

Negli anni ottanta le FS dettero inizio a una severissima e vastissima campagna di demolizioni. Tutta una generazione di veicoli che avevano rappresentato fino ad allora il volto della ferrovia, quella delle valigie di cartone, quella che trasportava i barili di vino e olio, i mobili, il carbone, la frutta, i manufatti e i prodotti tutti del grande sforzo della ricostruzione postbellica furono condotti in massa verso i becchi delle fiamme ossidriche, accantonandosi prima lentamente, uno dopo l'altro, nel lungo miglio verde dei tronchini degli scali. Ciò che diventa obsoleto non è più utile, si sa, e la ferrovia su questo non fa eccezione. Ma non era stato sempre così.

Nel 1945, alla fine delle ostilità, anche l'Italia era in ginocchio, poverissima, con le infrastrutture e le industrie distrutte o paralizzate. Si cominciò da subito, proprio come dopo la fine di una tragica sagra di piazza, a mettere in ordine e a raccattare dove possibile le risorse per ripartire. Il trasporto ferroviario, inutile dirlo, era tra le prime se non la prima cosa da riattivare; senza ferrovia non sarebbero stati possibili gli scambi commerciali, e senza questi non si sarebbero create le condizioni per assicurare la sussistenza alla popolazione. La guerra aveva distrutto migliaia di carri merci, bruciandone le foderine in legno e contorcendone le strutture e i telai metallici. L'industria siderurgica, anch'essa profondamente ferita, non era ancora del tutto pronta a fonderne i rottami per recuperarne il ferro e ciò, unito all'urgenza di disporre di veicoli atti al servizio, fece sì che le aziende si dedicassero alle ricostruzioni dei carri e delle carrozze messi meno peggio; ove possibile a questi furono ridate le fattezze originali, ma in caso di mutilazioni più gravi vennero fuori dalle officine dei mezzi assai rimaneggiati, e in alcuni casi dei veri e propri Frankenstein su ruote. Eccone alcuni esempi.