

Anni Venti - Planimetria della stazione di Classe e del raccordo ferroviario con lo zuccherificio

## Raccordo ferroviario stazione di Classe - zuccherificio

L'impianto dello zuccherificio a Classe Fuori determinò la necessità di realizzare in tempi rapidi un collegamento con la vicina linea ferroviaria Ravenna-Rimini, gestita dalla Rete Adriatica della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. Il primo sopralluogo venne effettuato nel mese di agosto del 1899 come riportato in un breve articolo pubblicato su *Il Ravennate*: "Giorni sono si trovavano a Classe fuori alcuni ispettori della Rete Adriatica e l'ingegner Ugo Vignuzzi per trattare del raccordo della ferrovia onde facilitare il trasporto delle barbabietole alla nuova fabbrica". L'installazione di un binario di collegamento con la stazione di Classe consentì l'arrivo e la messa in opera sia del materiale necessario per la realizzazione delle strutture murarie e degli impianti industriali provenienti dalla Boemia. In seguito, con l'apertura della fabbrica, il raccordo fu utilizzato per il conferimento delle barbabietole e le spedizioni di polpe, l'arrivo delle materie prime energetiche e l'invio alle raffinerie dello zucchero greggio. Ai primi del Novecento fu realizzato il terzo binario della stazione di Classe, ad esclusivo servizio dello zuccherificio e sul raccordo ferroviario fu predisposta una pesa a bilico su rotaia, costruita nel 1899 dalla ditta Antonio Opassi di Torino, con annesso casetto in muratura per l'operatore. L'impianto di pesatura fu operativo fino al 1981, ultimo anno di attività dello zuccherificio, con una movimentazione annuale di circa 1500 carri ferroviari. Il recente lavoro di sostituzione delle traversine in legno e di riassetto e livellamento del terrapieno e del binario ha consentito di individuare la presenza di rotaie di varia provenienza e datazione, evidentemente riutilizzate nella realizzazione del raccordo ferroviario. Ogni rotaia riporta infatti una marcatura in rilievo che indica la casa costruttrice e l'anno di costruzione. Si tratta di rotaie fabbricate nella seconda metà dell'Ottocento provenienti dalla città tedesca di Bochum datate 1876 e 1881, dalle acciaierie Hoesch di Dortmund (1881) e dalla fonderia francese di Terrenoire (1878) presso Lione. Le rotaie della pesa a bilico sono state prodotte nel 1898 presso lo stabilimento ligure Savona appartenente alla Società degli Alti Forni Fonderie e Acciaierie di Terni. Lo scambio ferroviario, è costituito da rotaie prodotte dalla Hernad (1915) e dalla Diosgyör (1917).



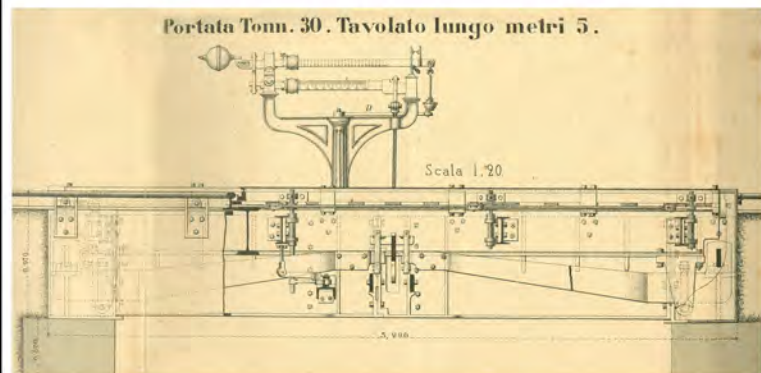
## Bacini dello zuccherificio

Durante le fasi di costruzione dello zuccherificio furono realizzate le ampie vasche di decantazione per l'acqua derivata dai Fiumi Uniti che, in grandi quantitativi, era necessaria alla lavorazione della barbabietola. Anche se non documentato, è plausibile ritenere che durante i lavori di sterro siano stati rinvenuti reperti archeologici relativi alla necropoli dell'antica città di Classe. Nel corso del tempo, oltre l'impiego industriale, molti furono gli utilizzi di questo ampio specchio d'acqua. Durante i rigidi inverni si formava uno spesso strato di ghiaccio che, spezzato con mazze, veniva immagazzinato nelle ghiacciaie dette conserve, ambienti sotterranei per la conservazione degli alimenti. Una ghiacciaia, il frigorifero dell'epoca, era stata costruita nel 1900 all'interno dello zuccherificio a beneficio del personale dipendente. Nel settembre del 1911 si sviluppò un vasto incendio nell'ala della boaria Mazzolini (Casa dei ragazzi), presso la basilica di S. Apollinare. I pompieri di Ravenna, intervenuti per l'estinzione delle biche di fieno in fiamme, utilizzarono l'acqua delle vasche dello zuccherificio. Nei primi decenni del Novecento non era raro vedere le donne di Classe intente a lavare i panni lungo gli argini dei bacini, prima che disposizioni restrittive e una recinzione vietassero questa pratica. Occasionalmente era necessario drenare i bacini per rimuovere dal fondale lo strato di melma accumulato. Centinaia di pesci venivano raccolti e distribuiti al personale dello zuccherificio. La ricca presenza di pesce portò il Dopolavoro dello stabilimento ad organizzare frequenti gare di pesca sportiva. Una foto della fine degli anni Trenta documenta anche la pratica del pattinaggio su ghiaccio. Nel 1956, le vasche divennero set cinematografico per le riprese di una scena del film "Moglie e buoi" con Gino Cervi, Walter Chiari e Sandra Milo. Dopo la chiusura dello zuccherificio, l'area occupata dai bacini, divenuta nel frattempo una piccola oasi naturale, fu tombata con materiale eterogeneo e destinata ad ospitare un parco pubblico e un nuovo quartiere di Classe.



## Pesa a bilico su rotaia

Ai primi del Novecento, per sostenere la grande movimentazione di carri ferroviari, fu realizzato il terzo binario della stazione di Classe, ad esclusivo servizio dello zuccherificio. Sul raccordo ferroviario fu predisposta una pesa a bilico a rotaie continue, costruita nel 1899 dalla ditta Antonio Opassi di Torino e recante il numero di serie 775. Accanto al sistema di pesatura, su tavolato lungo cinque metri e della portata di 30 tonnellate, fu costruito un piccolo edificio in muratura per ospitare la bilancia e l'operatore. Le rotaie della pesa, come riportato nella marcatura in rilievo, furono prodotte nel 1898 presso lo stabilimento ligure Savona appartenente alla Società degli Alti Forni Fonderie e Acciaierie di Terni. L'impianto di pesatura fu operativo fino al 1981, ultimo anno di attività dello zuccherificio di Classe, con una movimentazione annua di circa 1500 carri ferroviari. La ditta Antonio Opassi, fondata nel 1773, fu per lungo tempo tra le principali industrie meccaniche torinesi attive nella realizzazione di strumenti di pesatura e misurazione. A fine Ottocento, la produzione spaziava dal bilancino di precisione per i laboratori chimici alle stadiere semplici e a doppia portata, dalle bilance da banco a pendolo alle colossali stadiere a ponte bilico su rotaia. Quest'ultimo sistema di pesatura fu adottato da tutte le società ferroviarie italiane dell'epoca. La ditta Antonio Opassi fu gestita dai discendenti del fondatore per numerose generazioni. Nel 1918 fu stipulato un accordo con i fratelli Temperino, per la produzione in serie dell'automobile da loro progettata presso lo stabilimento Opassi. Negli anni Venti del Novecento entrò come socio l'ing. Alessandro Buroni, che legò il proprio nome alla storica azienda dando vita alla Buroni Opassi Fabbriche riunite di strumenti per pesare e costruzioni meccaniche. Il prestigioso marchio Buroni Opassi,



## Il tramway allo zuccherificio di Classe

La nascita dello zuccherificio di Classe determinò la necessità di realizzare il raccordo tramviario Ravenna-Classe, una diramazione della linea Ravenna-Fornì-Meldola, gestita dalla Società Anonima del Tramway delle Romagne, attiva dal 1883. Il binario, a scartamento ridotto di un metro, raggiungeva lo stabilimento di Classe attraverso via Romea, il Ponte Nuovo, via Marabina, via Romea Vecchia; era posto in sede stradale e misurava complessivamente 4.125 metri. L'armamento fu realizzato con rotaie tipo Vignolle in acciaio Bessemer del peso di circa 21 kg. per metro lineare. Per la trazione, la Società tramviaria disponeva di locomotive Krauss a due assi accoppiati del peso di 13.500 kg. prodotte dalla omonima ditta di Monaco e di locomotive tipo Elvetica del peso di 11.500 kg. costruite dalla impresa meccanica Cerimedo e C. di Milano. Superato un cancello posto sullo stradello di Classe (via Classense), la nuova linea entrava nello zuccherificio, dove uno scambio consentiva di inviare i treni ai silos per le operazioni manuali di scarico delle barbabietole oppure sul lato est dello stabilimento. Una pesa a bilico era stata costruita pochi metri oltre il cancello, per le operazioni di pesatura dei vagoni. All'esterno del muro di recinzione della fabbrica, due binari consentivano la manovra dei treni e il deposito dei vagoni. Il collegamento tramviario fu utilizzato per il trasferimento degli operai e del personale tecnico e amministrativo, ma soprattutto per il trasporto di barbabietole e polpe. Regolarmente operativo durante la campagna saccarifera, il tramway giungeva a Classe anche in occasione di eventi sportivi e religiosi, gite scolastiche, viaggi di gruppi organizzati. Le locomotive a vapore del tram sbuffarono sulle rampe del Ponte Nuovo per un trentennio, fino alla definitiva sospensione del servizio che avvenne nel dicembre del 1929.



RICORDO-GITA-RAVENNA  
29-Maggio-902