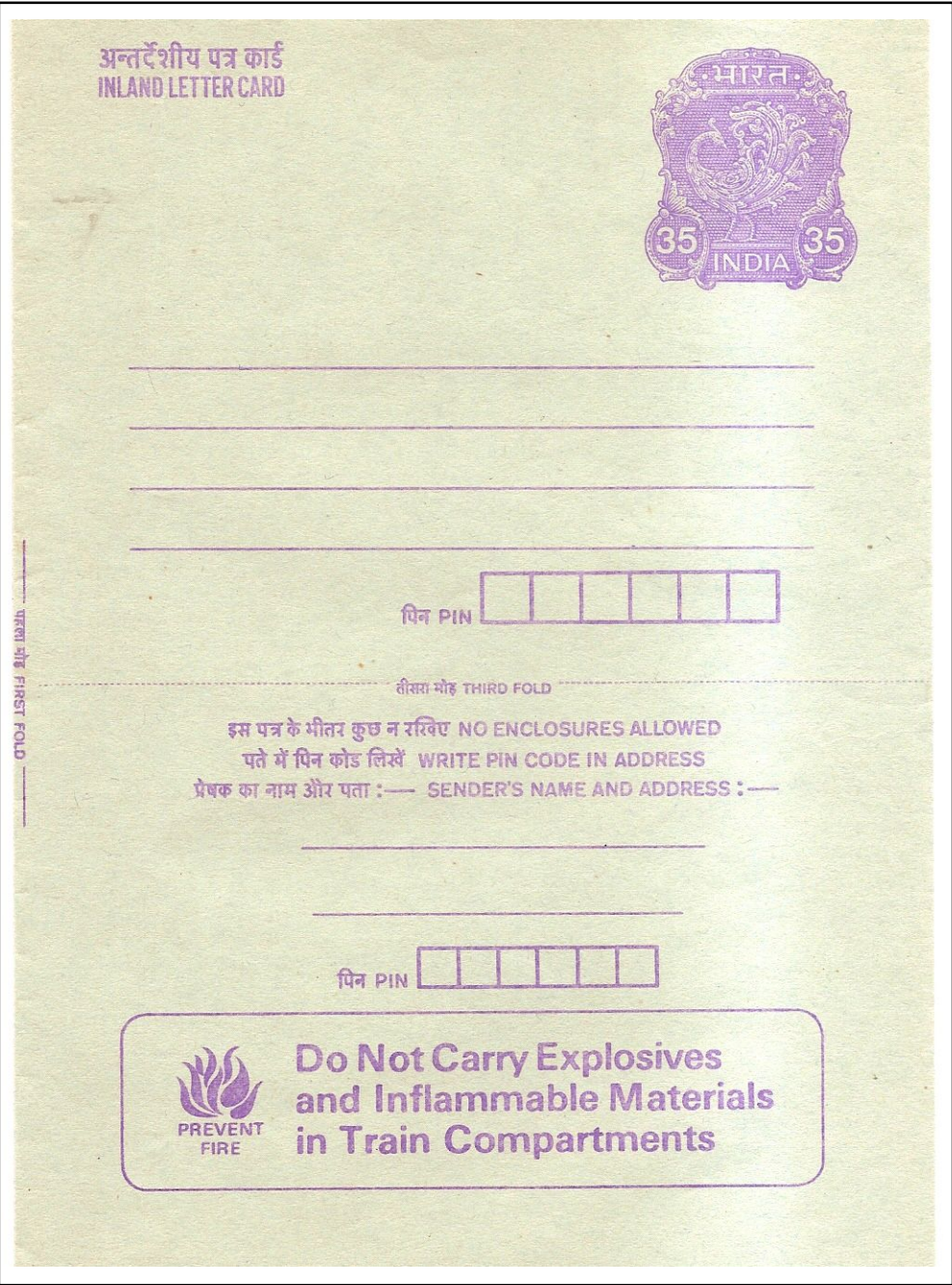


Cartolina postale da Zoagli (Genova, 23 marzo 1928,) per Santo Domingo instradata attraverso le ferrovie francesi per essere probabilmente poi trasportata da una nave in partenza da Marsiglia. Il bollo indica che la corrispondenza fu ritardata a causa dell'incendio del vagone postale, avvenuto nella stazione di Mantes in Francia. Sono noti 5 tipi di bolli (quello mostrato è il n.2 secondo Gwynn – Hoggarth)

Il rischio di incendio a bordo è da sempre tra i più temuti nel sistema ferroviario. Un tempo il pericolo era legato alla presenza di materiale infiammabile nei rotabili (carrozze in legno) e nei beni trasportati (come la stessa posta), oggi si paventa soprattutto quanto portato a bordo dai viaggiatori.

Oggi il rischi permane soprattutto per quanto portato a bordo dei treni dai viaggiatori.

India, Biglietto postale per l'interno, con scritta "NON PORTATE ESPLOSIVO E MATERIALI INFIAMMABILI NEI COMPARTIMENTI DEI TRENI"



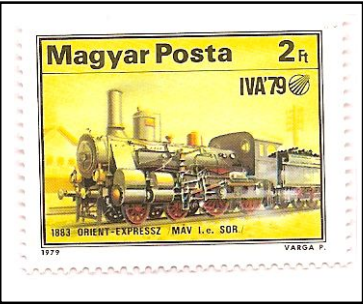
PAURA SUI TRENI: DELITTI ED ATTENTATI



La **paura** di viaggiare in treni non è collegata solo al rischio di incidenti. Il treno come ambiente chiuso da cui non si può fuggire è da sempre pensato come pos-sibile teatro di ogni sorta di misfatto.

Grandi autori del giallo vi hanno del resto ambientato spesso le loro ope-re, dall’Assassinio sull’Orient Express di Agata Christie alle numerose avventure di Sherlock Holmes che si svolgono almeno in parte sui treni britannici.

Tra i piccoli “crimini” ferroviari, il borseggio, essendo relativamente frequente, è forse quello che suscita più spesso **paura**.



Interi Postale inglese da 1 p. Giorgio V da Londra 16.10.1906 per Costantinopoli. Al verso lineare “ORIENT – EXPRESS” ed annullo di arrivo dell’ufficio britannico di Costantinopoli

Lettera commerciale da Lorgues 14.05.1988, recuperata dall’attacco al treno con lineare su 4 righe “COURRIER SPOLIÉ / ATTAQUE DU FOURGON POSTAL / DU 26 MAI 1988 / TOULON C.T.” (Corrispondenza rapinata – Attacco al furgone postale / del 26 maggio 1988 / Tolone C.T.”. Probabilmente il destinatario rifiutò la lettera per provare al mittente che era stata “alleggerita”.



Il treno, come veicolo per il trasporto di valori, è sempre stato obiettivo di banditi. Alcuni di essi, come Jesse James, sono passati alla storia per tali imprese, che non sono solo una **paura** del passato: attacchi ai treni sono avvenuti anche in tempi recenti.

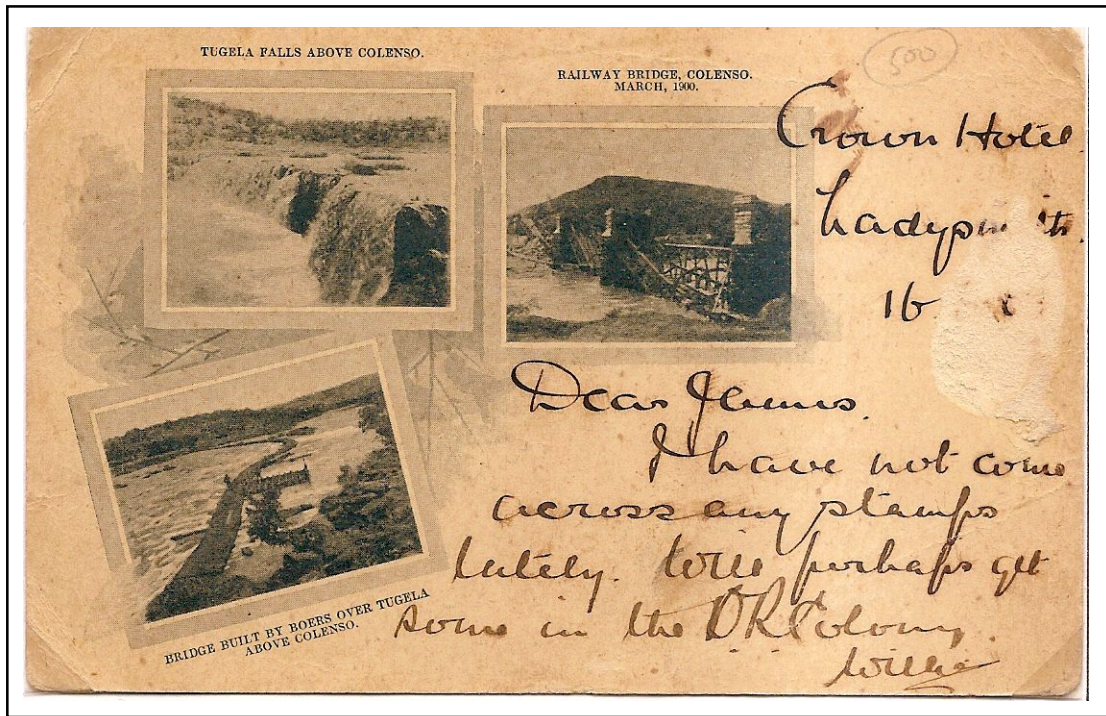
Intero Postale da 5 Copechi del 1929, passeggero che cerca il portafoglio. Il testo dice “Mentre viaggi, prendi un credito della cassa di risparmio con te. Salvaguarderai i tuoi soldi da perdite o furti”.



“La grande rapina al treno”, film del 1903 ispirato al colpo di Butch Cassidy a Table Rock del 29.08.1900

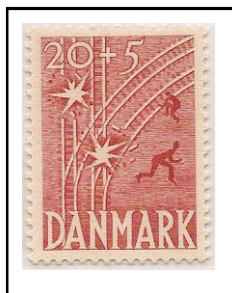
Il famoso bandito Jesse James compì alcune rapine ai treni. Il 15 luglio 1881 a Winsston, nel Missouri, la sua gang fece fermare il treno della Chicago, Rock Island & Pacific e rapinò il vagone Express dove si trovavano i valori, uccidendo due persone. Il bottino esatto non fu mai determinato.





Intero Postale da 1 p. del Natal, spedito a Glasgow il 17/06/1903, illustrato con, tra il resto, il crollo del grande ponte ferroviario di Colenso sul fiume Tugela, distrutto nel 1900 dai Boeri in occasione della 2a guerra anglo-boera

In tempo di guerra, viaggiare in treno poteva essere fonte di altre **paure**, la linea ferroviaria essendo un obiettivo “ideale” per sabotaggi ed attentati.



Filimon Sarbu, partigiano romeno e vittima dei nazisti, e sabotaggio di un treno militare tedesco

Lettera in franchigia della 14ª Compagnia Mobilitata del Reggimento Ferrovieri, inviata il 18/12/1942 dall'ufficio di posta militare n. 47 sez. B, in tale data operativo in Croazia



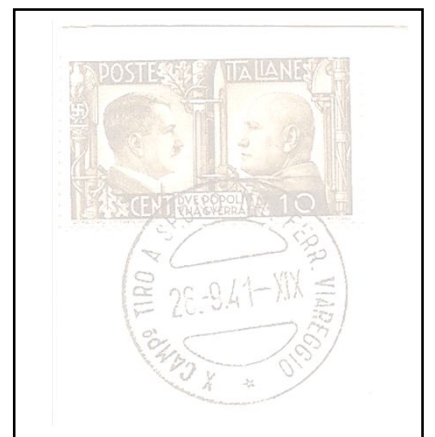
La militarizzazione dei ferrovieri è stata spesso una delle misure prese in tempo di guerra per ridurre tali rischi, assicurando nello stesso tempo il ruolo strategico della ferrovia per le operazioni belliche.



Per ridurre la **paura** degli utenti di imbattersi in ladri e malfattori nei viaggi in treno, ma soprattutto a tutela della loro sicurezza, in molti paesi sono stati istituiti corpi di polizia specializzati nella sorveglianza del sistema in tutte le sue componenti (linee, stazioni, treni).



In Italia, la “Polizia Ferroviaria” nasce nel 1907 ed è oggi un servizio speciale della Polizia di Stato, che conta oltre 5000 agenti organizzati in un servizio centrale ed in uffici periferici, i più importanti dei quali sono denominati “compartimenti” e “sezioni”.



Nel periodo fascista fu istituita (1923) la Milizia Ferroviaria, nell’ambito della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale. Oltre a vigilare sulla sicurezza degli utenti, sorvegliava anche il comportamento dei lavoratori. La milizia, allora, più che ridurre la **paura**, contribuì ad aumentarla.

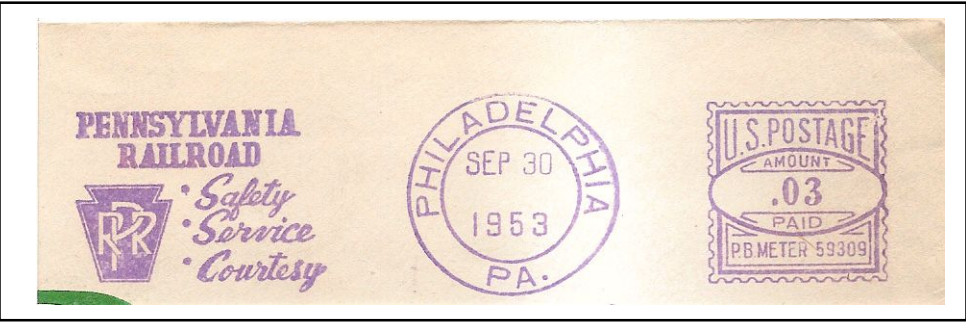
RAPIDO, SICURO E COMODO

Dopo aver parlato di incidenti, delitti e rapine a sfondo ferroviario, forse anche a chi guarda questa collezione sta venendo un po’ di **paura** ... specie se ha scelto proprio per il treno per raggiungere la città sede dell’esposizione!

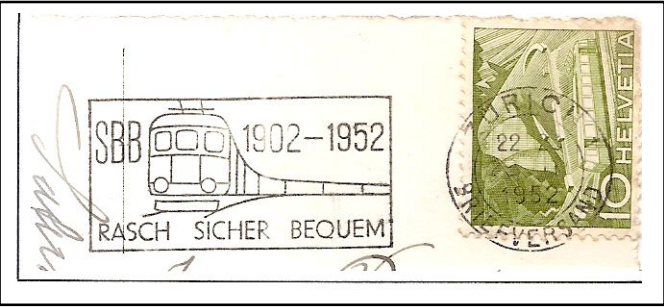
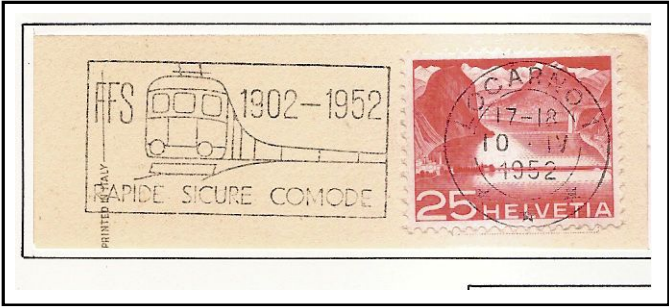
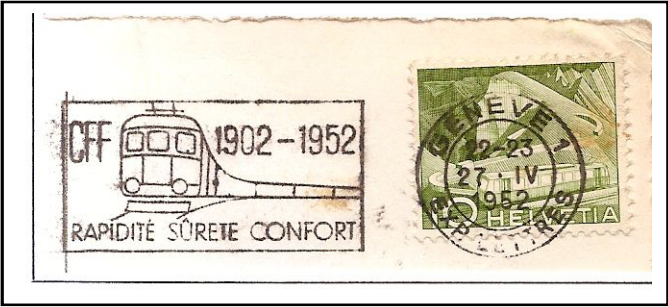
Ma il treno è in generale un mezzo rapido, comodo, affidabile, e soprattutto sicuro, come ci ricorda la propaganda postale delle ferrovie di tutto il mondo. Il rischio di mortalità del trasporto ferroviario è del resto 26 volte più basso di quella della strada e 30% inferiore al trasporto aereo. Dunque ... niente **paura**!



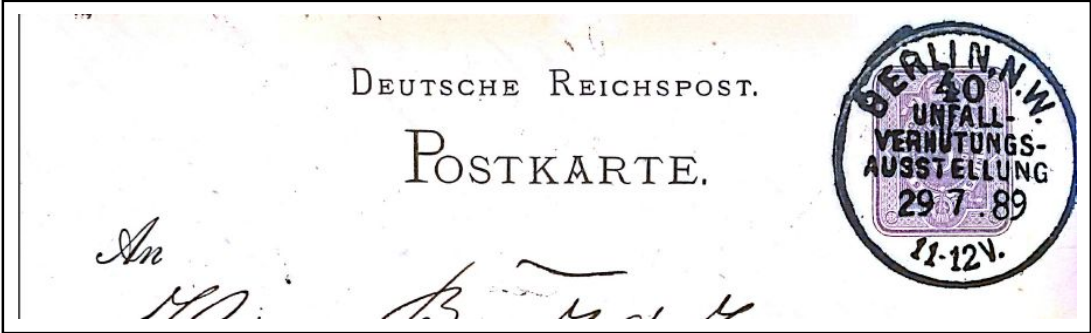
SICURO, RAPIDO, AFFIDABILE – Ferrovie Federali Tedesche (DB)



Ferrovie della Pennsylvania (PRR) SICUREZZA, SERVIZIO, CORTESIA



Propaganda nelle tre lingue nazionali delle Ferrovie Federali Svizzere (SBB-CFF-FFS), in occasione del loro cinquantesimo anniversario RAPIDE, SICURE, COMODE



Berlino, 29/07/1889 – annullo speciale dell’ufficio PT presso l’Esposizione sulla prevenzione degli incidenti

E se proprio la **paura** di viaggiare in treno rimane, potete sempre assicurarvi ... la prevenzione degli incidenti è sin dalla rivoluzione industriale un tema oggetto di attenzione da parte delle istituzioni pubbliche (oggetto persino di specifiche esposizioni), e le compagnie di assicurazione hanno polizze di viaggio che coprono i rischi per i viaggiatori e per le merci trasportate su ferrovia, o su altri mezzi di trasporto.



Belgio, 1953 – intero postale pubblicitario («Publibel»)



“ASSICURATE I VOSTRI INVII CON UNA POLIZZA GLOBALE”



“ASSICURAZIONI PER I VIAGGI ED IL TEMPO – ASSICURAZIONI ALLIANZ SpA”