

Ricordi di raccordi

Il Molino Cavalieri

Testi e didascalie di Cesare Poggioni

Con il raccordo del molino Cavalieri ritorniamo con la memoria all'epoca della prima industrializzazione della città di Bologna. Questa importante azienda cerealicola si contende infatti col "carnificio" di Casaralta (di cui parleremo in futuro) l'onore di essere stata forse la prima azienda privata ad essere collegata con un binario di raccordo alla rete ferroviaria nazionale. Il Molino nacque nel 1882 per iniziativa del ferrarese Giuseppe Cavalieri e dei bolognesi Matteo e Guglielmo Franco, su quella striscia di terreno prossima a porta Mascarella posta tra le mura della città e la linea ferroviaria Bologna - Ancona; area che abbiamo già visto parlando dell'officina comunale del gas. Siamo esattamente dove oggi sorgono i palazzoni di "Borgo Masini". Ed il corpo di fabbrica del molino era anch'esso imponente, come vedremo, ponendosi la "Cavalieri & Franco" come il più importante molino industriale della provincia di Bologna e tra i principali in tutta la regione emiliana. I suoi grandi silos, infatti, erano in grado di contenere fino a 25.000 quintali di grano, i macchinari erano tra i più perfezionati dell'epoca - con una forza motrice di 250 cavalli e in grado di produrre 1250 quintali di

farina al giorno - e dava inizialmente lavoro ad 80 operai. Tra le caratteristiche tecniche anche una curiosità: dovendo il lavoro procedere giorno e notte, i locali del molino Cavalieri furono tra i primi ambienti bolognesi ad essere illuminati elettricamente, tramite una generatrice azionata a vapore che alimentava un impianto formato, dicono le cronache di fine '800, da ben 201 lampadine.

La storia di questa azienda fu però breve, circa 20 anni. Già pochi anni dopo l'inizio dell'attività la ditta vedeva modificata l'originaria ragione sociale in "Cavalieri & Salem" per poi confluire, nel 1899, nei "Molini Alta Italia" con sede a Genova. Ma l'azienda genovese possedeva nella regione emiliana un impianto gemello a Ferrara, vicino al canale di Burana, e intorno al 1902 decide così di concentrare tutta l'attività nella città estense chiudendo il molino bolognese. L'imponente edificio del molino rimarrà vuoto per diverso tempo, resistendo comunque fino al secondo dopoguerra quando sarà demolito per fare spazio alla nuova sede di un'altra importante azienda bolognese : la distilleria Buton.

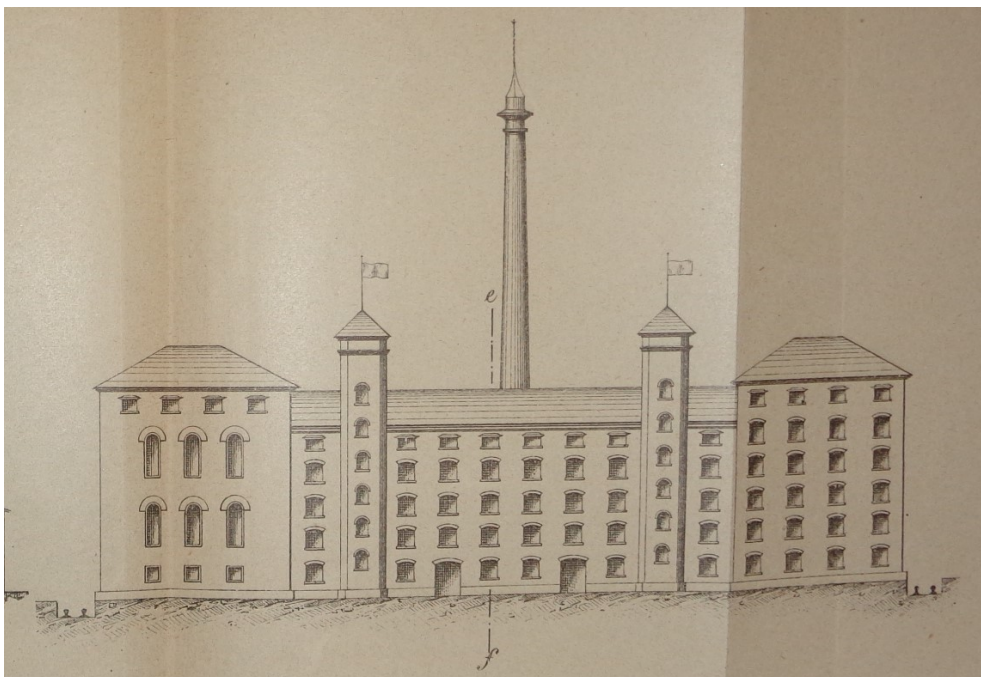


Fig 1 : L'imponente edificio principale del molino Cavalieri

Il Raccordo

Il raccordo del molino Cavalieri aveva origine dal lungo binario che, originantesi dal piccolo fascio merci della parte orientale della stazione di Bologna (dove oggi c'è il piazzale Est), congiungeva le aziende raccordate della zona di porta Mascarella; binario che, dal 1887, sarà poi prolungato fino alla stazione di Bologna San Vitale della Società Veneta. Lo schema è abbastanza semplice, ed anche ad una vista sommaria non nasconde le sue origini ottocentesche : due binari paralleli affiancano su due lati il fabbricato del mulino, uniti poi, tramite piattaforme girevoli, da uno o due binari trasversali. La prima planimetria risale all'epoca della nascita del molino: sulla sinistra il binario di ingresso, usato probabilmente per ricevere i carri carichi di cereali, mentre quello di destra sembrerebbe utilizzato come binario di carico dei prodotti macinati; i due binari trasversali erano quindi utilizzati per il passaggio da uno all'altro e per la sosta dei carri. Poco diversa la seconda planimetria, risalente ai primissimi anni del '900, in cui esiste un solo binario trasversale interno; planimetria che però ci fa intuire la presenza di una pesa a bilico sul binario

di sinistra e fissa in 5 metri il diametro delle piattaforme girevoli, più che sufficienti a contenere i corti carri di quell'epoca, spesso con passo inferiore a 3 metri. Il traffico dovette da subito essere piuttosto intenso, soprattutto nel periodo estivo. Carri chiusi per derrate carichi di sacchi di grano in ingresso, carri che, almeno in parte, ripartivano carichi di sacchi di farina, intervallati di quando in quando da qualche carro di carbone usato per il funzionamento del molino. Quanto alla movimentazione interna dei carri, dando per scontato che non esistesse una locomotiva da manovra, non è dato sapere se il molino Cavalieri fosse dotato di cabestani, argani o attrezzi simili. Ma un dato ci deve far riflettere: degli 80 operai impiegati nel molino (saliti poi a più di 120) soltanto 15 erano impiegati nelle operazioni di macinatura. Degli altri è lecito pensare che fossero utilizzati in gran parte per le faticose operazioni di facchinaggio per lo scarico ed il ricarico dei carri e per il loro spostamento all'interno dello stabilimento. I tempi dei grandi carri tramoggia per cereali che oggi vediamo sulle nostre ferrovie erano ancora ben lontani

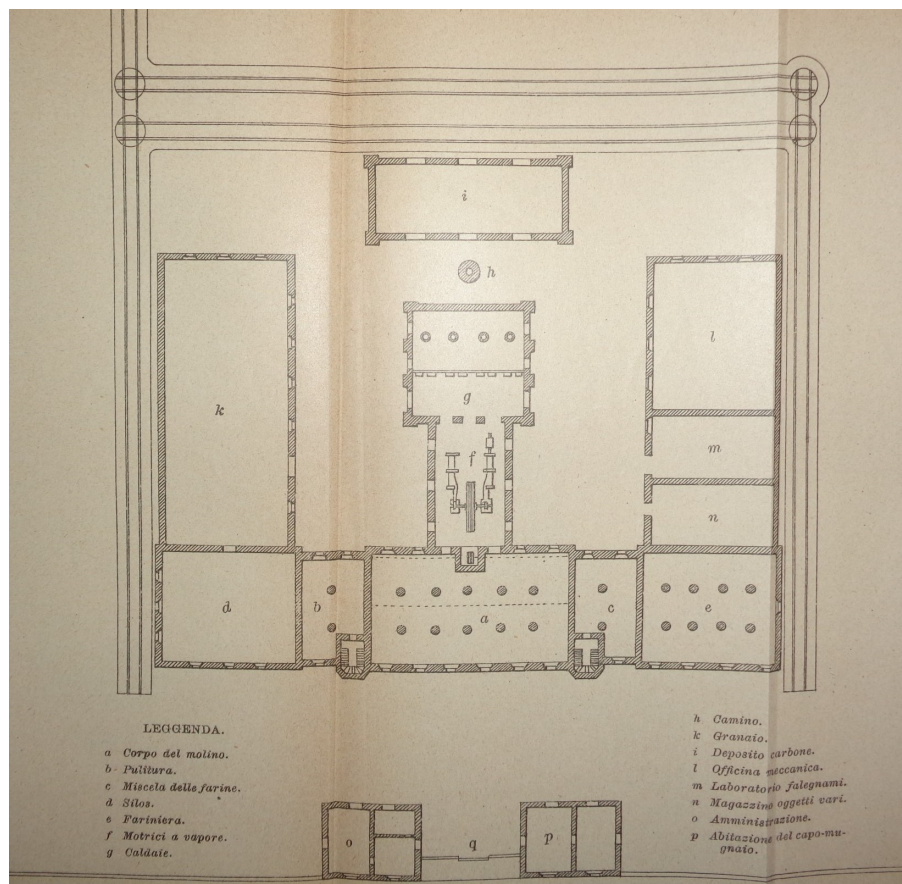


Fig 2 : Planimetria risalente agli anni '80.

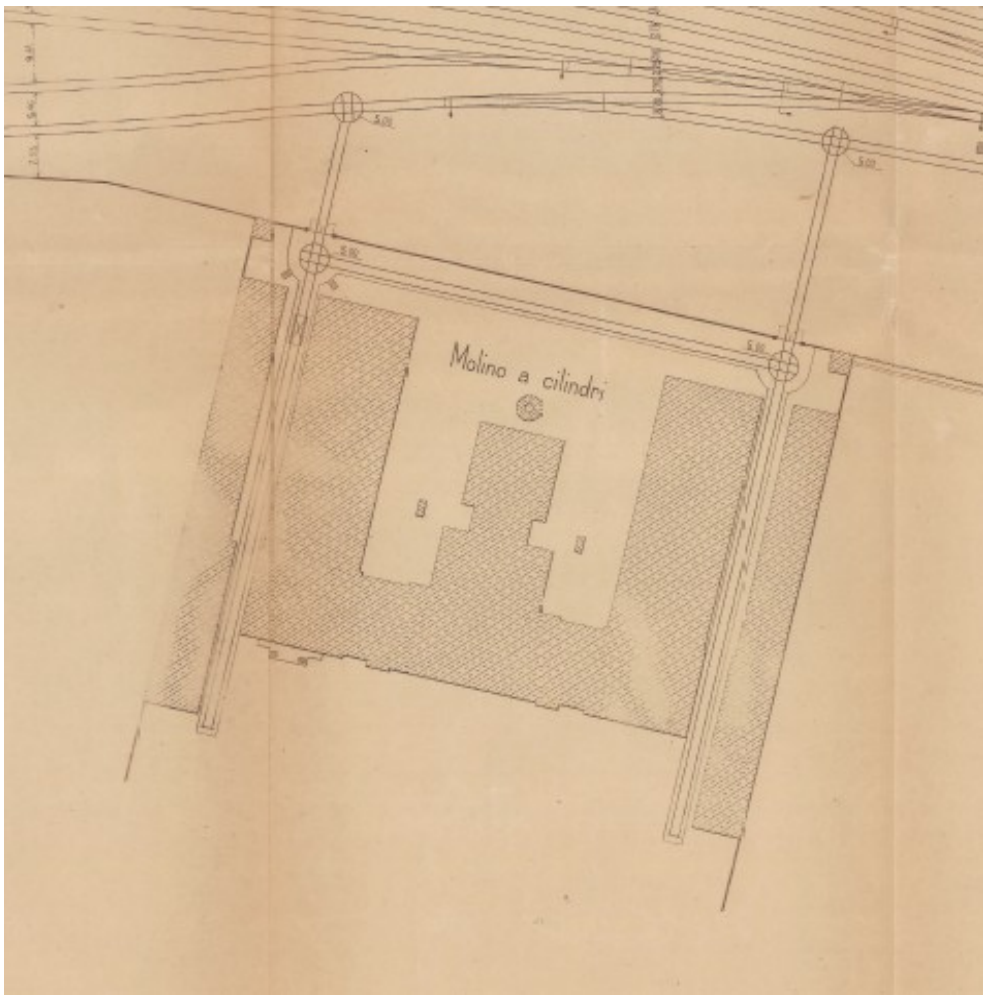


Fig. 3 : Planimetria del raccordo risalente ai primi del '900. Notare la pesa a bilico sulla sinistra.

Bibliografia :

- Le condizioni industriali della provincia di Bologna 1887 e 1899 - Riedizione - Li Causi editore 1982
- Cap. Angelo Chiarle - I molini a laminatoi - in "Rivista di Artiglieria e Genio" 1892
- Il giornale dei mugnai - 1891

DLF - Bologna - 2022