

La collaborazione a Studi Cassinati si intende a titolo gratuito.

Articoli, foto, ed altro, inviati in redazione, anche se non pubblicati, non vengono restituiti.

Si raccomanda di inviare i testi per posta elettronica o supporti informatici al fine di evitare eventuali errori di battitura.

Il contenuto e l'attendibilità degli articoli pubblicati sono da riferirsi sempre alla responsabilità degli autori.

Non si accettano testi tratti da altre pubblicazioni o scaricati da internet senza l'autorizzazione degli autori.

Copie arretrate sono disponibili presso i punti vendita segnalati.

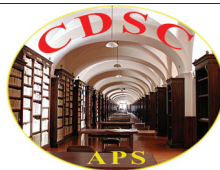
Possono, tuttavia, essere richieste alla redazione versando un adeguato contributo per le spese di spedizione.

La spedizione gratuita a domicilio è riservata ai soli soci.

Punti vendita:

- Libreria Ugo Sambucci, V.le Dante, 59
- 03043 CASSINO
Tel. 077621542

- Libreria Mondadori, Corso della Repubblica, 160 - 03043 CASSINO
Tel. 077622514



CENTRO DOCUMENTAZIONE E STUDI CASSINATI - APS

STUDI CASSINATI

Bollettino trimestrale di studi storici del Lazio meridionale

Anno XXIV, n. 4, Ottobre - Dicembre 2024

www.cdsconlus.it

www.facebook.com/cdsconlus

Autorizzazione del Tribunale di Cassino N. 1/2001

La quota associativa annuale al CDSC-Aps è pari a

€ 35,00

e può essere versata con bonifico, codice Iban:

IT 09 R 07601 14800 000075845248

oppure sul **c.c.p.: 75845248** (Codice SIA: **BE7JI**)

intestato a:

Centro Documentazione e Studi Cassinati - Aps

Via S. Pasquale - 03043 CASSINO (Fr)

C.F.: 90013480604

Direttore: *Gaetano de Angelis-Curtis*

Direttore Responsabile: *Giovanni D'Orefice*

Vice Direttore: *Arturo Gallozzi*

Coordinatore: *Chiara Mangiante*

Segretario di Redazione: *Fernando Sidonio*

Redazione: *Ilenia Carnevale, Domenico Cedrone, Erasmo Di Vito, Gaetano Lena, Alberto Mangiante, Fernando Riccardi, Maurizio Zambardi.*

Recapito: Gaetano de Angelis-Curtis, Via G. Curtis n. 4 - 03044

CERVARO (Fr) - studi.cassinati@libero.it - studi.cassinati@pec.it

Stampa: Tipografia Arte Stampa - ROCCASECCA (Fr)

Tel. 0776.566655 - p.e.: tipografia@artestampa.org

In 1ª di copertina: La nuova sede del Dipartimento di Lettere e Filosofia dell'Università degli Studi di Cassino nel *Campus* di Folcara.

In 4ª di copertina: Il *Sol per noctem* nel logo dell'Università degli Studi di Cassino (in alto); Nebbia a Cassino (in basso).

IN QUESTO NUMERO

- Pag. 251 *Editoriale: Inaugurazione della nuova sede del Dipartimento di Lettere e Filosofia.*
- “ 255 *Breve rassegna di eventi naturali e soprannaturali, tra credenze religiose e superstizioni, accaduti tra Cassino e Montecassino (gdac).*
- “ 260 E. Di Vito, *La fanciulla che ‘cambiò’ sesso nella Casinum romana.*
- “ 262 M. Zambardi, *In merito ad una moneta in bronzo del III sec. a.C. rinvenuta presso San Pietro Infine.*
- “ 263 D. Tortolano, *La Svezia e l'Italia: la scrittrice Fredrika Bremer a Montecassino.*
- “ 266 E. Pistilli, *Cassino tra i Borboni e i Savoia. Un flash sullo stato sociale tra il 1859 e 1862.*
- “ 272 G. de Angelis-Curtis, *Fortunato Visocchi, le sue tormentate vicissitudini e i lasciti testamentari (seconda parte).*
- “ 282 F. Di Giorgio, *Cassino: la «rivoluzione ferroviaria del 1956».*
- “ 284 *Giugliano di Napoli: «La guerra e le altre» (gdac).*
- “ 285 *Il Centro Studi Sorani «Vincenzo Patriarca» di Sora all'Historiale di Cassino (gdac).*
- “ 286 A. Letta, *I 200 anni del Liceo Classico «Giosuè Carducci» di Cassino: la storia, il presente, il futuro (1824-2024).*
- “ 289 *Note a margine di Gaetano de Angelis-Curtis.*
- “ 292 *Presentazione di due volumi su salvataggio di beni, distruzione e ricostruzione di Montecassino (gdac).*
- “ 294 *RECENSIONI BIBLIOGRAFICHE.*
- “ 295 A. Letta, *Montecassino nella seconda guerra mondiale. La salvaguardia del patrimonio artistico dell'abbazia e la ricostruzione.*
- “ 299 *Palazzo Madama - Senato della Repubblica.*
- “ 299 *Presentato il libro di Gaetano de Angelis-Curtis realizzato in collaborazione con Centro studi cassinati ed Unicas.*
- “ 300 *1500 anni di storia e di cultura.*
- “ 301 *Libri, Castellone: bellissimo lavoro De Angelis-Curtis su beni Montecassino, cultura è medicina.*
- “ 304 *Presentazione del doppio volume San Pietro Infine nel cataclisma della guerra (gdac).*
- “ 305 A. Letta, *Presentazione del libro Terrazza Cervaro: la trincea del fronte.*
- “ 307 *Intervento di Anna Maria Arciero.*
- “ 312 *RECENSIONI BIBLIOGRAFICHE.*
- “ 313 *Opera teatrale _S. Angelo in Theodice. Dalla pace alla guerra... e dopo la guerra?*
- “ 315 *Pignataro Interamna. Le sue storie. Il conflitto mondiale.*
- “ 317 *Piedimonte San Germano. La prima Chiesa di Ruscito del 1954.*
- “ 318 *Attività del Cdsc-Aps.*
- “ 320 *RECENSIONI BIBLIOGRAFICHE.*
- “ 321 *ELENCO SOCI CDSC 2024*
- “ 324 *EDIZIONI CDSC*
- “ 327 *INDICE ANNATA 2024*
-

Cassino: la «rivoluzione ferroviaria del 1956»

di

Francesco Di Giorgio

Un tempo le carrozze ferroviarie erano organizzate in tre classi di viaggiatori, anziché le due attuali. Erano i tempi in cui le macchine erano privilegio di pochi e il treno era l'unico mezzo di massa per viaggiare nel Paese. Era l'epoca dei treni in cui si veniva avvolti dal vapore della locomotiva e il cui odore acre faceva fatica a scrollarsi di dosso, dei treni dei biglietti economici, delle panche di legno e dei portabagagli a stecche. Era l'epoca delle carrozze cosiddette “cento porte” con l'entrata per ogni finestrino, delle carrozze sovrappollate in cui i viaggiatori si spostavano per lavoro in piccole tratte e, spesso, sulle lunghe tratte, trasportando intere famiglie dal sud al nord in cerca di lavoro e di migliori condizioni di vita.

Le biglietterie ferroviarie non avevano strumenti sofisticati come oggi che, al solo pigiare di un bottone, emettono il “ticket” di viaggio. Nel dopoguerra gli addetti alle biglietterie avevano solo biglietti prestampati su cui dovevano, manualmente, indicare stazione di partenza e di arrivo, instradamento e calcolo chilometrico per determinare il prezzo. Il tutto avveniva con l'ausilio di un *Prontuario delle distanze chilometriche – dalla stazione di partenza alle altre della rete principale dello Stato e dalle stazioni delle linee complementari della Sicilia ai transiti con la rete principale*. Poi arriva “la rivoluzione”. Bisogna adeguarsi a nuovi standard dettati da norme internazionali dettate dalla UIC (*Union International des Chemin de fer*).

E la “piccola rivoluzione” passa per Cassino!

La città di Cassino è la stazione principale intermedia del collegamento ferroviario Roma-Napoli la cui progettazione fu una delle prime realizzazioni – esistendo già delle tratte locali che risalivano rispettivamente, allo Stato borbonico e allo Stato pontificio – della neonata nazione italiana nel 1861.



Alle ore 0,07 del 3 giugno 1956, dalla stazione di Roma Termini parte per Cassino l'accelerato, in sigla n° 1917: è il primo treno europeo formato soltanto da due classi! Fu infatti nella notte del 3 giugno che, in tutti i paesi d'Europa, entrò in vigore la convenzione internazionale firmata in seno all'Unione internazionale delle Ferrovie Europee, la quale prevede che i treni avessero due uniche classi; convenzione alla quale l'Italia aveva dato la propria adesione sin dal 1953, sebbene buon ultima.



Quali le ragioni che portarono a questa decisione? Tante le ragioni e di diversa indole: la prima di carattere sociale. Si cerca con questo provvedimento, e per quanto possibile, di evitare la divisione dei viaggiatori in classi, e di creare un livello standard di comodità di viaggio per tutti. La seconda ragione di carattere è di carattere tecnico: una riduzione del numero delle classi comporta infatti una notevole semplificazione delle manovre di piazzale, nella formazione dei treni, per una più razionale distribuzione delle carrozze nei parchi ferroviari; e, quindi, la possibilità di un più efficace impiego del materiale rotabile a disposizione.

La decisione delle ferrovie, ancorché risultato di una decisione internazionale, fu accolta con grande perplessità dai viaggiatori; in alcuni casi con preoccupazione, in altri casi con vera e propria contestazione: le classi sono state accorpate ma le sedute delle carrozze continuano ad essere con le tavole e quindi altamente scomode!

Il ricordo di un facchino che accompagnò un viaggiatore al treno nel giorno della "piccola rivoluzione": «... aveva preso il biglietto di seconda classe, siamo arrivati al vagone, siamo saliti nello scompartimento. Il posto prenotato c'era: era il vagone, che era di panche di legno!».

Ci sarebbero voluti ancora molti anni prima di adeguare – sul piano dei confort – tutti i convogli alla normativa europea del '53. E sulla linea di Cassino ancora di più!

E ci sarebbero voluti addirittura decenni prima che la ferrovia Roma Cassino da binario unico passasse a due con l'elettificazione, cosa che avvenne nel 1976!

