Ricordi di raccordi

Le officine del gas di Bologna

Testi e didascalie di Cesare Poggioni

Arrivando a Bologna in treno dall'adriatica o dalla "Direttissima" è quasi impossibile non vederlo: è il grande gasometro "Man", elemento della skyline bolognese al pari delle Due Torri, testimone ormai muto di un epoca passata fatta di carbone e di fatica, di tremolanti lumi a gas e del lavoro senza sosta per produrlo. I lavori di restauro del gasometro ora in corso (attualmente giace "impacchettato" al pari di un opera di Christo) ci offrono l'occasione di parlare brevemente dell'officina e del suo raccordo ferroviario; officina la cui importanza travalica ampiamente i confini cittadini per i motivi che diremo.

Il gas "di città" e la prima municipalizzata

Prendete un pezzo di carbone e mettetelo in forno a 1000 gradi circa, avendo cura di regolare l'aria affinchè non bruci. Il gas che si libererà da questa operazione di distillazione (così la chiamano i tecnici) è un gas infiammabile, mentre il residuo solido che otterrete sarà formato principalmente da carbone Coke e da qualche altro sottoprodotto (Catrame, naftalina, benzolo, etc...) Ecco, il lavoro che veniva svolto un tempo alle officine del gas è sostanzialmente tutto qui, solo che si trattava di lavorare decine se non centinaia di tonnellate di minerale... al giorno! La parte gassosa, opportunamente filtrata e compressa, veniva poi immessa nei tubi della rete cittadina e utilizzato per l'illuminazione pubblica e privata e per l'alimentazione di fornelli, stufe e motori a gas. Dimenticate però le romantiche immagini di fine '800 con eleganti signore in veletta che passeggiano la sera per le vie della città illuminata dalle fiammelle dei lampioni! Produrre il gas distillando carbone era un lavoro sporco e faticosissimo e gli operai dell'officina, neri di carbone all'inverosimile, avrebbero fatto apparire un damerino anche il più annerito dei macchinisti.

A Bologna una prima officina del gas fu impiantata presso porta S.Donato nel 1846 da imprenditori

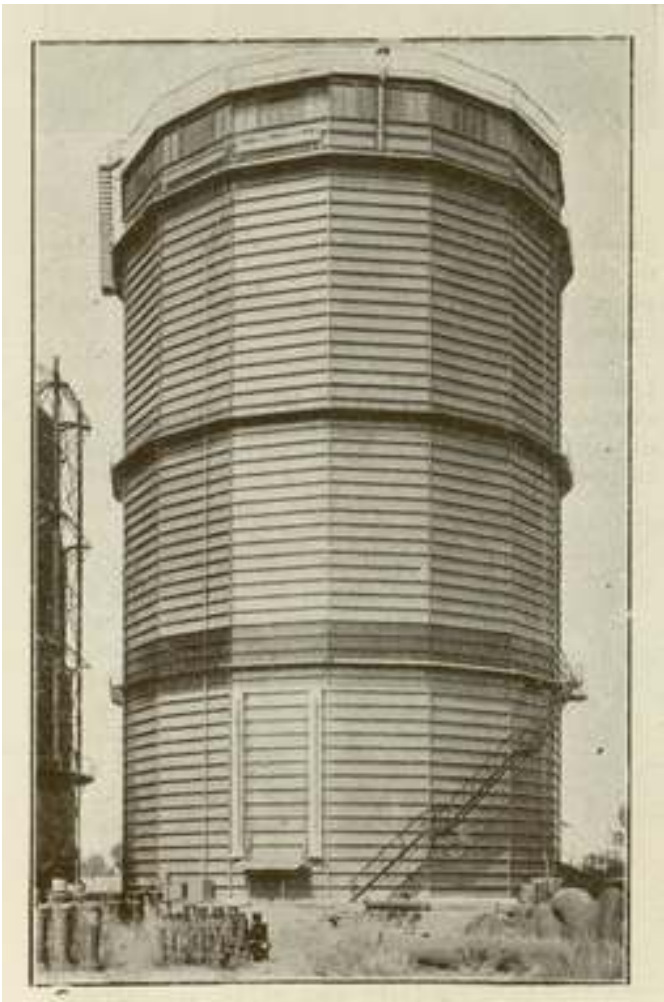


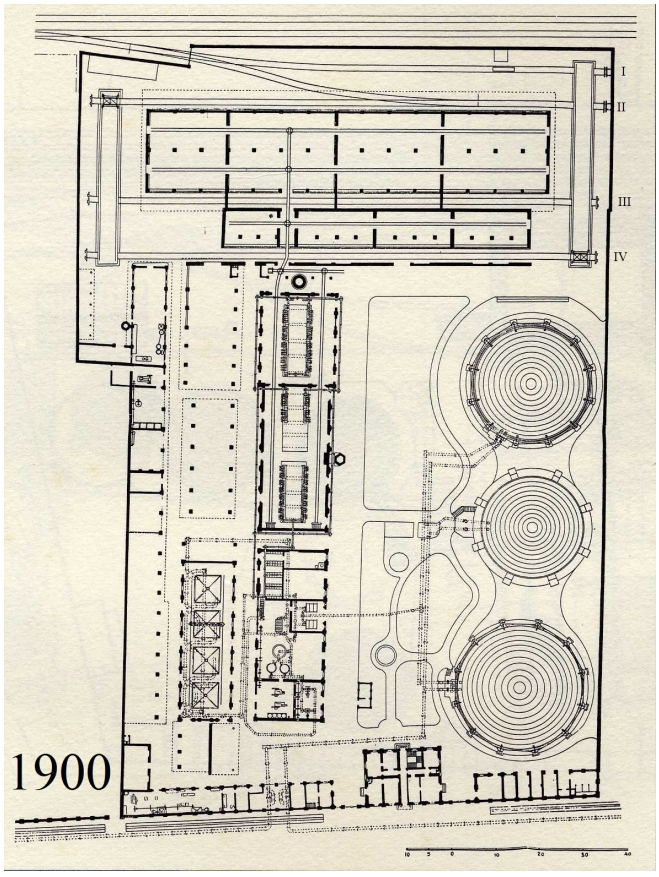
Fig. 1 - Veduta del gasometro.

inglesi, ma questo primo impianto procedette assai stentatamente, tanto che occorrerà aspettare l'unità d'Italia, l'arrivo di nuovi gestori e la costruzione di una nuova officina per far funzionare meglio le cose. La nuova officina venne realizzata a porta Mascarella, in posizione strategica, in quella stretta fascia di terreno che sarà la prima "zona industriale" di Bologna, tra le vecchie mura della città e la ferrovia Bologna-Ancona. A gestire l'officina e la rete di distribuzione del gas era, in quegli anni, una società svizzera, la "Società Ginevrina del Gas". Per un pò le cose procedettero bene, ma poi i rapporti tra la "Ginevrina", il Comune di Bologna e l' utenza

finirono dapprima col peggiorare per poi guastarsi irrimediabilmente. Le cose andavano talmente male che il Comune di Bologna, anno 1900, diede il benservito agli svizzeri e, cosa inudita, assunse in proprio la gestione del servizio. L'officina del gas di Bologna divenne così la prima municipalizzata italiana : “Il gas deve pagare il gas”, disse il sindaco Dall'Olio (Un liberale, si badi bene...) Sotto la gestione comunale l'officina venne più volte ingrandita (il gasometro Man è del 1930), parallelamente allo sviluppo urbano e industriale della città, fino al secondo dopoguerra quando il rinvenimento di importanti giacimenti di gas naturale nella pianura padana e lo sviluppo di reti di distribuzione del gas metano su lunghe distanze fecero apparire ormai obsoleto ed antieconomico l'ottenere gas dal carbone. Negli anni '50 inizia così il progressivo passaggio verso l'uso del gas naturale. Col 1960 i forni vengono definitivamente spenti: Bologna fu la prima grande città italiana a venire completamente metanizzata. Si chiudeva un epoca.

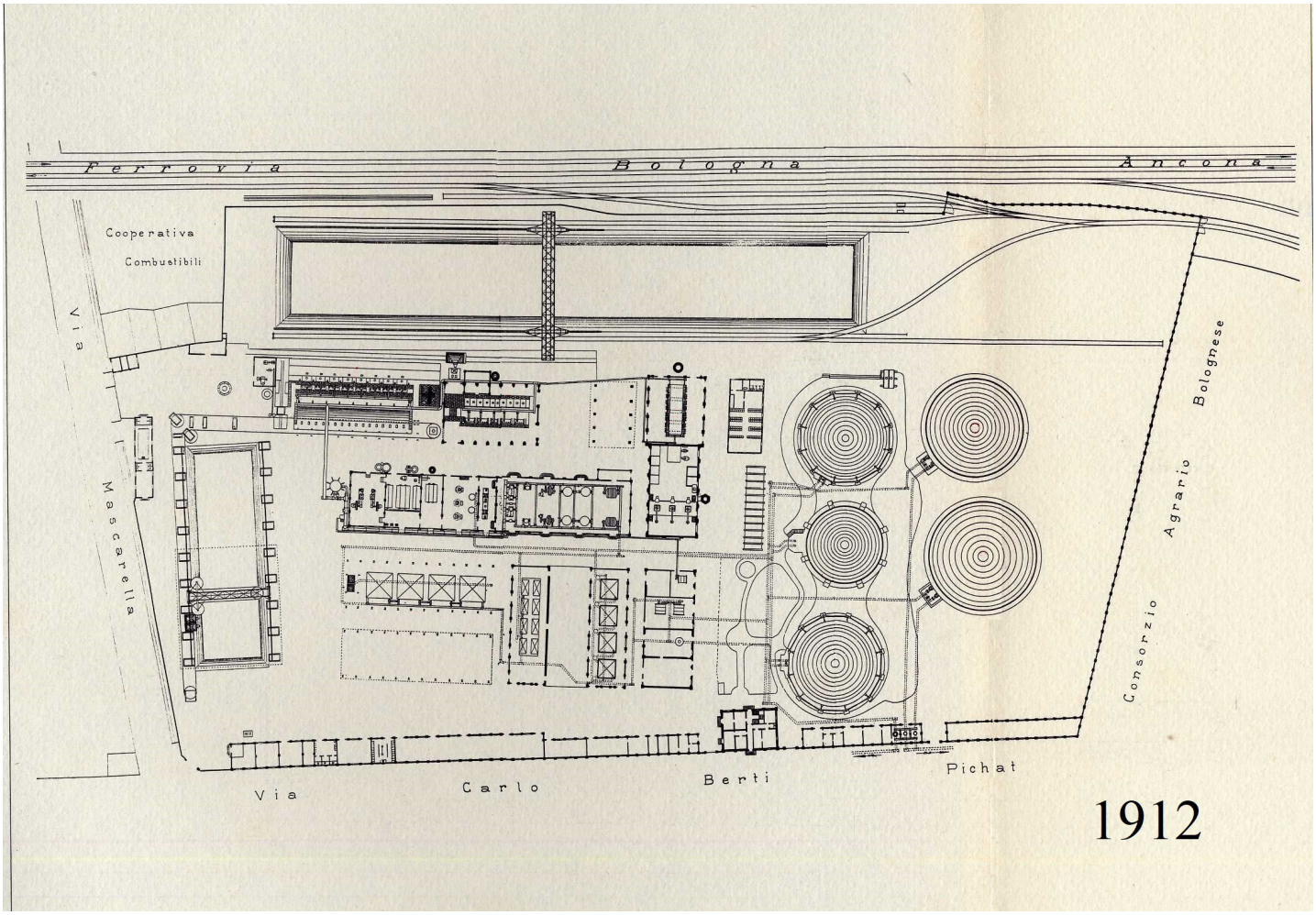
Il Raccordo

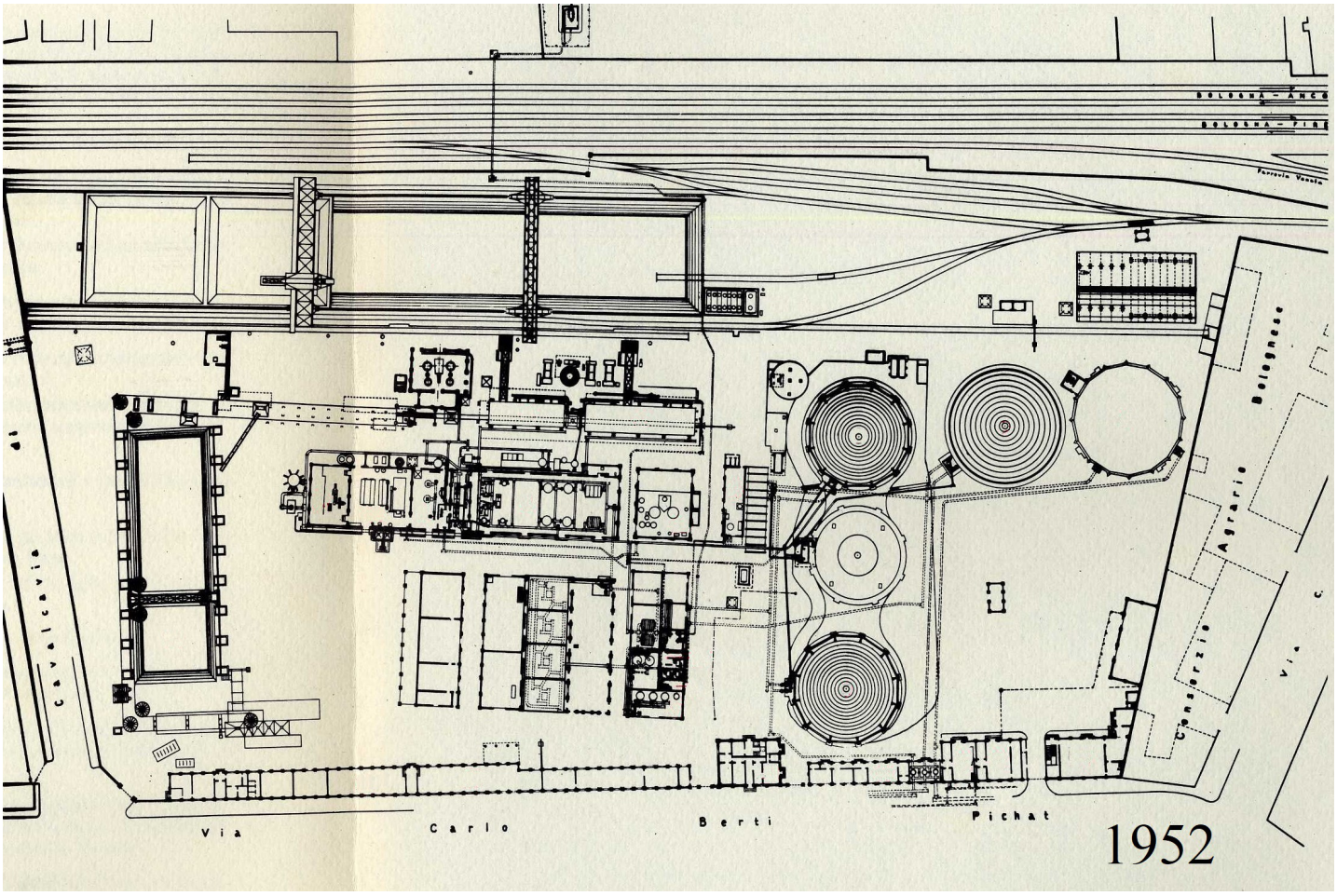
Ecco, la ferrovia. Va da sè che l'approvvigionamento di così ingenti quantità di carbone per la produzione del gas - che procedeva giorno e notte - trovasse nella ferrovia il mezzo di trasporto più naturale e che la costruzione dell'officina nelle vicinanze della stazione mirasse proprio ad un più comodo trasporto della materia prima, magari ricevendo i carri direttamente all'interno dello stabilimento. Non è dato sapere, allo stato attuale delle ricerche, l'anno esatto di entrata in funzione del raccordo: quello che è certo è che l'officina del gas è senz'altro uno dei primi stabilimenti bolognesi raccordati, insieme al vicino Molino Cavalieri ed agli stabilimenti militari di Casaralta. Il raccordo dell'officina del gas si diramava da quel lungo binario che si originava dal fascio di binari merci un tempo esistente a Bologna Centrale in luogo del piazzale Est, binario che, costeggiando la Bologna-Ancona e dopo aver servito le industrie raccordate, piegava poi verso destra per raggiungere la stazione di Bologna San Vitale della Società Veneta.



Quanto ai binari interni la più vecchia planimetria che conosciamo è del 1900, l'anno in cui il comune assunse la gestione dell'officina di porta Mascarella. Esaminandola, oltre alla fitta rete di binari decauville che univano i vari reparti (un classico delle industrie ottocentesche), balzano agli occhi i due lunghi ponti trasbordatori che permettevano il passaggio dei carri da un binario all'altro. Il binario I, in alto, doveva fungere da binario di ricevimento (si intuisce la presenza di una pesa a bilico) poi, tramite i ponti trasbordatori, i carri carichi di carbone venivano smistati verso le tettoie del magazzino del fossile (il rettangolo tra i binari). Il binario II doveva fungere da binario di resa dei carri vuoti. La manovra dei carri e dei ponti trasbordatori veniva effettuata manualmente.

Una seconda planimetria risale a qualche anno dopo, al 1912, e le differenze sono importanti. Intanto si nota come sia avvenuto il raddoppio della linea adriatica, a semplice binario fino al 1908, e l'area dell'officina si sia notevolmente ampliata con l'installazione di due nuovi gasometri e di nuovi forni di distillazione. Per quanto riguarda il raccordo i binari di presa e consegna sono ora esterni allo stabilimento, mentre all'interno corrono solo due binari che affiancano il grande magazzino del fossile (a cielo aperto); l'asta di manovra si prolunga verso destra fungendo anche da raccordo per il vicino consorzio agrario. I binari decauville sono ora solo all'interno dell'edificio dei forni.


Ferrovia Bologna Ancona
Cooperativa
Combustibili
Via Mascarella
Consorzio Agrario Bolognese
Via Carlo Berti Pichat
1912


Via Carlo Berti Pichat
1952

Un' ultima piantina risale al 1952 ed agli ultimi anni di esercizio del raccordo. Se da un lato si registra un ulteriore ampliamento dell'officina, che come abbiamo visto proprio negli anni '50 inizia il suo declino, per quanto riguarda il raccordo ferroviario le cose non sono cambiate poi molto in 40 anni. All'esterno sono comparsi i binari della “Direttissima” Bologna- Firenze ed un tronchino, lato Bologna, fa da protezione al raccordo. I binari di presa e consegna sono ora di nuovo all'interno dell'area aziendale, mentre sopra il magazzino del carbon fossile operano adesso due gru a ponte. Col 1960, si diceva, i forni di distillazione vengono spenti definitivamente. Il raccordo ferroviario verrà poi disarmato nel giro di poco tempo.

A partire dal 1929, infine, la società bolognese diviene proprietaria di un gruppo di carri privati. In quell'anno le FS le assegnarono un lotto di numeri per la loro marcatura (919 350 a 499). Di questi carri non sappiamo però altro, né la quantità né il tipo e nemmeno per quanti anni abbiano fatto parte del parco aziendale. Per certo sappiamo solo della loro esistenza ancora all'epoca della seconda guerra mondiale. La cosa più verosimile (ma tutta da provare) è che la società comunale abbia acquistato alcuni carri serbatoio per il trasporto a terzi di catrame e benzolo, due sottoprodotti molto richiesti dalle industrie.

I Mezzi di Servizio

Seppur in maniera frammentaria è possibile anche ricostruire qualcosa dei mezzi in servizio sul raccordo delle officine del gas di Bologna. Nel 1910, parallelamente ai lavori di ampliamento in programma, il consiglio d'amministrazione della società autorizza l'acquisto di una locomotiva per il servizio sul raccordo. Se infatti, come abbiamo visto, il movimento sul raccordo avveniva fino ad allora manualmente, l'aumento delle potenzialità dell'officina rendeva necessario lo sveltimento delle operazioni di manovra dei carri.

Di questa prima vaporiera, oltre al peso (12 tonnellate), nulla sappiamo se non che dovrebbe aver prestato la sua opera per una ventina d'anni circa. Nel 1930, infatti, viene acquistata usata dalle FS una seconda locomotiva, la 801 003, piccola locotender a due assi risalente al 1883. La macchina, ancora con marcature FS, dovrebbe aver prestato servizio fino alla chiusura del raccordo.

Per quanto riguarda i carri per la consegna del carbone non occorre soverchia fantasia: carri L di tutte le tipologie! Va precisato come la società comunale del gas fosse anche una società armatrice, avendo acquistato dapprima uno, poi un secondo piroscafo per il trasporto del carbon fossile verso i porti italiani, Livorno soprattutto. Da qui poi, via ferrovia, il carbone giungeva a Bologna. Le poche immagini disponibili, infatti, ritraggono sui binari aziendali solo carri FS, sebbene trasportassero carbone straniero.

Officina Comunale del Gas

COKE a tariffe ribassate

asciutto, peso netto controllabile dagli acquirenti

Alla **Amministrazione del Gas,** via S. Stefano 11, si prenotano, come negli scorsi anni, ordinazioni di coke a prezzi estivi da somministrarsi ai privati consumatori da oggi a fine Giugno p. v. alle seguenti condizioni, oltre il rimborso del dazio comunale in L. 0.80 per quintale:

Tariffe per il Coke

da Cg.	500	a Cg.	999	L. **5.50**	il Q.le
» »	1000	a »	4999	» **5.45**	»
» »	5000	a »	9999	» **5.40**	»
» »	10000	in avanti		» **5.35**	»

Tariffe per i trasporti

in baroccie alla rinfusa	L. **0.20**	il Q.le
in sacchi del committente	» **0.30**	»
in cesti dell' Azienda	» **0.35**	»
in sacchi »	» **0.40**	»

per quantità superiori ai Quintali 2000 e per le Opere Pie condizioni speciali.

Sono pure aperte le prenotazioni per i signori Rivenditori per la quantità di cui dispone l' Amministrazione, e per consegna da oggi al 31 Marzo 1914.

Le prenotazioni si ricevono — per quanto in tempo — **sino al 30 Aprile corr.** al **Servizio Sottoprodotti** della Amministrazione predetta, aperto al pubblico dalle ore 10 alle 12 e dalle 13,30 alle 16 di ogni giorno feriale.

Le Immagini

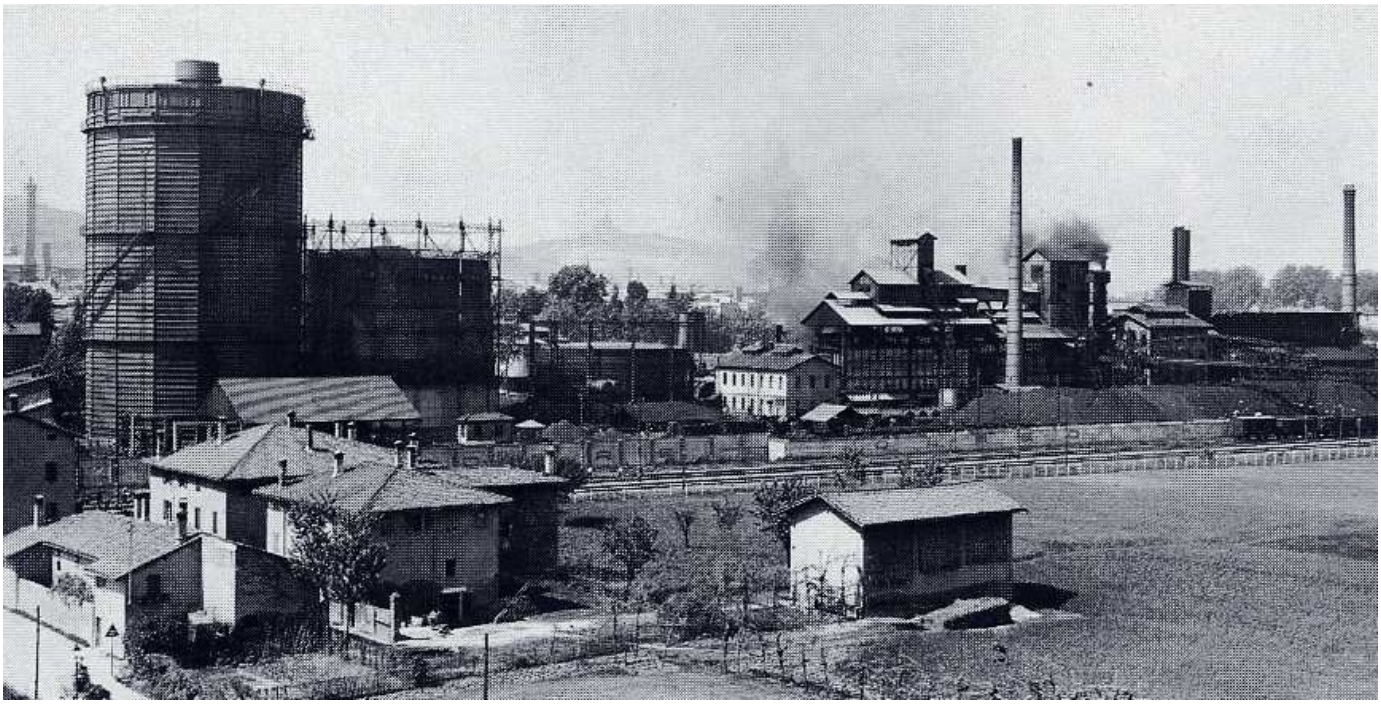
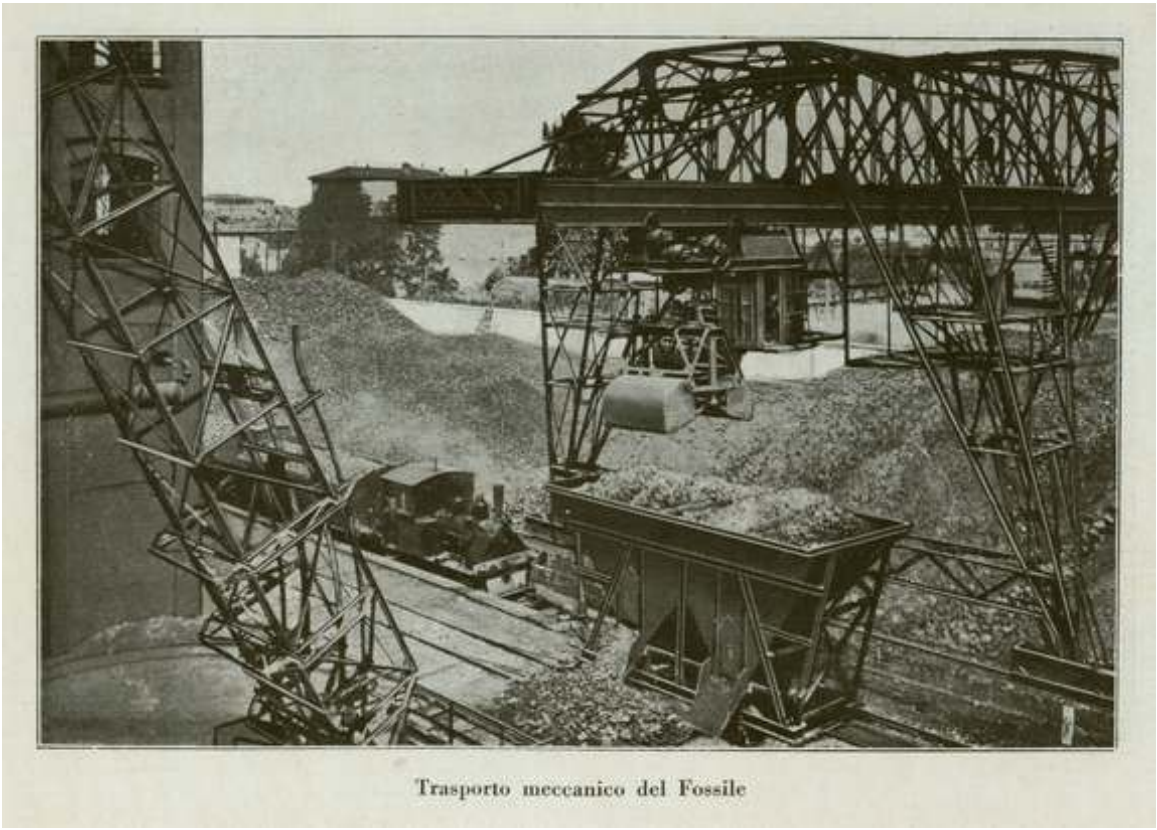
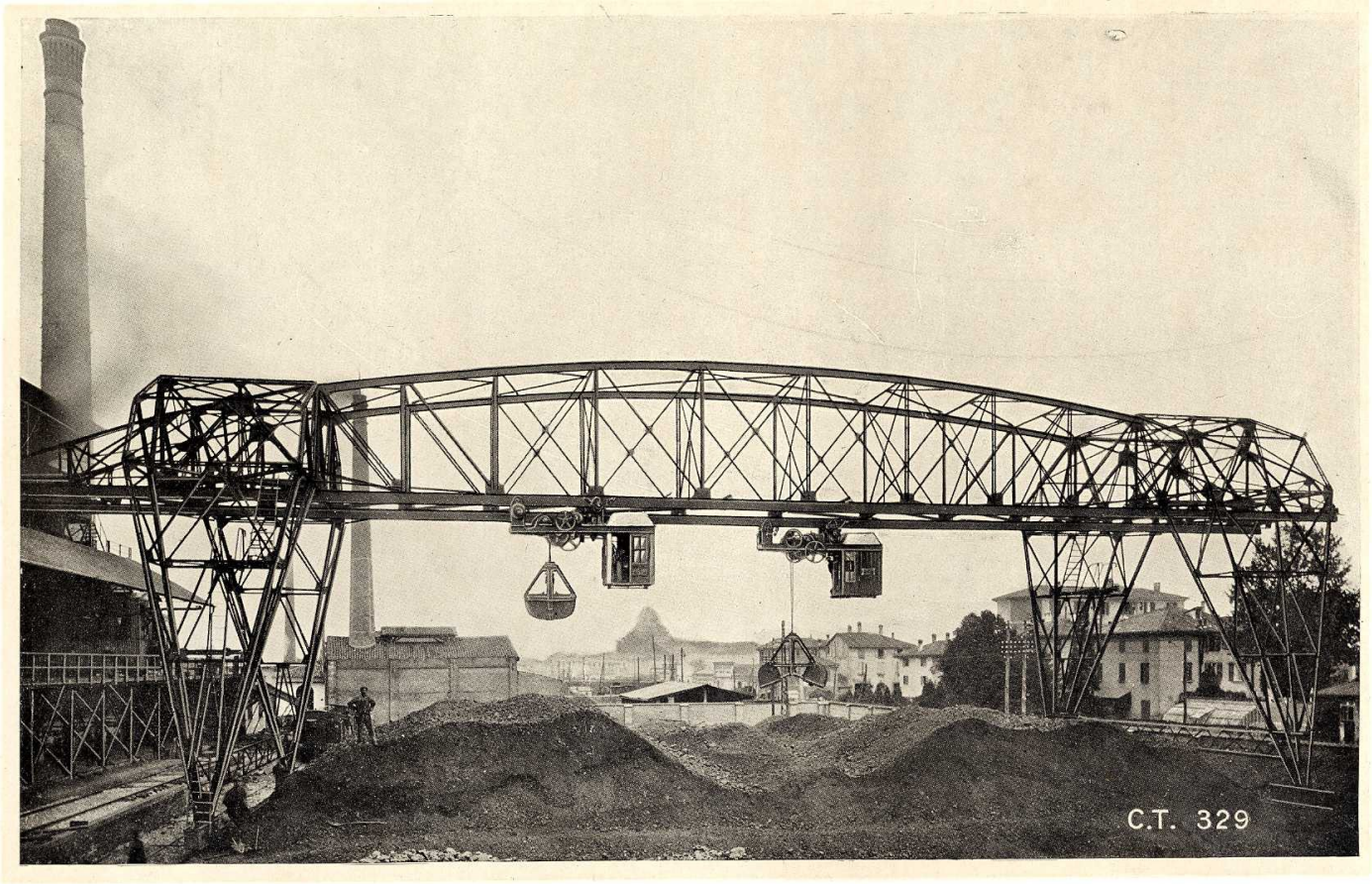


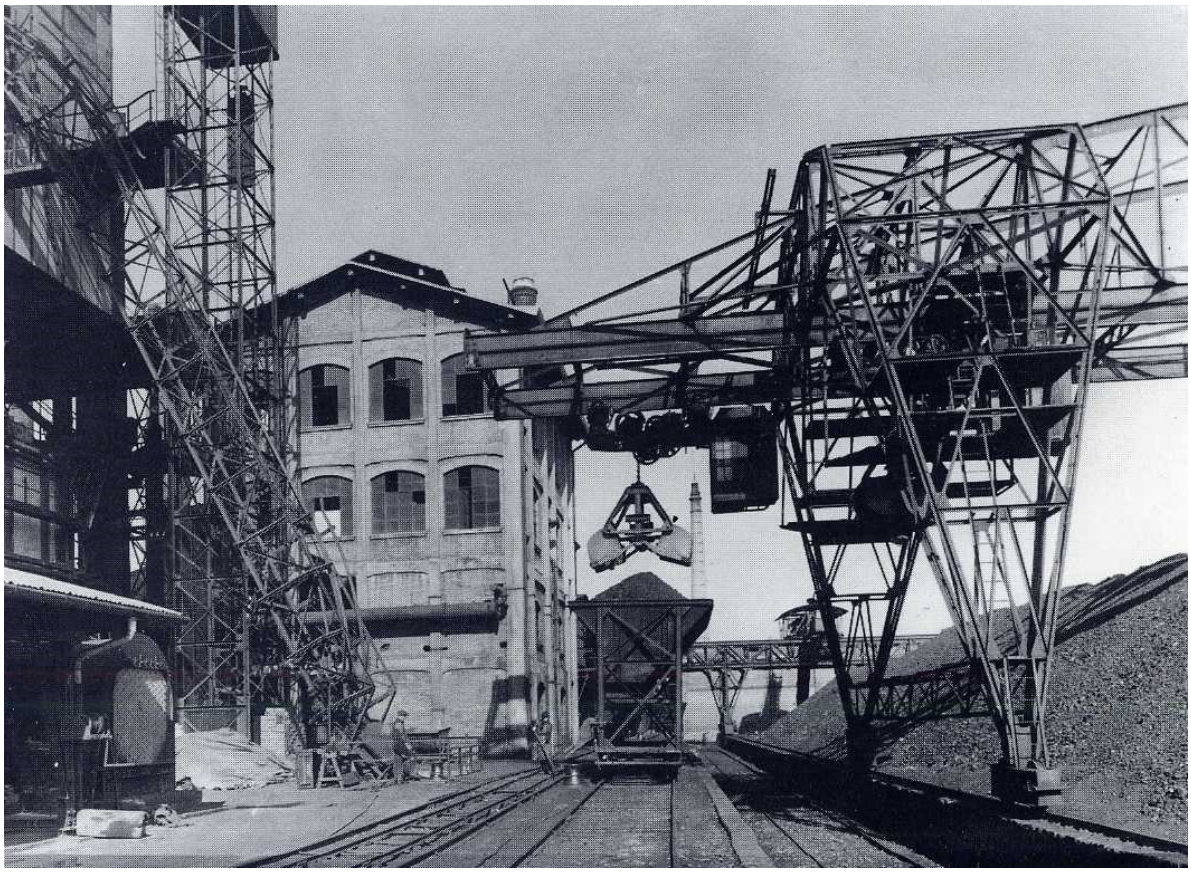
Immagine panoramica delle “Officine del Gas” riprese dal lato Nord. Al centro la ferrovia con alcuni carri in sosta sul raccordo, sulla sinistra il grande gasometro Man. Sulla destra, dietro i carri, il grande magazzino a cielo aperto del carbon fossile e, dietro a questo, i forni di distillazione dai cui camini fuoriesce fumo. Sulla estrema sinistra la sagoma delle Due Torri. Sul muro di cinta, in ossequio al periodo, la scritta recita “Credere obbedire combattere” - Fine anni'30



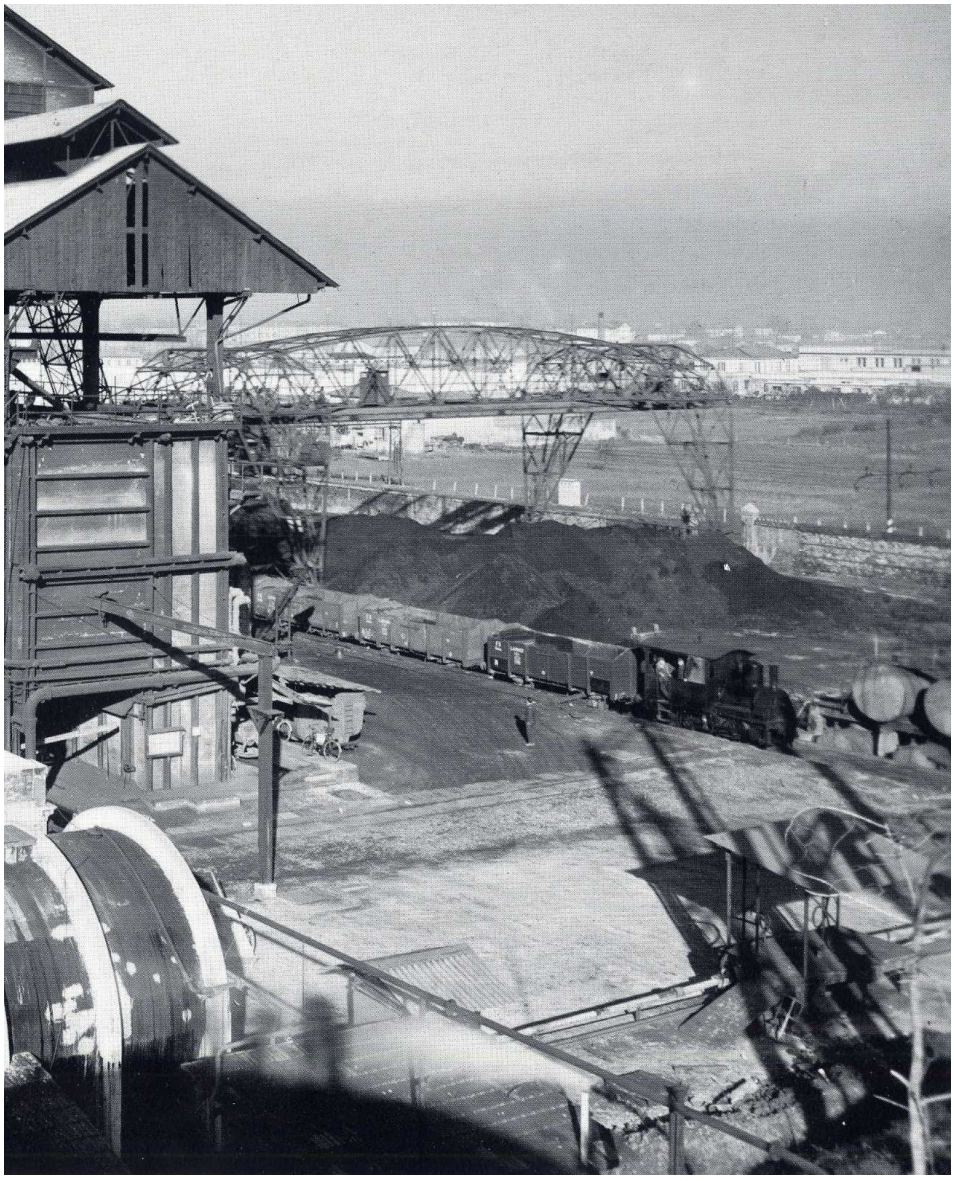
L'unica immagine conosciuta della prima locomotiva in servizio alle “Officine del Gas”, qui ripresa “in posa” in spinta ad alcuni carri. Notare una delle due tramogge a due vasche, viaggianti a spola su un binario proprio, per il trasporto del carbone dal magazzino ai sistemi di sollevamento verso i forni, che si intravedono sulla sinistra. - Anni '20



La grande gru a ponte, 32 metri di ampiezza, sovrastante il magazzino del carbon fossile. Attivata nel 1911 era ancora esistente sul posto fino ad una decina di anni fa. - Anni '20



Tre scartamenti per un raccordo! Sulla destra il binario a scartamento ordinario del raccordo; al centro un binario a scartamento largo su cui corre una tramoggia per il trasporto del carbone verso i nastri trasportatori; sulla sinistra il binario largo della seconda tramoggia, con intercalato un binarietto decauville. Al centro si notano il cabestano per la movimentazione delle tramogge ed un uomo intento alla sua manovra. - Anni '50



La 801 003, con la sua caratteristica cabina, in manovra sul raccordo - Anni'50

Bibliografia e Risorse Digitali

Un libro irrinunciabile per la storia delle officine comunali del gas di Bologna è il seguente: “Il sole qui non tramonta” - l'officina del gas di Bologna - Grafis Edizioni - 1990

Altri testi molto interessanti sono: “L'officina del gas di Bologna dall'origine al 1912” - Bologna, Tip Neri - 1912

“L'officina comunale del gas” su “Il Comune di Bologna” - Settembre 1928

Infine segnaliamo alcuni alcuni filmati disponibili su Youtube :

1) https://youtu.be/Ujz3GMEUVSY Filmato dell' Istituto Luce, per la regia di Elio Piccon, sulle officine del gas di Roma. Semplicemente imperdibile per chiunque voglia rivivere l'atmosfera (è il caso di dirlo!) dello sporco e faticoso lavoro delle officine del gas.

2) https://youtu.be/_wf04ElrliY Interessante documentario sulle officine del gas di Torino Vanchiglia, con belle immagini d'epoca

DLF Bo - 2018