

Anno 2 - n° 1

Periodico di informazione, storia, cultura e
tecnica dei trasporti di Associazione FITRAM



48 PAGINE

Trasporti nel Tempo

Il Fiat 343 Cameri

Il sogno che si realizza

Le interviste impossibili

La rubrica dedicata agli iscritti

Il treno fantasma

Fantasia e leggende corrono sui binari

**Il poster centrale:
Fiat 314/3 Dalla Via**



Campagna tesseramento anno 2022

www.assofitram.it



Associazione Fitram

**Per iscriverti o rinnovare l'adesione alla nostra Associazione
è sufficiente effettuare un bonifico bancario, versando
una delle quote indicate qui sotto, inserendo la causale:
Rinnovo/Nuova tessera anno 2022**

**IBAN: IT35B 03069 09606 1000 00131994
Associazione FITRAM
Banca Prossima**

✓ **Socio Ordinario (€ 70,00)**
(Comprensivo di 4 numeri di *Trasporti nel Tempo* anno 2022)

✓ **Socio Sostenitore (€ 50,00)**
(la tessera dedicata agli amici di Associazione FITRAM)

✓ **Socio Amico (€ 30,00)**
(Dedicato agli appassionati con meno di 18 anni)

**E con un semplice gesto potrai realizzare i tuoi ed i sogni di tanti
appassionati del settore del Trasporto Pubblico.**

**Inoltre è necessario compilare ed inviarci il modulo di iscrizione che
trovi sul nostro sito, debitamente compilato.**

Sommario



**Trasporti nel Tempo - Periodico
dell'Associazione FITRAM**

Via Fontevivo 52
19125 La Spezia
<http://www.assofitram.it>
redazione@assofitram.it

Responsabile di redazione:

Stefano D'Imporzano

Redattore:

Danilo Caddeo

Redazione:

Enrico Nigrelli; Nora Petrelli

Collaboratori:

Paolo Arborio; Alessio Bruni; Roberto Cabiati; Carlo Carera; Fabio Cavaglieri; Andrea Cozzolino; Enrico Dellepiane; Mino Duchini; Paolo Gregoris; Claudio Guastoni; Maurizio Merli; Giovanni Molteni; Leonardo Nigrelli; Alessio Pedretti; Carlo Petrolini; Boris Romeo; Fulton Voza; Massimo Zannoni

Copertina

**Fiat 314/3 Dalla Via ripreso a
Verbania (VB) in occasione di un
raduno a cura dell'A.I.T.E.**
(Foto M. Pompili - 18/07/2021)

Retro copertina

**Fiat 308 e Fiat 343 Cameri in
sosta affiancati presso il Parco
di San Rossore (PI) in occasione
Di una visita della FITRAM**
(Foto A. Bruni - 22/08/2010)

**Progetto grafico e
impaginazione**

 **Dea3C**
arti grafiche
e multimediali



Trasporti nel Tempo Anno 2 - n° 1

L'editoriale (Stefano D'Imporzano)	pag. 4
News (A cura della Redazione)	pag. 5
Mondo FITRAM Il Fiat 343 Cameri (Stefano D'Imporzano)	pag. 8
Area iscritti Le interviste impossibili (A cura della Redazione)	pag. 10
Tecnica Sistemi inconsueti per la captazione della corrente (Danilo Caddeo)	pag. 16
Reportage - seconda parte Italiani a Cuba... Autobus italiani all'estero (Alessandro Felici)	pag. 28
Dalle altre Associazioni L'Associazione Il Solco ed il suo Museo (Roberto Cabiati)	pag. 32
Speciale Il mistero del treno fantasma (Nora Petrelli)	pag. 38
Globetrotter DVB Dresda (Alessio Pedretti)	pag. 42
Nei prossimi numeri... (A cura della Redazione)	pag. 47

Caro lettore,

si apre con il 2022, per la nostra associazione il diciassettesimo anno di attività e pian piano si torna alla normalità; quindi ci si prepara per riprendere anche i nostri programmi, quelli sociali, le avventure dei raduni, le soddisfazioni dei restauri e la fatica delle manutenzioni.

Dopo un fermo lavori, a causa non soltanto degli eventi pandemici, ma anche e soprattutto per mancanza di fondi economici, nei prossimi mesi, riprenderanno i restauri dei due autobus interurbani, in particolare del Fiat 308L Menarini, fermo ormai dal 2018, che vestirà la livrea della Olivetti, azienda per cui ha prestato servizio sin dal 1974 e del Fiat 315.8.13 Cameri che, invece, vestirà la livrea dell'AMT di Genova.

L'idea sarebbe quella di riuscire ad inaugurarli entro la fine del 2022, organizzando un piccolo evento nelle due "terre" d'origine: Ivrea per il 308L e Genova per il 315.

Nella prima parte dell'anno, ma non abbiamo ancora deciso una data, per cui seguitemi sui social, riproporremo un evento con raduno e giro per le strade del golfo a La Spezia.

L'evento, che dovrebbe essere annuale, avrà un nuovo nome ed un proprio logo di riferimento.

Tuttavia, anche da parte di altre associazioni e collezionisti, la voglia di ripartire è tanta, quindi è molto probabile che rivedrete i nostri autobus in giro per l'Italia.

Quasi certamente potrete ammirare i nostri autobus storici, durante l'annuale raduno ASI, quest'anno previsto in Abruzzo a metà maggio ed a Varallo Sesia, Fobello e Scopello (VC) il 14 e 15 maggio in occasione dell'evento A.I.T.E..

Altre iniziative saranno a calendario e vi saranno comunicate attraverso i nostri canali social.

Il 2022 sarà anche la ripartenza per quanto riguarda alcune manutenzioni particolari: la revisione meccanica del Fiat 418AC Breda Pistoiesi del 1979, fermo da diversi anni a causa di un problema al cambio DRS, il ripristino meccanico del Fiat 314/2 Barbi, in vista di un futuro restauro e la messa in strada di alcuni altri mezzi, come il Fiat 316 ed il Fiat 418AC VS880, entrambi della SATI di Velletri, del Fiat 370 e del Fiat 315 della ditta Marcarelli di Benevento e del Fiat 418A del 1972 ex AIM Vicenza.

Infine, voglio informarvi che l'ultimo autobus che la nostra associazione ha acquisito nel 2021, è stato il Fiat 343R della ditta ZANI di Bergamo, veicolo del 1978 ancora assente dalla nostra collezione e che nel 2022 sono previsti nuovi arrivi, che vedremo a tempo debito.

Voglio ringraziare tutti gli Associati per il lavoro quotidiano che svolgono per l'associazione; lavoro non facile se si considera che collezioniamo dei giganti!

Un particolare ringraziamento a tutta la redazione di Trasporti nel Tempo che, dalla lontana Riviera dei Fiori, puntualmente ci informano e ci raccontano storie d'altri tempi, ma non solo, ci riferiscono di attualità, modellismo ed associazionismo.

Buona lettura.

Stefano D'Imporzano





A Cagliari primo bus corto in Ue con pantografo elettrico

Nuovo autobus elettrico a Cagliari: è il primo dei sette mezzi con pantografo che renderanno più "verde" la flotta del Ctm.

Si tratta di un Rampini E 60 dotato di pantografo per la captazione della corrente dalla linea filoviaria, della lunghezza di 6,1 metri; ha una capacità di 25 posti di cui 10 posti a sedere + 1 postazione per carrozzella ed è dotato di una porta tipo sliding per la movimentazione dei passeggeri.

La trazione è elettrica con una potenza di 122 kW che è assicurata da una serie di accumula-

tori a batteria, con un'autonomia dichiarata di 174 chilometri.

La particolarità l'ha segnalata il presidente del consorzio pubblico di trasporto locale **Carlo Arba**: "E' il primo autobus in Europa con pantografo di queste dimensioni. Ed ora sono in arrivo altri sei mezzi della stessa tipologia."

Un altro passo verso la elettrificazione completa: la flotta sarà dotata di dieci mezzi elettrici corti da sei metri: oltre ai tre già in linea (con ricarica con cavo elettrico), quattro saranno inseriti sulle linee 10 di Cagliari e tre sulle linee 40 a Quartu.

Presenti al battesimo del nuovo

NEWS

mezzo anche i sindaci di Cagliari e Quartu **Paolo Truzzu** e **Graziano Milia**.

Circa il 20% della flotta sarà già da oggi elettrico e si continuerà su questa strada.

Sono in arrivo altri diciotto autobus elettrici da 12 metri di nuova generazione: l'obiettivo è quello di arrivare al più presto al 30 per cento dei mezzi elettrici.

La mobilità sostenibile e la riconversione energetica sono alcuni dei grandi temi che si stanno affrontando nella Città Metropolitana.

Assegnati 108 milioni dal ministero delle infrastrutture che consentiranno di acquistare nuovi mezzi elettrici nonché ad idrogeno, inoltre si provvederà anche all'acquisto ed all'adeguamento delle infrastrutture esistenti.

In questa pagina: il nuovo Rampini E 60 fa bella mostra di sé.

Da notare il pantografo che attinge corrente direttamente dalla linea aerea della filovia alimentata a 750 Vcc per la ricarica delle batterie di bordo.

(Foto Archivio Dea3C)



Ciao Beppe

Giuseppe Baldi, per gli amici e colleghi semplicemente **Beppe** classe 1940 entra in SARSA nel 1958 con mansioni di bigliettaio presso la residenza di Tavernelle.

Ogni giorno collegava i borghi della valle del Taverone con Aulla, arrampicandosi su per i tornanti del Passo del Lagastrello e trasportando con allegria e professionalità centinaia di operai, massaie e studenti.

Nel 1972 cambia mansione, sarà **Beppe**, alla guida dei 309 dei e 306 della SIAMIC, subentrata alla SARSA, a condurre queste favolose corriere "su e giù" per la Lunigiana, assieme al compagno di "viaggio" **Anteo Chiappini**, lui bigliettaio; ma già nel 1974 le concessioni delle linee SIAMIC passano, a causa della pubblicizzazione dei servizi, ai Consorzi: la linea di Tavernelle al CAT (Consorzio Apuano Trasporti) e quella del Passo del Cerreto al CTE (Consorzio Trasporti Extraurbano) di FI.TR.-A.M. La Spezia, poi divenuta ATC nel 1977.

Passato alla ATC l'11 Gennaio



1977, nella residenza di Aulla, ha continuato con grande spirito di collaborazione ed alto senso del dovere ad esercitare il proprio ruolo di lavoro sulle linee per La Spezia e per le Zone Industriali Enel, Muggiano ed Inma, fino al giorno della meritata pensione arrivato il 31 dicembre 1994.

Oggi, però è un giorno triste, ci lascia un grande uomo, un amico ancor prima che un collega, come lo ricordano coloro che, ogni giorno vivevano assieme a lui questo fantastico mondo: il trasporto di cose e persone, si perchè una volta, la corriera, oltre alle persone, trasportava anche la posta, i medicinali, i giornali, il pane ed altri beni di prima necessità; e l'arrivo della corriera era visto come una festa, una benedizione!

Assieme a **Beppe** vola via, lassù in cielo, tanta, tanta memoria di quei tempi ormai lontani, storie quotidiane per molti insignificanti, aneddoti che per noi, che amiamo questo settore, sono importanti quanto le corriere che custodiamo... e purtroppo le persone che le hanno guidate le dobbiamo soltanto salutare.

Ciao **Beppe**, grazie di tutto!

Stefano D'Imporzano

Pres. Associazione FITRAM

A lato: locandina dell'evento A.I.T.E. a calendario.

(Fonte A.I.T.E.)

Nella foto l'amico Beppe in un momento di allegria in Messico.

(Foto archivio FITRAM)

Prossimi eventi A.I.T.E.

Dopo il successo ottenuto nel maggio 2017 l'A.I.T.E. è nuovamente intenta ad organizzare un raduno di camion e autobus storici a Varallo Sesia-Fobello e Scopello in occasione del 75° anniversario del Lancia Esatau. L'evento si terrà sabato 14 e domenica 15 maggio prossimo, sabato pomeriggio in occasione della sfilata sino a Fobello (paese natale di Vincenzo Lancia, sede del piccolo ma molto suggestivo Museo Lancia e dove sorge la splendida Villa Lancia costruita nel 1880) visiteremo entrambi grazie all'amicizia ed alla stima con Mariele e Manfredi Lancia ed al Valsesia Lancia Story di Fobello. Domenica pomeriggio effettueremo invece una sfilata sino a Scopello.

ASSOCIAZIONE ITALIANA TRASPORTI D'EPOCA
RADUNO DI CAMION E AUTOBUS D'EPOCA
VARALLO SESA - FOBELLO - SCOPELLO (VC)
Sabato 14 e Domenica 15 Maggio 2022
(in occasione del 75° Anniversario del Lancia Esatau)

Programma di Sabato 14 Maggio:

- ore 10.00 ESPOSIZIONE DEI MEZZI IN PIAZZA VITTORIO EMANUELE II° - C.so ROMA
- ore 14.30 PARTENZA SFILATA DEI MEZZI SINO A FOBELLO
- ore 17.30 RIENTRO A VARALLO SESA

Programma di Domenica 15 Maggio:

- ore 9.00 ESPOSIZIONE DEI MEZZI IN PIAZZA VITTORIO EMANUELE II° - C.so ROMA
- ore 10.00 ESPOSIZIONE DI AUTO STORICHE LANCIA IN CORSO ROMA
- ore 14.30 PARTENZA SFILATA DEI MEZZI SINO A SCOPELLO
- ore 16.30 RIENTRO A VARALLO SESA E TERMINE DELLA MANIFESTAZIONE

BORGIO AGNELLO
IVECO

Palletways
We Deliver

CERRI
TRANSPORTI LOGISTICA

www.trasportidepoca.it

In ricordo di un caro Amico

A causa di una breve quanto implacabile malattia, con la quale ha strenuamente combattuto in questi ultimi anni, il 6 febbraio 2022 è inaspettatamente e prematuramente deceduto il nostro caro amico **Achille Pennellatore**.

Molto noto a Sanremo, ma anche al di fuori della provincia di Imperia, per la sua grande competenza nel settore della meteorologia, **Achille** era altresì un grande appassionato di trasporti, in particolare di quelli che avevano operato nel Ponente Ligure, nonché massimo esperto di quella che fu la grande SATI dei **Fratelli Govigli**, sulla quale poteva vantare la pubblicazione di ben tre volumi.

Pur essendo molto preparato in materia, **Achille** nelle sue narrazioni prediligeva sempre l'aspetto umano, lasciando a noi la descrizione dei vari tecnicismi, di cui lui non amava molto parlare, dando alle sue opere un carattere sempre unico ed inconfondibile.

Ricordiamo che nella prima me-

tà degli anni '80 era difficile manifestare il proprio interesse per treni e ferrovie e si era considerati degli eretici ad essere appassionati di autobus e filobus.

Achille pubblicò il suo primo libro "SATI - Una Grande Famiglia" con sforzi umani ed economici non indifferenti; allora non esisteva Internet e tutte le ricerche di notizie e foto furono condotte da lui personalmente, intervistando ex dipendenti in quiescenza e duplicando sempre su supporto cartaceo tutto il materiale che riusciva a reperire.

Questo suo primo libro fu un grande successo, andando a costituire un apripista per le pubblicazioni successive, che, grazie alle attuali tecnologie, possono essere realizzate più facilmente con l'interscambio del materiale sul web e le moderne tecniche di stampa.

Nel 2008 realizzò insieme ad altri autori la prima pubblicazione sulla STEL, andando anche in questo caso a ricostruire tutto l'aspetto più "umano" dell'Azienda, riportando aneddoti, soprannomi e testimonianze

NEWS

verbali che diversamente, con la scomparsa dei protagonisti, sarebbero andate definitivamente perdute, lasciando agli altri coautori la minuziosa descrizione di rotabili ed impianti.

Ironia della sorte, **Achille** è mancato qualche giorno dopo l'attrice **Monica Vitti**, protagonista con **Alberto Sordi** del film "Polvere di Stelle", del quale aveva parafrasato il titolo del libro in "Polvere di Stel"...

Ciao **Achille**, ci piace pensare che ora tu sia in quel mondo che tanto ti piaceva fare rivivere nei tuoi scritti e che probabilmente ti mancava, insieme a tanti amici ed ai tuoi amati pulmann con il "fulmine" sul frontale di cui conoscevi tutti i numeri di targa a memoria!

In foto: Achille "Kiki" Pennellatore davanti ad un Fiat 626.

(Foto L. Nigrelli)





Il Fiat 343 Cameri

Un sogno diventato realtà

Verso la fine degli anni '60, la Fiat veicoli industriali, progetta un nuovo autobus con l'intento di sostituire il Fiat 306, che tuttavia, grazie alla sua popolarità, rimarrà in produzione sino alle soglie degli anni '80.

Questo nuovo autobus introduce un fondamentale cambiamento nella struttura meccanica, che sarà poi ripresa da tutte le produzioni successive: il motore posizionato nel retrotreno del veicolo.

Questa novità garantiva anche una maggior capienza della bagagliaia che, non avendo più l'impedimento del motore a so-





gliola, recupera spazio per tutta la lunghezza del mezzo.

All'inizio la Fiat produce telai di 343 esclusivamente per i carrozzieri esterni: soltanto a partire dal 1972 inizia, nello stabilimento di Cameri, in provincia di Novara, la produzione interna del veicolo, con una forma simile al più corto 308 ed al cortissimo 314.

Vengono prodotti due versioni di 343: il 343R da 11 metri con motore da 6 cilindri in linea tipo 8200.12, con cilindrata di 9.819 cm³ che erogava una potenza di 194 Cv ed il 343L, lungo 12 metri con motore da 6 cilindri in linea tipo 8200.13, cilindrata di 10.308 cm³ ed una potenza di 208 Cv.

La produzione del Fiat 343 cessa nel 1978 con l'arrivo sul mercato, già dall'anno precedente, dell'innovativo Fiat 370.

La FITRAM ha da sempre cercato un Fiat 343, anche se molto diffuso, si pensi soltanto al numero di 343 in forza alla ACOTRAL del Lazio, non è stata fortunata con questa versione di autobus.

Agli inizi del 2010, grazie all'impegno di alcuni Associati ed amici appassionati, si riesce a trovare due Fiat 343 Cameri.

Il primo abbastanza vicino alle nostre zone, giaceva fermo da alcuni anni all'interno del parco di San Rossore, ma dopo un breve ed approfondito sopralluogo, a malincuore si è dovuto rinunciare: il salmastro aveva fatto il suo corso ed i lavori di restauro, per ripristinare la carrozzeria, risultavano troppo onerosi.

Quel 343 era stato acquistato dal Parco per uso interno dall'Azienda di Pisa, l'allora Consorzio

Nella pagina accanto in alto: il Fiat 343 Cameri ex CPT Pisa in uso interno ripreso al parco di San Rossore. In basso: gli interni del Fiat 343.

(Foto A. Bruni - 22/08/2010)

A lato: Autostrada A31, il Fiat 343 recuperato dal soccorso stradale in seguito all'incendio al motore.

(Foto A. Godani - 08/01/2011)

Sotto: il Fiat 343 Cameri della Zani Viaggi accantonato presso il deposito di Bergamo.

(Foto M. Spina - 14/03/2010)

Pisano Trasporti (CPT), abbiamo optato quindi per il 343 più lontano che si trovava in Veneto e dopo i soliti contatti di prassi con il proprietario, una piccola azienda locale, è stato deciso di acquistarlo e trasferirlo quindi a La Spezia.

Tuttavia a causa di un problema meccanico, il giorno del trasferimento fu tragico!

Mentre si percorreva l'autostrada A31 della Val d'Astico, quasi alla confluenza con la A4, il motore del 343 prese fuoco, rendendo di fatto non più operativo il mezzo che venne direttamente trasportato presso un demolitore nelle vicinanze.

Per altri 10 anni la FITRAM rimane senza questa tipologia di veicolo, fino a quando nel 2019, grazie alla mediazione dell'amico **Maurizio Scandurra**, appassionato del nostro settore e conoscente della famiglia **Astori**, proprietari della ditta ZANI Viaggi di Bergamo, viene firmata la cessione del loro Fiat 343R del 1978.

Il veicolo non si presenta in forma, non funziona per qualche problema meccanico, mancano molte parti di carrozzeria e la ruggine inizia a farsi avanti; insomma sembrava di essere tornati al Parco di San Rossore, nel 2010, ma questa volta accettiamo, anche perchè potrebbe essere la cosiddetta ultima spiaggia.

Con la pandemia si afferma tutto e noi bloccati in casa, ma dopo mesi di ricerca di un idoneo carrellone con doppio verricello, nel mese di dicembre 2021, finalmente la FITRAM ha il suo Fiat 343, nella versione più corta.

Nei prossimi anni si dovrà lavorare sodo per ripristinare questo veicolo e riportarlo su strada.

Le interviste impossibili...



Proseguiamo con la nostra rubrica dedicata ai soci, alle loro storie ed ai loro aneddoti così che i nostri lettori possano conoscerli meglio

Torniamo con la nostra rubrica irriverente, ricca di domande imbarazzanti e scomode che mettono a dura prova la resistenza dei nostri ospiti.

Questa puntata la dedichiamo a colei che gestisce la Segreteria della Redazione del nostro magazine, Nora Petrelli.

Ciao Nora, innanzitutto benvenuta e sfatiamo subito un mito: Nora non è un diminutivo...

Ciao Danilo, esattamente. Nora è un nome completo e finito, non è il diminutivo di chissà quale nome.

Mi fa piacere che attacchiamo subito su questo fronte perchè sono mesi che me lo sento domandare...

So che ci tenevi a precisarlo e sappiamo bene quanto tu sia precisa e meticolosa.

Di sicuro fa parte dei miei tanti difetti, purtroppo ho un carattere e non faccio niente per nascondere...

Direi più che altro che hai una grande personalità ma ora che abbiamo rotto il ghiaccio possiamo lanciarci alla grande nella nostra in-

tervista dalle domande più impertinenti...

Sono ancora in tempo per scappare?

Assolutamente no, ma posso garantirti che sarai sottoposta a domande truci alle quali non potrai sottrarti.

Inizio ad avvertire un certo timore, posso chiamare un avvocato?

Raccontaci qualcosa di te, dove vivi, quanti anni hai, come è nata la collaborazione con questa rivista, ecc,

siamo curiosi e vogliamo conoscerti a fondo.

Non ti dirò mai la mia età, altrimenti mi darai della babbiona... Sono di Sanremo e lavoro nell'ambito sanitario da anni, sono felicemente divorziata e vivo con le mie figlie.

Amo viaggiare, conoscere, studiare, leggere e fotografare.

Non ti nascondo che da qualche anno ho una insana voglia di realizzare un book fotografico con

In basso: il Fiat 2411 STEL n° 29 ritratto in occasione di un servizio di noleggio per il festeggiamento dei 70 anni di filovia a Sanremo.

(Tutte foto Archivio N. Petrelli)





la raccolta dei miei scatti migliori, per il momento resta un sogno, chissà mai che un domani non si possa realizzare...

Caspita, un bel traguardo da raggiungere ed una bella passione quella della fotografia, da dove arriva, qualcuno in famiglia?

Da mio padre, diciamo che è stato lui a trasmettermela.

So che hai anche altre passioni che ti hanno portato ad

aver pubblicato un libro e mi è arrivata voce che ti esibisci in teatro, dico bene?

Dire che ho scritto un libro è una parolona grossa, ho scritto un corposo racconto semmai, più per sfizio che per altro.

Una prova pratica, un esercizio di scrittura creativa per verificare la presenza di un possibile stile narrativo.

Per quanto riguarda il teatro è vero, chiariamo però che non ho pretese di calcare scene importanti, mi accontento di rico-

prire piccole parti in piccole rappresentazioni, spesso tra amici, giusto per piacere.

Direi una persona poliedrica, comunque si nota nella tua scrittura una certa predisposizione direi.

E' questo che ti ha spinto a realizzare i tuoi splendidi articoli che possiamo leggere sul nostro magazine?

Direi che scrivere per diletto è stata una buona scuola, il resto è stata solo colpa tua che mi hai incastrato con una proposta a dir poco indecente...

Lo ammetto, ti ho coinvolta in questa avventura ma sapevo di poter contare su una persona valida.

Vuoi raccontare ai nostri lettori come è nata questa collaborazione?

Galeotto fu quel giorno che salii a bordo di quel filobus bianco e blu della STEL di Sanremo...

Mi pare fosse nel 1995, non po-



In alto: autostazione di Sanremo, il Ventinove in servizio di noleggio possa accanto ad un filobus moderno. A lato: un IVECO U-Effeuno in attesa di prendere servizio sulla linea di Taggia.

tevo lasciar scappare l'occasione di salire ancora una volta a bordo di qual mezzo che è stato un compagno di viaggi per tutto il periodo in cui andavo a scuola.

Posso dire che a bordo di quei mezzi ci sono diventata grande, abbiamo trascorso tante ore in viaggio insieme a compagni di scuola e non nascondo che si sono create anche amicizie nel tempo e non solo con altri studenti che condividevano con noi un tratto del percorso.

Ho tanti bellissimi ricordi in proposito e mi sembrava sciocco non poterli condividere in qualche modo.

E quella rievocazione storica quindi ha fatto in modo che?

E' stato un tuffo al cuore.

Ero venuta per scattare qualche foto giusto per rinnovare i ricordi ed avere una testimonianza di quello che è stato un glorioso passato e tu mi hai tirato nella mischia.

Ebbene lo ammetto, con la scusa delle foto ti ho tirata dentro questo vortice, ti ho proposto di scrivere qualche pezzo ed i risultati possiamo vederli, ma sono quasi sempre a sfondo storico...

Diciamo che la passione come avete la maggior parte di voi non è presente in me, nel mio caso è differente.

Non ho modellini o cimeli a parte qualche biglietto al quale sono particolarmente legata per motivi sentimentali.

Come abbiamo accennato precedentemente mi piace scrivere e soprattutto fotografare.

L'amicizia che ci lega da anni mi ha portata a scoprire grazie a te ambienti che non avrei mai conosciuto da sola, mi hai fatto conoscere diverse realtà e ne ho approfittato al volo per immortalare alcuni istanti.

In seguito la mia naturale curiosità associata alla passione del viaggio e della scoperta ha chiuso il cerchio.

Ovunque vado trovo qualcosa di interessante a livello storico, la



cosa mi prende e mi coinvolge, così se capita ne approfitto per fare qualche ricerca, scovare vecchie foto in bianco e nero e portare avanti i miei esercizi di scrittura.

Ecco svelato il mistero di come nascono gli articoli per il nostro giornale.

Spero che ora non mi chieda i danni per tutto questo.

Sai che non ci avevo ancora pensato?

Sono sempre in tempo...

Abbiamo visto che sei brava a scrivere, sappiamo che segui la segreteria della redazione ma non ti si vede mai in prima fila.

Perchè tutto questo alone di mistero?

Preferisco restare nell'ombra, non mi piacciono le luci della ribalta.

Come sai anche nel mio lavoro, nonostante sia a contatto con i pazienti per tutto il tempo, cerco sempre di rimanere e mantenermi un pò in disparte, defilata, fa parte del mio pessimo carattere.

Collaboro molto volentieri con tutti voi e lo faccio con grande entusiasmo perchè in questo

In alto: parata di autobus in attesa di prendere servizio sulle linee collinari della città.

Sopra: un Fiat 370 impiegato sulla linea di Andora ripreso presso il deposito di Sanemo.



A lato: un tram Jumbo di ATM Milano della serie 4900 in Piazza Duomo su un tratto di linea oggi dismesso. Sotto: Fiat 418 Macchi in sosta presso il Castello Sforzesco a Milano.

modo mantengo attiva la mia capacità di scrivere, un pò perchè ho piacere a darti una mano in questa avventura che è la gestione della redazione del giornale.

E noi ti siamo grati per il tuo impegno ed i tuoi prodotti. Ma parlando di mezzi, oltre al vecchio e glorioso filobus bianco e blu hai altri ricordi particolari che vuoi condividere?

Il caro "Ventinove" della STEL è e resta il mio preferito e per quanto sia scarsa in materia, inutile negarlo, non conosco sigle e codici dei vari mezzi, ave-

vo comunque piacere a cercare dei mezzi specifici.

Ad essere onesta invidiavo le grandi città come Milano, dove ho studiato per anni, che avevano mezzi nuovi, belli, moderni che qui da noi potevamo solo sognarli in quanto realtà molto più contenuta ed ovviamente dalle necessità ben differenti. Adoravo gli Iveco Effeuno, che poi sono evoluti in Turbocity... Grandi, spaziosi, belli, con una voce unica, un ruggito inconfondibile, con quel design che mi piaceva un sacco pur essendo scatoloni squadriati. E guardavo affascinata gli autisti che li portavano nel traffico come se niente fosse, che invi-

dia, avrei tanto voluto guidarne uno anche io.

Ho bellissimi ricordi anche con gli Inbus e, sempre in quel di Milano, con i tram Jumbo, che ho conosciuto grazie a mia zia che abitava in zona e che li utilizzava per i suoi spostamenti in centro.

Mi ricordo le corriere con il rimorchio, come le chiamavo io, quelle che facevano capolinea a Cornaredo.

Dovrebbero essere se non erro dei 418 Macchi, non sono mai riuscita a farci delle foto, a quel tempo non ci pensavo proprio.

Ho visto che hai portato alcune stampe da allegare a questa intervista, tutti scatti molto interessanti, sono tutte foto tue?

Magari, sarebbe stato bello iniziare molti anni fa a recuperare frammenti di storia che oggi sarebbero delle testimonianze per le generazioni future, fortunatamente ho parecchi contatti che nel tempo, sapendo della mia inclinazione, mi hanno fornito stampe, diapositive, file di



vari mezzi in diversi contesti e per questo li vorrei ringraziare approfittando di questo spazio. Quelle che ho portato sono un estratto del mio archivio, giusto per dare un contributo visivo, non sono tutti scatti miei, sicuramente ci saranno delle immagini già viste, ma sono quelle che rendono a mio parere completa questa intervista.

Vogliano scusarmi i vari autori che non cito perchè in molti casi le stampe mi sono state fornite da terze persone senza che mi fosse stato comunicato chi ne era l'artefice.

Hai portato degli scatti interessanti, particolari, dei frammenti di storia osei dire...

Sì, come ti ho detto ho svariati ricordi su svariati mezzi ed in differenti posti in Italia; oltre al-

l'esperienza di studi a Milano, ho vissuto a Roma per qualche tempo ma i ricordi più marcati restano quelli di casa...

Ad esempio quando mi recavo da mia nonna prendevo la corriera di Andora, un Fiat 370, ricordo che si saliva da dietro ed una volta a bordo pian piano si avanzava tra le file dei posti cercandone uno libero vicino al conducente con la scusa di godersi la vista della strada...

Ed ancora quei piccoli autobus che si inerpavano sulle linee collinari di Sanremo, piccoli, con pochi posti ma che arrivavano ovunque, lungo le stradine strette e tortuose; oggi al loro posto ci sono solo dei piccoli Daily che non possono chiaramente reggere il confronto anche se in effetti sono più pratici e maneggevoli.

Mi sembra di notare in tutto

questo una vena di sentimentalismo...

Sicuramente, il fascino di quei mezzi, tutti rigorosamente in arancione a mio parere è irripetibile; giustamente il progresso fa il suo corso e noi dobbiamo tenere il passo, occorre tenere conto anche e soprattutto della domanda di trasporto, delle condizioni della viabilità, della congestione delle strade a causa dell'aumento del traffico privato nonché di mille altre cose, ma il fascino di alcuni veicoli oggi, ripeto, secondo me, in certi casi è venuto meno.

Ho notato infatti che ci sono molte foto tra quelle che hai portato, con mezzi che vestono le vecchie livree blu ed arancio ministeriale.

Sì, vero, ma non vorrei essere considerata una nostalgica.

E' solo che hanno lasciato in me un segno profondo, oggi ci sono delle livree molto belle e sobrie, che vestono bene i mezzi moderni, non si può certo negare.

Un esempio per me eclatante sono le "carrello" di Milano, che dall'arancio sono passate al nuovo colore bianco e giallo e le trovo molto eleganti.

Abbiamo visto che sei appassionata di fotografia, ti piace scrivere, sei brava a realizzare articoli e qui ne abbiamo la dimostrazione e come se non bastasse ti dedichi a seguire anche gli aspetti di segreteria della redazione...

Come ho detto prima lo faccio con piacere, in nome della profonda e consolidata amicizia che ci lega.

Sono del parere che se vuoi, se ne hai il piacere di fare qualcosa, il tempo ed il modo lo trovi sempre, a prescindere da tutto. Senza per questo trascurare se stessi ed i propri impegni, rispettando sempre le priorità.

Al centro: un Inbus in servizio sulla linea 70 a Milano.

A lato: un tram "carrello" di ATM Milano veste ancora la livrea arancio ministeriale.





Insomma, riesci a coniugare tutto: lavoro, famiglia, impegni personali e Redazione...

Sì, quando si dice volere è potere ed io non sono certo un esempio di massima efficienza, anzi, come tutti ho i miei difetti, non sono mica perfetta, anzi, me ne guardo bene.

Inoltre non mi pare di essere l'unica che in questo sodalizio da un contributo, ci sono soci che ogni sabato sono presso il deposito a lavorare sui mezzi, tolgono tempo e risorse alle loro famiglie per uno scopo condiviso e trovo giusto fare anche io la mia piccola parte, per quanto ne sono in grado e per le mie competenze.

Poi a voler essere franchi non è così drammatico seguire la Segreteria, basta dedicarci ogni giorno quel pò di tempo necessario ed il gioco è fatto.

Diverso è per gli articoli, ma avendo solitamente un paio di mesi tra un numero e l'altro si ha tutto il tempo necessario per tirar fuori un risultato soddisfacente.

Tanto poi chi fa il lavoro pesante di revisione e montaggio sei tu, o sbaglio?

In effetti mi arrivano testi e foto da montare e devo realizzare il prodotto finito ma senza queste basi non esisterebbe il magazine.

Esattamente, un lavoro di squadra dove ogni tassello è impor-

tante se non fondamentale. E far parte di questo gruppo mi dà una grande soddisfazione.

A proposito di articoli, hai qualcosa già pronto oppure in lavorazione che leggeremo sul prossimo numero?

Certamente ma non voglio sbilanciarmi, devo ancora finirlo.

Posso solo anticiparvi che naturalmente si tratta di un viaggio nel tempo, un articolo che tocca ancora una volta la Liguria e le sue memorie.

Prossimamente scriverò qualcosa sulle metropolitane di Milano, la città che considero la mia seconda casa, promesso.

Sono curioso di vedere cosa ci proporrai questa volta. Ma un articolo su qualcosa di

attuale, non per forza moderno?

Lascio spazio a chi è più competente di me in materia, preferisco muovermi tra le pieghe del tempo, scovare vecchie storie, aneddoti ed i protagonisti che hanno lasciato un'impronta nel tempo.

Mi trovo più a mio agio con i reperti storici come me.

Immagino quindi che anche il materiale moderno difficilmente rientri nei tuoi interessi fotografici.

Non per forza, a volte mi sforzo di realizzare qualche scatto proprio per non perdere l'occasione di avere una testimonianza della nostra storia.

Nora, ti ringrazio del tempo che ci hai dedicato, trascriverò per intero questo nostro incontro perchè merita...

E quella poca reputazione che avevo così faticosamente costruito negli anni, va a farsi benedire...

Grazie a voi per questa opportunità e grazie per la fiducia nell'affidarmi la realizzazione di questi articoli.

Un abbraccio a tutti voi.

Sopra: un convoglio della metro della linea 2 di Milano in corsa.

Qui sotto: la nostra Nora nei panni di modella per un giorno.





Sistemi inconsueti per la captazione della corrente

I sistemi a presa di corrente sotterranea denominati caniveau in uso presso alcune tranvie in Europa ed America

Il primo sistema di linea tranviaria con presa di corrente da conduttore sotterraneo in Europa fu sperimentato in Gran Bretagna, a Blackpool, ad opera di **Michael Holroyd-Smith** con una linea a canalizzazione centrale, ossia con il filo di con-

tatto posto in un canale sotto il manto stradale in posizione assiale tra le rotaie di corsa. Questo sistema si sviluppò successivamente in America, nella città di Washington, nella quale sarebbe rimasto in esercizio fino agli anni '50 del secolo succes-

sivo ed in seguito a New York, per poi tornare quindi in Europa ed essere impiegato su larga scala a Parigi nel 1898 col nome di sistema a caniveau axial.

Nell'immagine in alto: il caniveau in opera a Budapest.
(Tutte foto Archivio Dea3C)

Parallelamente al sistema a caniveau centrale, dal 1885 si sviluppò in America, a Boston, un sistema nel quale la canalizzazione contenente il filo di contatto era posta sotto una delle rotaie di corsa e da Boston tornò anch'esso in Europa essendo utilizzato nel 1889 a Budapest, a Berlino e Bruxelles nel 1890 ed a Parigi, col nome di caniveau lateral, nel 1900.

Il caniveau assiale sistema Thomson-Houston

Tutta la sovrastruttura è montata su una successione di armature A in ghisa che poggiano sul terreno con l'interposizione di una gettata di calcestruzzo.

Sulle armature sono ancorate le usuali rotaie di corsa collegate con adatti tiranti; le armature lasciano una zona inferiore allargata B destinata a contenere le due longherine D in forma di T che costituiscono i conduttori di presa di corrente montate su isolatori E, ai quali l'organo di presa della motrice accede attraverso la fessura delimitata dalle due travi C a sezione a Z.

Il caniveau assiale utilizzato a Parigi era caratterizzato dai seguenti dati:

- intervallo tra le armature 1300 mm.;
- peso di una armatura 160 kg;
- rotaie di corsa da 51,4 kg/m, altezza 180 mm.;
- travi a Z delimitanti l'accesso al canale da 31,9 kg/m, con una

larghezza del canale di 38 mm.;

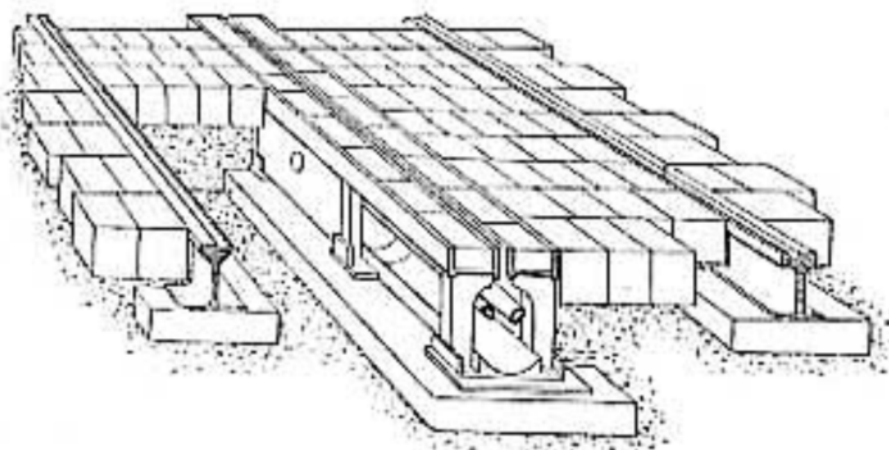
- longherine di contatto a T da 12,8 kg/m, altezza 120 mm.

La presa di corrente è costituita da due conduttori, volendo anche evitare il ritorno della corrente a mezzo delle rotaie di corsa, per ridurre il rischio di corrosione della struttura, precauzione che non sempre sarà adottata da altri costruttori.

Il caniveau laterale sistema Thomson-Houston

Il caniveau **Thomson-Houston**, di tipo laterale, ossia posto sotto una delle rotaie di corsa, è stato introdotto successivamente a quello assiale per ridurre l'ingombro ed il peso della struttura.

Le armature A di sostegno del canale, sempre in ghisa, sono di dimensioni molto più ridotte rispetto al caniveau assiale e si estendono solo sotto una delle rotaie.



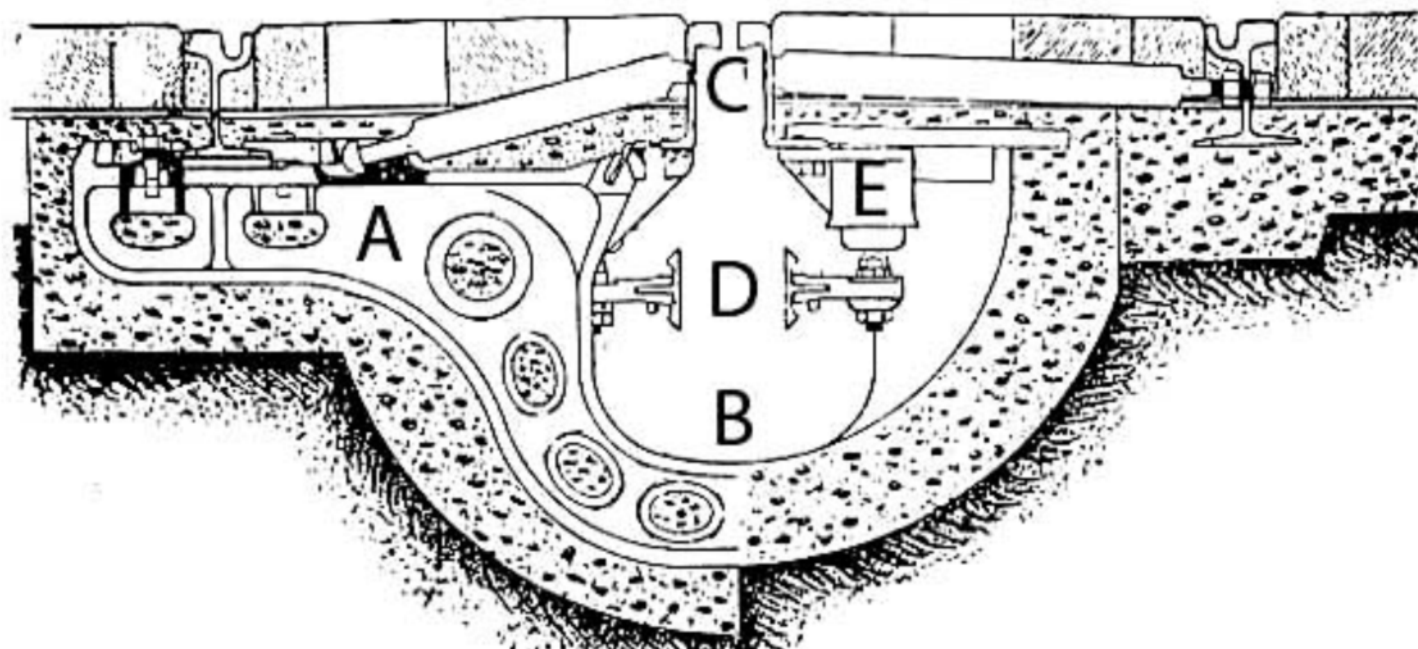
Strutturalmente la realizzazione è identica a quella del caniveau assiale, con la differenza che mancano le longherine a Z per la delimitazione del canale di accesso al caniveau stesso, essendo questo accessibile a mezzo dello spazio C esistente tra le due rotaie gemelle costituenti la rotaia di corsa soprastante per il passaggio del bordino delle ruote, con una disposizione simile all'armamento di tipo **Haarmann**.

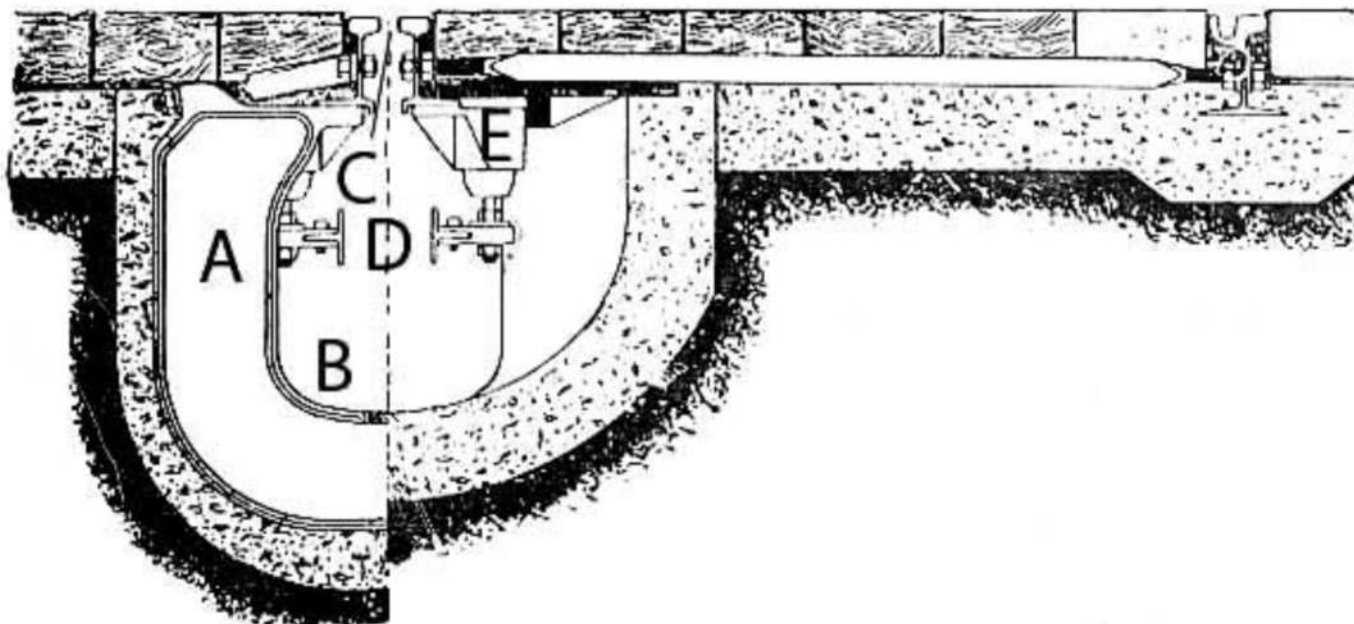
Anche in questo caso la linea di contatto è a due conduttori isolati.

Alcuni dati del caniveau laterale (i dati possono variare a seconda dell'esercente della linea):

- intervallo tra le armature 1000 o 1050 mm.;
- rotaie di corsa lato caniveau da 34,1 o 35 kg/m;

In alto: il caniveau di Blackpool. Sotto: sezione del caniveau assiale Thomson-Houston.





- longerine di contatto a T da 11 o 11,5 kg/m.

La presa di corrente per il caniveau

L'organo di presa di corrente, la charrue, per il caniveau costituisce la parte più delicata del sistema.

L'apparato è composto di una struttura b composta da due piastre in ferro affiancate b, separate da una piastra distanziatrice e riunite da numerosi bulloni onde conferire alle stesse una certa rigidità.

Lo spessore del complessivo non deve superare i 30 mm. tenuto conto che è destinato a scorrere senza toccare le pareti nella scanalatura dei pezzi C presenti alla superficie del caniveau, larga 38 mm.

L'estremità inferiore delle piastre porta l'organo di contatto, costituito da due slitte a che possono molleggiare mantenendosi aderenti, nel moto del rotabile, alle longerine di contatto D; dalle due slitte partono i due conduttori e del circuito di trazione che, passando tra le piastre b raggiungono due terminali posti alla sommità della charrue.

Tutto l'apparato è sospeso me-

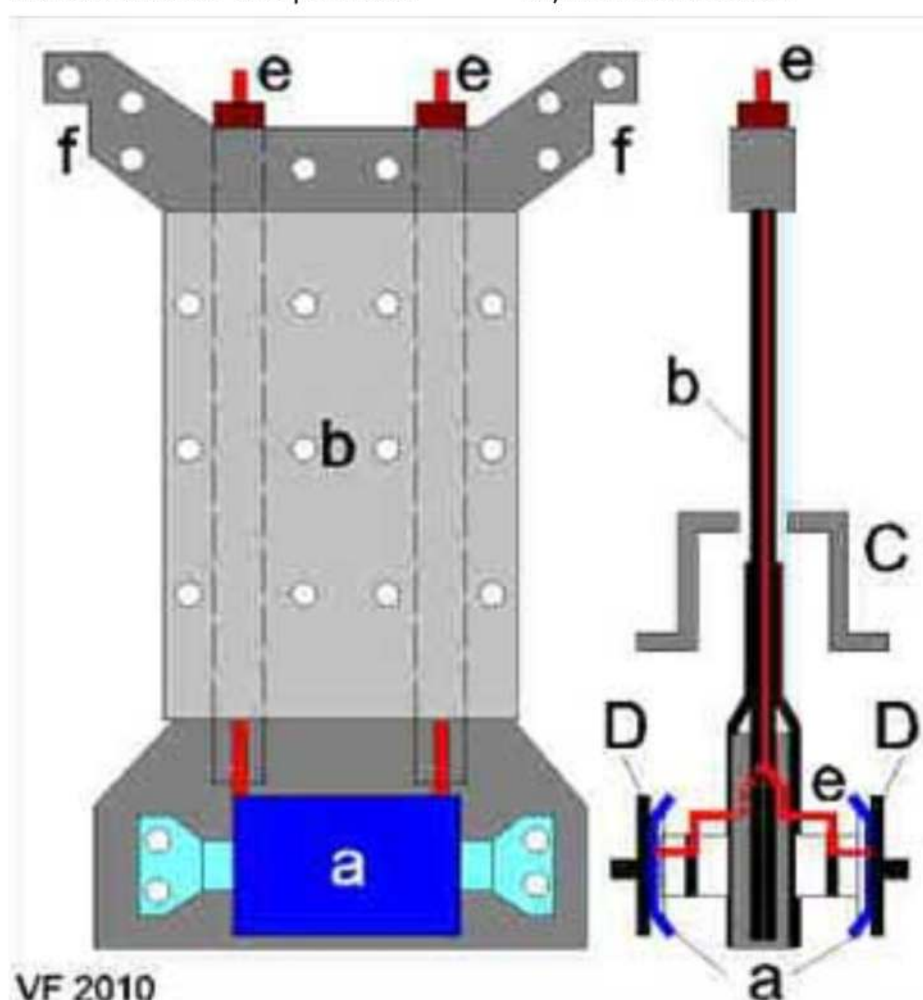
dante le orecchie f ad un telaio montato sotto la vettura, dotato di un sistema a carrucolo che permette il sollevamento e l'abbassamento della charrue.

E' chiaro che, data la sua forma, la charrue non potrà mai essere estratta od inserita nel caniveau, se non in apposite postazioni munite di botole opportunamente collocate che permetta-

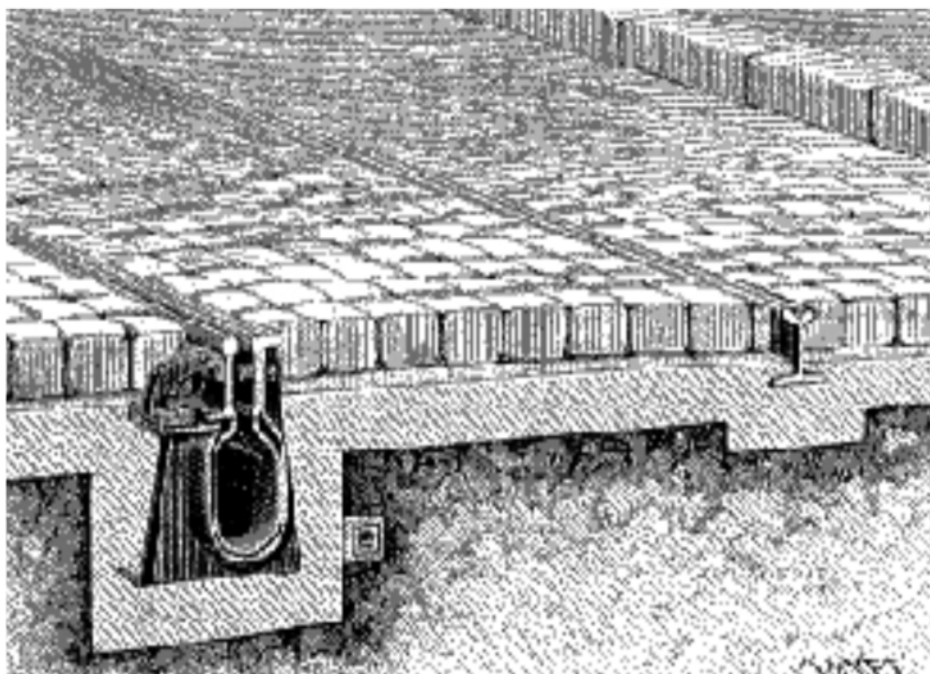
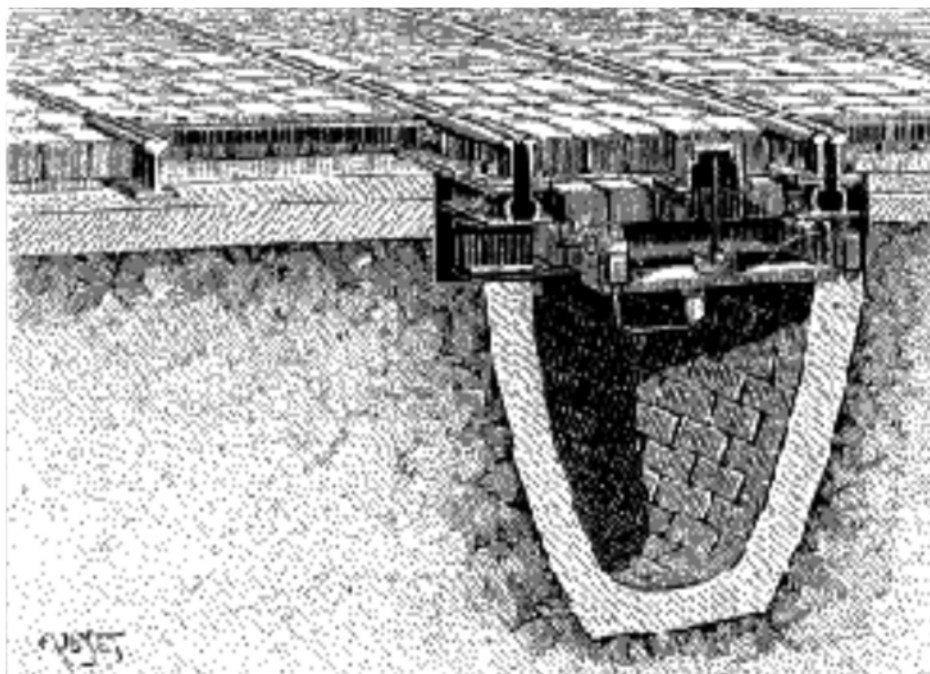
no la rimozione temporanea di un pezzo di caniveau.

Il caniveau laterale sistema Siemens

Molto simile all'analogo **Thomson-Houston**, il sistema ideato da Siemens ebbe limitata applicazione sulle reti di Vienna, Berlino e Dresda.



Sopra: Sezione del caniveau laterale Thomson-Houston.
A lato: la presa di corrente (charrue) per il caniveau assiale.



In forma leggermente modificata trovò invece vasta applicazione sulla rete di Budapest, con alcune linee esercitate a caniveau fino al 1923.

Anche se più affidabili dei sistemi a plot, i vari tipi di caniveau davano anch'essi il loro da fare alle società di esercizio tranviario.

In primo luogo il caniveau tendeva a riempirsi di tutta la spazzatura che in misura maggiore rispetto ad oggi riempiva le strade, causando spesso dispersioni e corti circuiti; si aggiungeva poi l'impossibilità di estrarre od inserire la charrue in qualsiasi punto delle linee ed occorreva portare una vettura

guasta, magari trainandola, fino ad uno dei punti muniti di botole allo scopo previste.

Il caso peggiore si presentava alla rottura di una charrue, un pezzo della quale poteva andare ad incastrarsi nel caniveau bloccando la circolazione sulla linea.

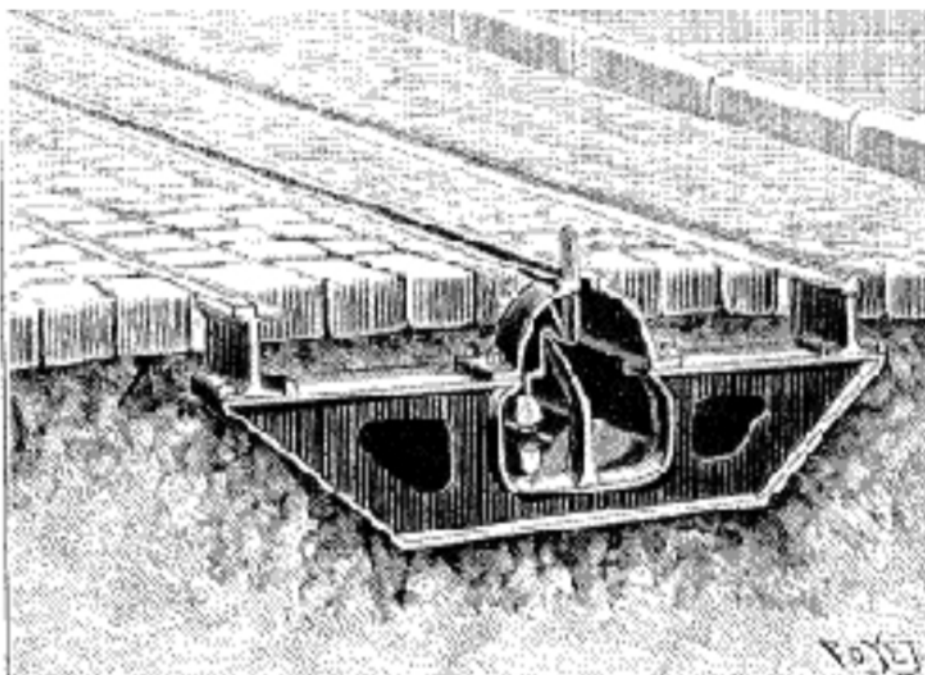
Ciò nonostante, le linee a caniveau durarono, in varie città, anche qualche decennio; in alcuni casi, come a Londra ed a Washington, alcune linee restarono a caniveau fino alla loro chiusura negli anni '50.

Il caniveau laterale sistema Waller-Manville

Il sistema di presa di corrente in condotto sotterraneo proposto verso il 1890 da **Waller e Manville**, due nomi al tempo già noti in varie sperimentazioni in elettricità, si proponeva di risolvere i vari inconvenienti che sistematicamente vanificavano gli innumerevoli analoghi sistemi allora sperimentati, ad esempio nelle installazioni di **Holroyd-Smith** a Blackpool, perennemente in crisi a causa dell'acqua e della sabbia che invadevano il condotto.

Secondo i due inventori, un sistema di presa di corrente deve rispondere ai seguenti requisiti: tutti i componenti interni del-

In alto ed a lato: due tipi di caniveau Holroyd-Smith.
Sotto: caniveau tipo Griffin.



l'impianto devono essere facilmente accessibili dal suolo stradale senza necessità di demolizioni;

l'isolamento dei conduttori deve essere assoluto, ottenuto a mezzo di isolatori ad olio;

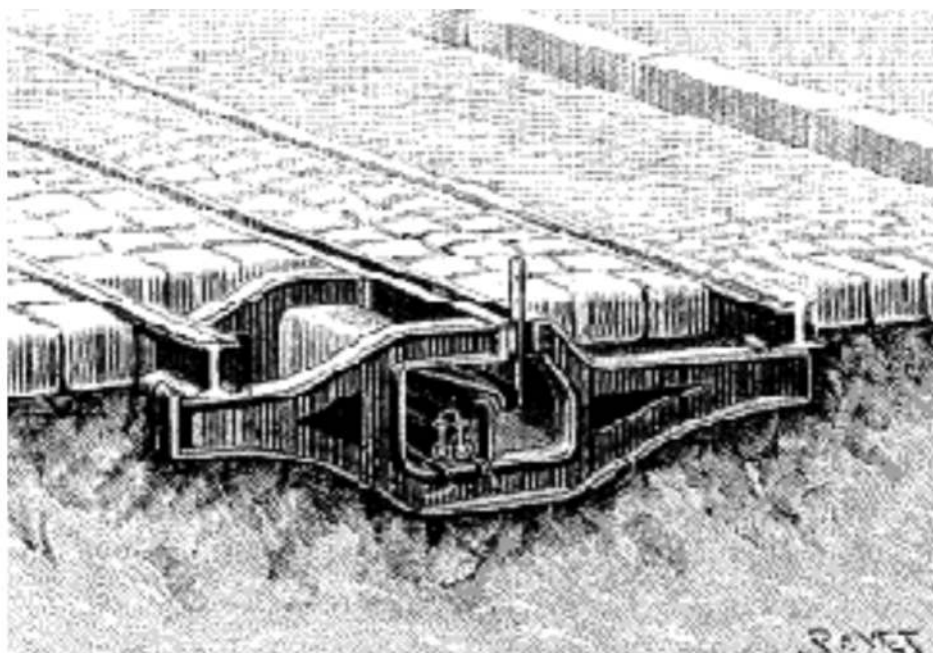
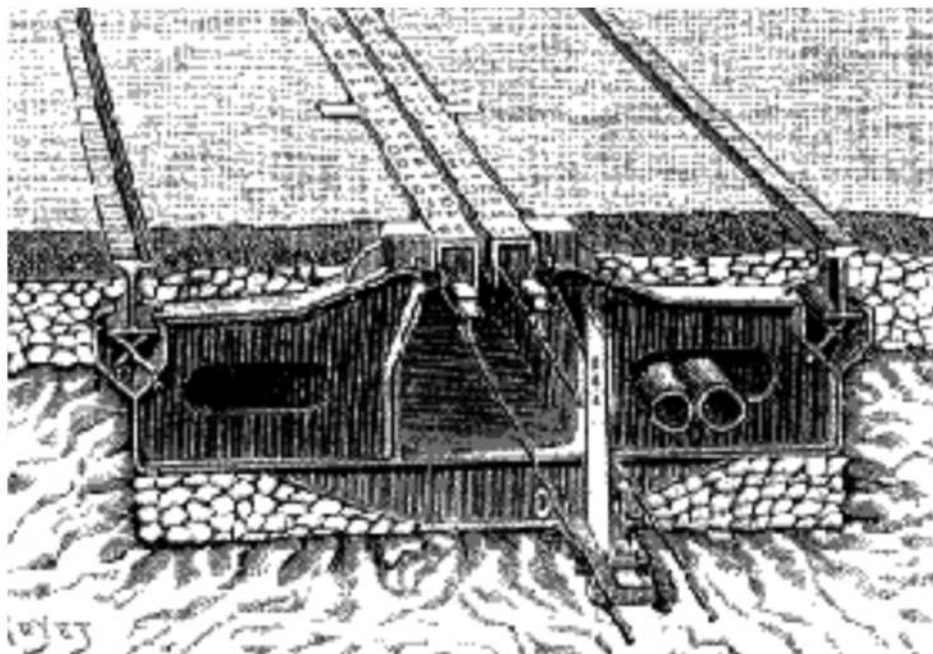
la presa dei corrente deve consistere in componenti meccanicamente rigidi, tali da evitare il rischio di contatti con altre parti dell'impianto;

Il tutto deve essere meccanicamente semplice.

Purtroppo buona parte di questi proponimenti si perderà durante la strada: gli isolatori ad olio si riveleranno un rimedio peggiore del male ed alla fine il sistema sarà tutt'altro che semplice.

Il caniveau è costituito da una serie di gioghi in ferro C che, interrati alla distanza reciproca di circa 90 cm. delimitano il condotto sotterraneo, posto sotto una delle rotaie di corsa costituita da due rotaie R a doppio fungo affiancate; ogni giogo porta un supporto S montato su un isolatore J.

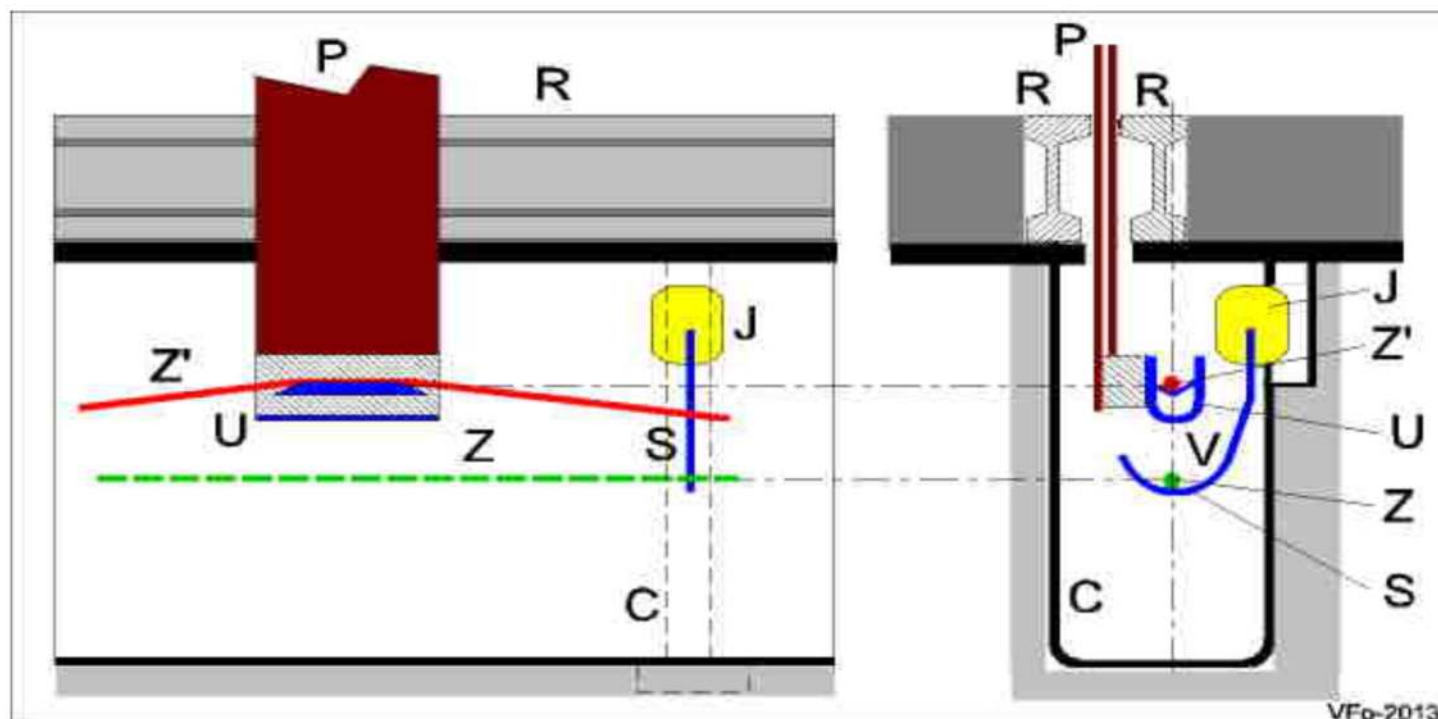
Questi supporti hanno una forma atta a sostenere il filo di contatto Z quando lo stesso non è impegnato dall'organo di presa di corrente; in altre parole, in



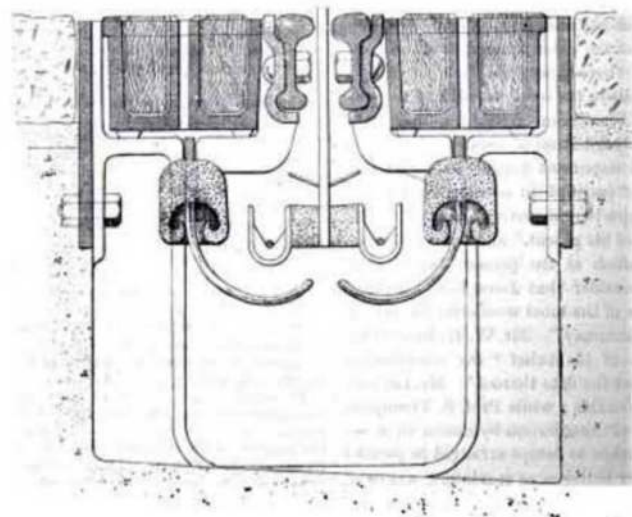
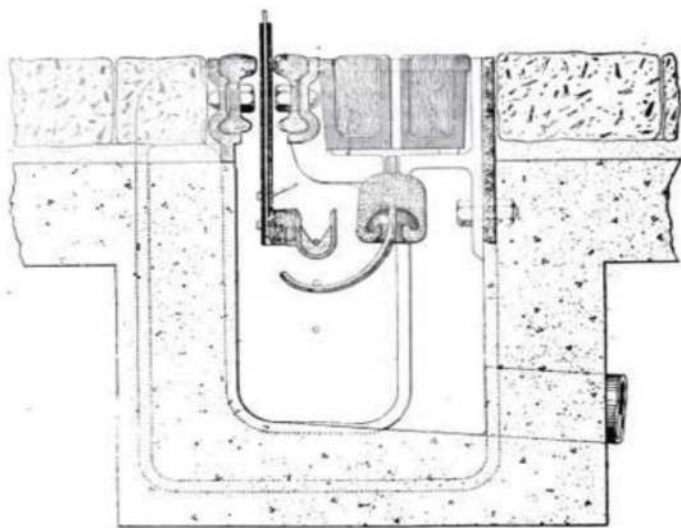
Sopra: caniveau tipo Dove.

Qui accanto: caniveau tipo Petersen.

Sotto: la disposizione del caniveau, del conduttore di contatto e del plough nel sistema Waller-Manville.



VFo-2013



assenza di rotabili, il conduttore Z, formato da una treccia in rame flessibile, è semplicemente appoggiato alla successione di gioghi.

Il plough portato dal rotabile è costituito da due piastre in ferro affiancate P penetranti nel caniveau che terminano con un supporto U in grado di sostenere il filo di contatto in posizione Z'.

Quindi, spostato inizialmente a mano il conduttore da Z in Z', durante il moto del rotabile lo stesso sarà progressivamente alzato e rilasciato, mentre da U attraverso P la corrente sarà portata al motore della vettura. Per permettere la sistemazione iniziale del conduttore e qualsiasi altra operazione nel condotto, in corrispondenza di ogni giogo, un tombino stradale di appropriate dimensioni permette l'accesso al caniveau.

Si ha quindi sulla superficie della strada una successione di tombini a reciproca distanza di 90 cm. e questo pare contraddi-

re il requisito trattato precedentemente.

Il principio potrebbe anche apparire semplice, ma all'atto pratico le cose si complicano.

Appena la linea superi una certa lunghezza il conduttore non può essere costituito da un'unica campata.

Non solo, le successive campate devono essere ancorate in modo elastico per compensare le variazioni di lunghezza dovute alla dilatazione termica ed allo scopo viene presentato un complicato sistema di pesi e pulegge di rinvio da collocare in particolari pozzetti che potrebbero essere posti ogni ogni 400 metri circa, con un complicato sistema che permetta il passaggio del plough, mentre in curva i punti di ancoraggio dovrebbero forse essere ravvicinati.

Non vengono avanzati progetti in merito a scambi ed incroci.

Sembrerebbe che il sistema ideato dal duo **Waller-Manville** non sia mai andato oltre una

breve linea dimostrativa, realizzata nei pressi di Liverpool nel 1897.

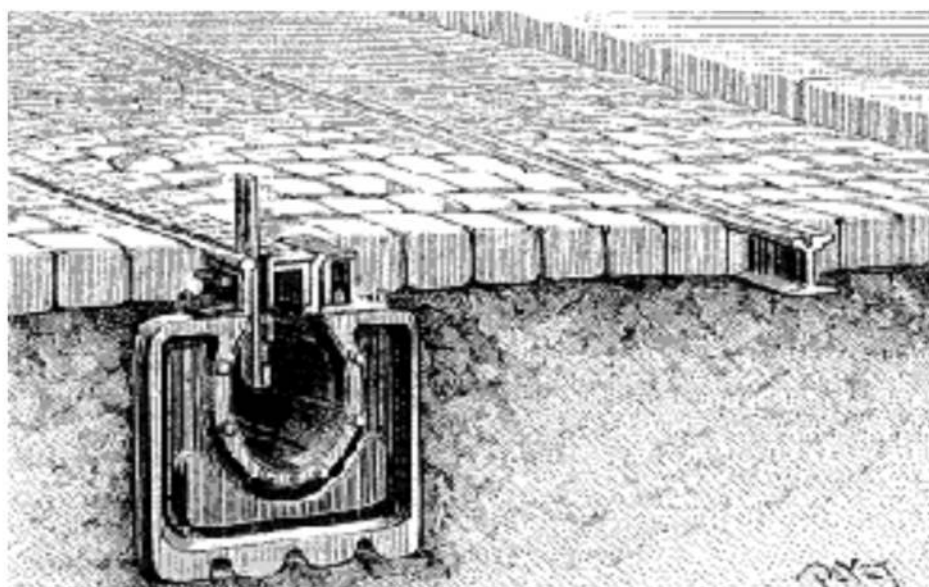
In quel periodo si andava delineando la necessità di dotare la città di tram elettrici e si stavano studiando il pro e il contro dei vari sistemi proposti, quando un certo Simplex Electric Tramway Conduit Syndicate presentò il sistema **Waller-Manville**, offrendo la costruzione gratuita di una breve linea dimostrativa.

A Liverpool uno Special Tramway Committee rinviò al mittente il progetto, nonostante le numerose pressioni, anche politiche, esercitate dal Syndicate e dalla Waller & Manville Consulting Engineers.

Ma il Syndicate, che agiva in realtà per conto della British Insulated Wire Co. (BICC), una ditta costruttrice di cavi isolati, non si perse d'animo e fu avviata la costruzione di una linea dimostrativa nella località di Prescott, su un terreno di proprietà della BICC.

La linea, costruita seguendo i criteri indicati predentemente, risultò lunga, guarda caso, circa a quarter of mile, cioè esattamente della massima lunghezza di conduttore che poteva essere teso in un campata all'interno del caniveau.

Lo scartamento era di 1300 mm. con un tracciato in forma di C caratterizzato da numerose curve e tratti in pendenza, oltre che da una breve diramazione



Sopra: le due immagini illustrano alcuni dettagli del sistema a singolo o doppio conduttore.

A lato: caniveau tipo Hoerde.

per una piccola rimessa; qui si trovava anche la stazione generatrice con un gruppo rotante General Electric alimentato alla tensione di 135 V. direttamente dallo stabilimento della BICC, che forniva alla linea l'alimentazione a 540 V.

Occorre qui riconoscere una certa audacia ai costruttori, nel prevedere curve, pendenze e scambi, oltre ad una tensione di linea alta per un sistema del tipo in oggetto.

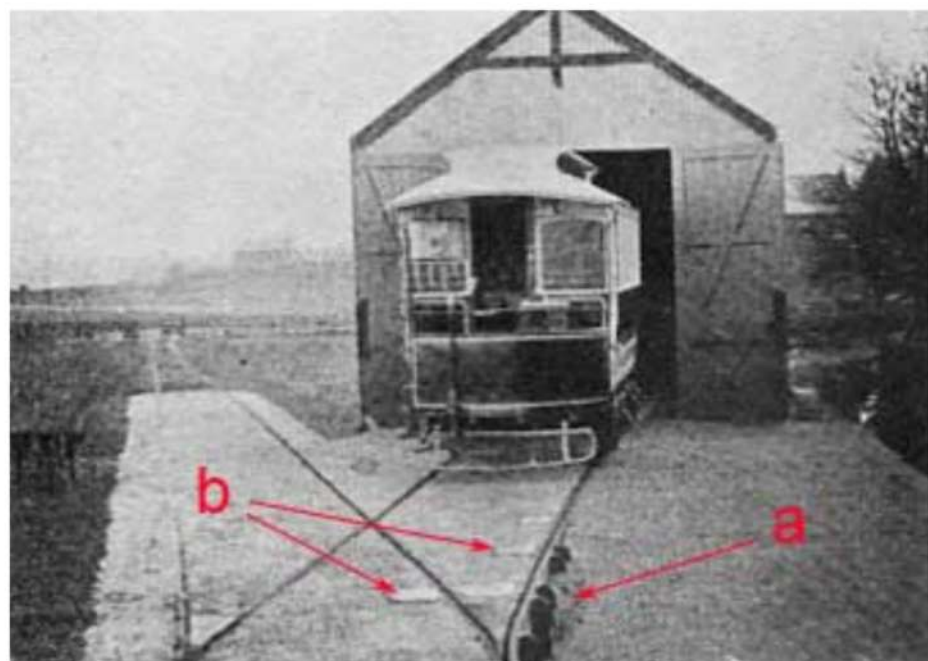
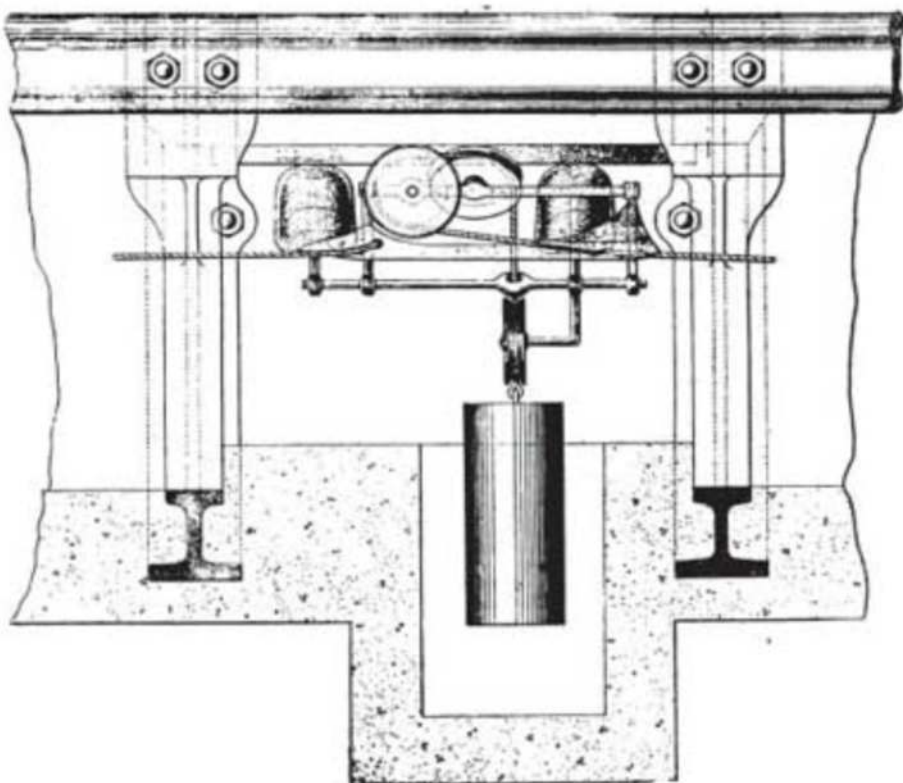
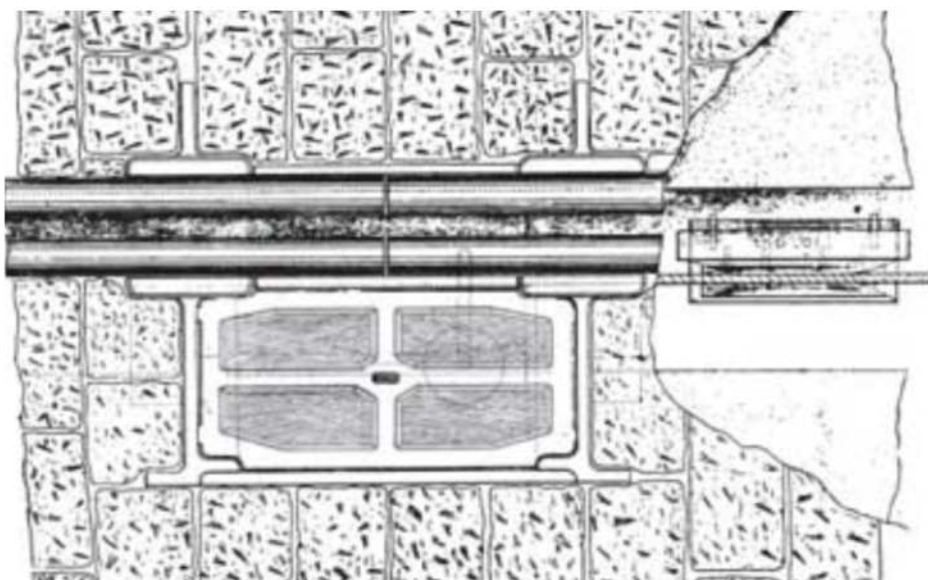
Il rotabile, l'unico previsto per la linea, era una piccola motrice a due assi, dotata di due motori anch'essi GE da 15 Cv.

Pare che, almeno all'inizio, la linea di Prescott desse buoni risultati ed anzi si racconta come divenne ben presto meta di visite anche da parte di illustri elettricisti dell'epoca, ai quali il **Waller** forniva dettagliate informazioni.

L'interesse per la stessa durò però poco, nell'arco di qualche anno altri efficienti sistemi, primo dei quali quello a filo aereo, divenendo di uso generale.

Il binario di Prescott fu demolito ed al suo posto la BICC costruì un edificio industriale.

Una diversa versione del sistema **Waller-Manville**, con alcune differenze costruttive rispetto a quanto descritto, sembra essere apparsa sempre a Liverpool nel 1892, ossia successivamente alla prima descrizione del sistema ma precedente l'impianto di Prescott, ad



opera di un certo **T. C. Brain**; in questo ca-so il caniveau, in assenza di ro-tabile, rimaneva chiuso da due lamine di acciaio parallele, che deformandosi si aprivano al passaggio del plough; la disposizione avrebbe dovuto impedire l'accumularsi di detriti stra-dali nel caniveau, ma come è fa-cile immaginare non poteva funzionare e fu dimenticata in breve tempo.

Sopra: il piano stradale visto dall'alto, si nota il tombino di ispezione.
Al centro: il caniveau visto in sezione mostra il complicato sistema di contrappesatura per porre in tensione il conduttore.
A lato: la linea di Prescott presso il piccolo deposito.



Fiat 314/3 Dalla Via ex Istituto Tecnico Agrario "A. Trentin" di Lonigo (VI) in fotogrammi...



La storia dei trasporti viaggia con la FITRAM

N° 12 FIAT 314/3 DALLA VIA



DATI INERENTI AL VEICOLO			
Casa produttrice	FIAT	Posti a sedere	31
Modello	314/3	Posti in piedi	0
Anno di produzione	1972	Motore	FIAT 8060.4
Allestimento interno	Extraurbano	Cilindrata (cm3)	5499,00
Carrozzeria	Dalla Via	Potenza netta massima	130
Lunghezza (m)	7,50	Tipo di combustibile	Gasolio
Larghezza (m)	2,500	Tipo del cambio	Meccanico

ALCUNI CENNI STORICI

Il Fiat 314/3 Dalla Via è stato acquistato il 17/12/2009 a seguito di un'asta pubblica, in condizioni perfette e totalmente originale vista la sua lunga ma poco intensa vita lavorativa.

Questo veicolo venne acquistato nel 1972 dall'Istituto Tecnico Agrario "Alberto Trentin" di Lonigo in provincia di Vicenza, utilizzato per il trasporto degli studenti.

Nel 2015 il Consiglio Direttivo di Associazione FITRAM decide di dare al 314 una livrea nuova che ricordi e riproduca uno dei due Fiat 314 acquistati dalla Società Alto Atesina (SAD) nel 1970.

A questo 314 è stata assegnata la matricola n° 12 della SAD con l'installazione dei magnifici fregi e numeri in lega di ottone posti sulle fiancate del veicolo.

In seguito a questo accurato restauro che ne cambiò profondamente il suo aspetto esteriore, è stato presentato nel 2015 a La Spezia con la presenza della Banda della Marina Militare e dell'allora Amministratore Comunale e regionale e del Direttore ATC Renato Goretti.

Una partecipazione importante del nostro Fiat 314 fu la sua comparsa da protagonista di scena nella realizzazione del videoclip della canzone "Times" dei The Leading Guy (si veda l'articolo apparso su InformaFITRAM 2019 - n° 1).

Nel 2020 ha partecipato inoltre alle riprese delle scene del film "L'Arminuta" tratta dal romanzo di Donatella Di Pietrantonio, per la regia di Giuseppe Bonito e con protagonisti Francesco Ferracane, Vanessa Scalera, Andrea Fuorto, Carlotta Petrini, Elena Lietti, Sofia Fiore e Giulio Beranek,

Le riprese del film si sono svolte tra il Lazio e l'Abruzzo (si veda l'articolo apparso su InformaFITRAM 2019 - n° 1).



Mattia Pompilii © Trasporti nel Tempo



DISPONIBILE A BREVE

Stefano Alfano

Enrico Nigrelli

Dalla STEL alla Riviera Trasporti: 80 anni di filobus a Sanremo

"I primi 80 anni di una delle reti filoviarie più lunghe e più belle d'Italia, i colori bianchi e blu con l'ippocampo sulle fiancate hanno caratterizzato i filobus della STEL per più di 40 anni.

Il libro analizza in dettaglio la rete, l'esercizio, e tutti modelli filoviari: dai Fiat 656, che inaugurarono il servizio nel 1942 al rinnovamento della flotta degli anni '80 e '90 sotto la gestione della Riviera Trasporti, fino ai recenti Solaris Trollino.

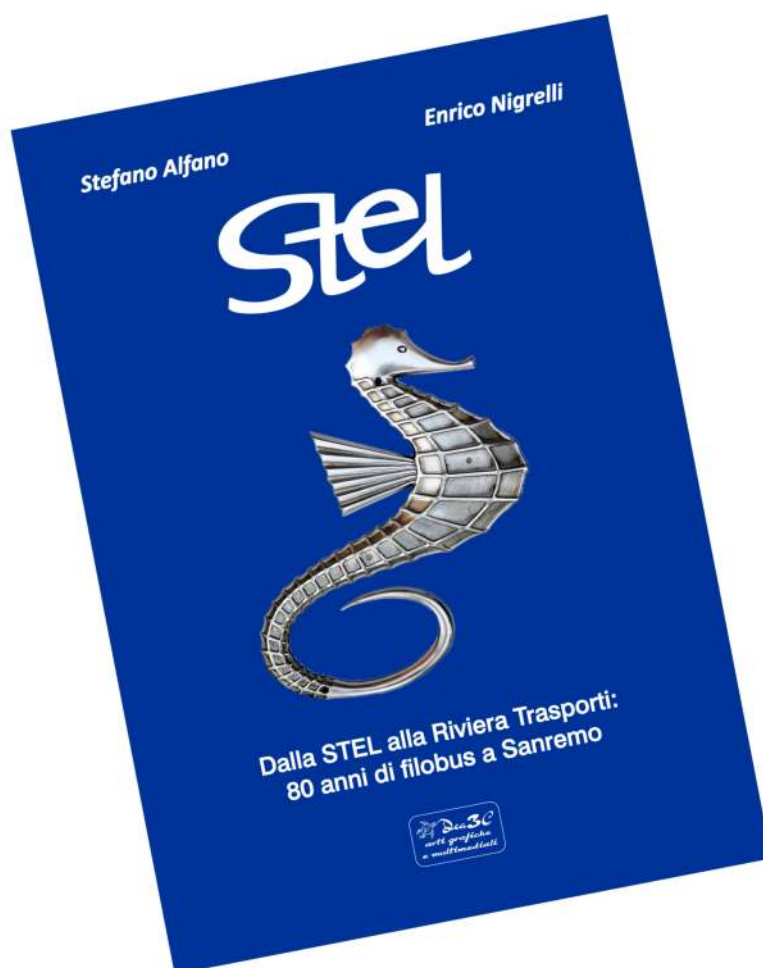
Oggi, il filobus storico Fiat 2411 n° 29 del 1958, è il prezioso testimone dell'epoca d'oro della STEL.

Non viene dimenticato il tram, che diede il via nel 1913 all'esercizio in trazione elettrica".

Formato A4

ISBN 9788894678413

Prezzo Euro 55,00



Per ordini: (+39) 389-4859517



Italiani a Cuba...

Autobus italiani all'estero

Prosegue il nostro viaggio alla scoperta dei bus che hanno trovato una seconda giovinezza all'estero...

Riprendiamo il viaggio interrotto alcuni numero addietro per proseguire con le donazioni di autobus italiani a Cuba.

Siamo nel 2008 ed ATM Milano seguita a consegnare all'Habana altri veicoli, questa volta si tratta di sette dei suoi Iveco 580.12.21 Turbocity-S Mauri

Master 2 del 1991/92 della serie 5500-5529.

Le vetture in questione sono le matricole n° 5502, 5503, 5508, 5509, 5519, 5522 e 5523.

Arrivate a destinazione queste vetture vengono in un primo tempo tenute ferme lungo un vialone nel centro dell'Habana

in attesa dell'immatricolazione, al loro fianco stazionano alcuni mezzi provenienti dalla Spagna, pronti anche loro a prendere servizio nella capitale Cubana.

In alto: un bellissimo Fiat 306 carrozzato Menarini in servizio.

(Tutte foto Archivio A. Felici)



Qui a lato: un Iveco 580 Turbocity-S Mauri, in basso un Iveco 571 S-Effeuno Macchi, entrambi ex ATM Milano.

Tali vetture non hanno mai subito modifiche estetiche tranne qualche adesivo sul parabrezza o la rimozione della veletta a rullo posta anteriormente con il numero di linea ed il percorso e posteriormente con il solo numero.

Questi non hanno mai riscosso molto successo, a differenza di altri mezzi, ma fortunatamente hanno circolato per un paio di anni; attualmente non vi sono certezze del loro continuo in linea, sappiamo solo che le uniche esistenti siano la n° 5508 e

la n° 5522 che si trovano entrambe privi dei propri interni, motore, ruote ed altri componenti generali.

Pertanto possiamo accennare, ma senza conferma, che l'era dei 580 Mauri a Cuba sia completata?

Forse non lo sapremo mai a causa delle scarse informazioni che provengono dall'isola caraibica.

Potrebbe essere che in futuro possa comparire una foto di un Mauri circolante, per il momento non abbiamo avuto conferma

se non di queste due vetture rimaste in funzione per miracolo.

Insieme ai Mauri vennero spediti anche sei esemplari di Iveco 571.18.29 Macchi S-Effeuno della serie 1800-1849.

Le vetture in questioni erano la n° 1811, 1812, 1817, 1823, 1827 e la 1839.

Inizialmente le vetture furono smistate tra le varie aziende che ne ebbero bisogno anche perchè, a differenza degli altri mezzi, questi erano da 18 metri ed occorreva trovare ditte che potevano "permettersele" a differenza di altre che preferivano solo mezzi corti.

Attualmente di tutte queste ne restano segnalate solo tre unità rinumerate in n° 240702, 07-112 e 07-261.

La n° 240702 è stata completamente riverniciata in colore verde e bianco crema da parte dell'azienda di Mayabeque e continua ad effettuare servizio con la sola differenza che al posto del suo motore originale "Iveco 8220.12 Unic" gli è stato montato un motore di un'altro veicolo (non italiano) ed al posto del cambio automatico è stato montato, come d'altronde su





tutti i mezzi italiani, il cambio semiautomatico con apposita levetta del cambio posta sul lato destro che rende il tastierino classico delle marce (1-2-3-D-N-R) un lontano ricordo.

Il giorno 14 maggio 2010 alle ore 15.00 presso la sede di APM in Strada Santa Lucia avviene la

cerimonia di consegna di tre autobus alla Repubblica di Cuba.

Nel dicembre 2015 viene donato da parte dell'attuale Papa Francesco un BredaMenarini-bus M240, tale mezzo era in servizio a Cortina dal 1998 ed essendo che, secondo una normativa prevede che il mezzo

pubblico debba essere sostituito dopo un certo quantitativo di chilometri, l'amministratore di Cortina ha preferito al posto di demolirlo istituire una gara apposita per la cessione di tale veicolo.

Il Breda 240 prima di partire per Cuba ha subito un importante



risanamento generale da parte di una ditta esterna per essere rimesso a nuovo.

Purtroppo però, come ben si sa, questi mezzi hanno dei gravi problemi alle sospensioni e come volevasi dimostrare il mezzo è tutt'ora esistente ma in attesa di riparazione a seguito di un guasto all'impianto dei servizi (sospensioni).

Il mezzo, che effettua servizio nella capitale della Habana, ha continuato a riportare la sua livrea di origine senza troppi cambiamenti estetici a parte la fanaleria che sulla quale le originali lampadine alogene sono state sostituite con altre a LED bianchi per avere più visibilità di notte, soprattutto nella periferia della città.

Il viaggio a Cuba è giunto a termine ed in futuro continueremo a trattare icone italiane circolanti in altri paesi o continenti.

Nella pagina accanto in alto possiamo osservare un esemplare di Iveco Effeuno con carrozzeria Autodromo ed un altro Iveco 571 S-Effeuno Macchi ancora in livrea originale. In questa pagina dall'alto in basso una breve carellata di mezzi italiani ancora in servizio sull'isola Cubana: un Inbus 210.80, un Fiat 418 Portesi in (purtroppo) pessime condizioni ed infine un Breda 240 dall'aspetto seminuovo.





L'Associazione Il Solco ed il suo Museo

Inaugurato lo scorso 4 e 5 dicembre presso Quingentole (Mn)

L'A.I.T.E. ha volutamente organizzato il pranzo di fine anno lo scorso 4 e 5 dicembre 2021 a Mantova per dare la possibilità ai propri associati di visitare, oltre alla Galleria Storica dei Vigili del Fuoco di Mantova di cui abbiamo parlato sullo scorso

numero, il Museo dell'Associazione Il Solco di Quingentole. Personalmente ritengo che il contributo che l'associazione "Il Solco" offre nel sostenere l'Associazione Nazionale Tumori di Bologna, sia meritevole di pubblicità e divulgazione al fine di

invogliare i numerosi appassionati e collezionisti di autocarri, corriere, trattori agricoli, automobili e quant'altro ad andarlo a visitare.

Monica Tioli, presidente dell'Associazione Il Solco è una donna che ha creduto moltissi-



mo nel loro progetto, realizzato fra le altre cose in piena pandemia Covid 19, ed è riuscita, grazie alla sua determinazione, a portarlo a termine ed ora cercherà, insieme agli altri soci fondatori, di ampliare il museo. L'aver portato lì un centinaio di associati ed amici, suddividendoli fra il sabato e la domenica in modo da poter rispettare le norme antiCovid, mi ha reso felice e soddisfatto, soprattutto per la risposta ricevuta dai partecipanti, i quali, avendo compreso la motivazione del progetto, hanno voluto sostenere l'iniziativa di **Monica** e degli altri membri dell'associazione. La visita è stata possibile grazie al rapporto di amicizia e stima che c'è fra me e **Fabio Freddi**

(che solo in pochi sanno essere stato insignito Cavaliere della Repubblica nel 2010) che si protrae dalla metà degli anni '90.

Fabio è stato uno fra i primi collezionisti italiani di autocarri e corriere, oltre ad avere recuperato numerosissimi trattori agricoli, soprattutto "testa calda", automobili, motociclette, biciclette d'epoca ed attrezzature varie utilizzate nel mondo contadino.

Questi mezzi sono stati esposti in due capannoni successivamente trasformati in museo.

Una piccola parte della collezione personale di **Fabio** si è oggi trasformata in questo bellissimo museo, in cui anche altri suoi amici hanno avuto la possibilità di esporre i propri vei-

coli, anche e soprattutto per una buona causa.

L'Associazione Il Solco, associazione no-profit fondata dall'attuale presidente **Monica Tioli**, da **Fabio Freddi** con la carica di vice presidente e dai consiglieri **Wilmer Tioli**, **Katia Freddi**, **Aram Sala** e **Claudio Cavicchioli** infatti, sostiene ed appoggia un grande progetto: l'Associazione Nazionale Tumori con sede a Bologna presieduta dalla Sig.ra **Raffaella Pannuti**.

L'Associazione Il Solco nasce con l'intento di dare risalto ad un passato che ha lasciato il segno, ricordi, tradizioni, fatichiche di gente dedita al lavoro con mezzi che hanno fatto la Storia. **Monica, Fabio, Wilmer, Katia, Aram** e **Claudio** sostengono quello che da sempre afferma l'A.I.T.E., cioè che ogni mezzo ha una propria anima che racconta di sé e se i mezzi fanno la "Storia" le persone la raccontano.

Il Solco vuole riportare alla luce

Nella pagina accanto: Fiat 680 N del 1949.

(Foto R. Cabiati - 07/07/2007)

In alto: nell'angolo a sinistra spunta un OM 150 ex Vigili del Fuoco ed un Fiat 634 N prima serie del 1935.

Qui sotto: in primo piano da sx a dx OM Leoncino Suburbano, OM Leoncino Urbano, OM Leoncino autocarro.

(Tutte foto R. Cabiati - 04 e 05/12/2021 salvo diversa indicazione)





questo passato che ha contribuito alla formazione di ciò che siamo, dando la possibilità di poter effettuare visite guidate all'interno dei capannoni/museo e fornendo ai visitatori la possibilità di poter degustare pranzi a basi di prodotti tipici locali, apericena, colazioni contadine e feste in compagnia in una tensostruttura nei periodi autunnali/invernali ma anche in ampi spazi esterni, nei mesi primaverili/estivi.

Una parte del ricavato da queste attività sarà devoluto all'Associazione Nazionale Tumori di Bologna.

Due parole le merita anche l'Ambulatorio Mobile ANT, "Bus della Prevenzione".

Grazie alle moderne apparecchiature di cui è dotato è possibile realizzare visite di prevenzione gratuite, effettuate da personale specializzato ANT, nell'ambito dei vari progetti e su tutto il territorio nazionale, inerenti soprattutto l'assistenza domiciliare oncologica, assistenza psicologica e ricerca, con particolare attenzione alle neoplasie cutanee, tiroidee, gine-

cologiche e mammarie, del cavo orale e del testicolo.

Nel mondo degli appassionati delle varie tipologie di mezzi storici ci sono da sempre due correnti di pensiero: chi ritiene corretto restaurarli per renderli belli ed impeccabili, in molti casi ancora di più di quando erano usciti dalla fabbrica e chi invece ritiene corretto lasciarli nello stato di conservazione in cui si trovano.

Purtroppo non sempre è possibile scegliere liberamente, in quanto spesso i mezzi che si trovano in condizioni assai disastrose, sia di carrozzeria che di meccanica, magari con parti mancanti e se si decidesse di non restaurarli difficilmente potrebbero viaggiare su strada

per giungere alle varie manifestazioni se non trasportati su bisarche o carrelloni per essere esposti ed ammirati, senza far mancare il "profumo di nafta" e l'odore inconfondibile che emanano i veicoli non restaurati.

La maggior parte dei veicoli esposti presso il museo sono conservati e volutamente lasciati (almeno di carrozzeria) nello stato in cui si trovavano al momento del ritiro, sistemando, ove necessario, la parte meccanica in quanto tutti i veicoli sono funzionanti.

Una volta, soprattutto gli autocarri storici, venivano modificati in virtù del tipo di lavoro svolto, spesso e volentieri erano modifiche artigianali, nel dopoguerra e negli anni del boom



In alto: da sx a dx OM Leoncino autocarro, OM Tigrotto fuoriserie carrozzato Orlandi dei primi anni '60, OM Tigrotto fuoriserie carrozzato Esperia dei primi anni '60.

A lato: carretto dei gelati anni '20.



economico le ditte e gli artigiani specializzati nella trasformazione di veicoli commerciali pullulavano in tutta la penisola, c'erano dei veri maestri nell'arte di trasformare i veicoli secondo le esigenze dei proprietari, oggi tutto questo si è perso ed è diventato complicato ed assai costoso acquistare o modificare un veicolo specifico sia per difficoltà tecniche che normative e burocratiche.

Presso il Museo di Quingentole sono presenti diversi autocarri, autobus e trattori agricoli, alcuni decisamente rari, dagli Alfa Romeo, ai Lancia, dagli OM fuoriserie ai Fiat, dai Super Landini ai Breda testa calda.

Durante le visite ai capannoni museali non sono mancate simpatiche discussioni, fra appassionati, su quale mezzo esposto fosse migliore rispetto agli altri. Chi ha sempre avuto Fiat affermava che i motori degli Alfa Romeo, degli OM, degli Isotta Fraschini o dei Lancia erano



In alto: da dx verso sx Lancia Esatau B del 1956, Lancia Esadelta A del 1962, Fiat 666 N7 precamera del 1946, Fiat 671 N2 del 1956.

Al centro: sgranatrice dei Fratelli Carra di Suzzara (MN) montata su Fiat 509 F del 1926.

Sotto: a sx Fiat 509 F del 1926, a dx Fiat 615 a benzina del 1952.





In alto: da dx verso sx Lancia Esadelta A del 1962, Fiat 666 N7 precamera del 1946, Fiat 671 N2 del 1956, Alfa Romeo 450 del 1960. Al centro: Alfa Romeo 450 del 1960, Fiat 671 N2 del 1956, Fiat 666 N7 precamera del 1946. In basso: da dx a sx rarissima Trattrice Breda a testa calda cingolata e Trattrice Breda cingolata in versione diesel.

molto delicati rispetto ai motori Fiat che però esteriormente, ma soprattutto internamente, erano decisamente molto spartani e scomodi.

I migliori in assoluto in fatto di interni delle cabine erano i Lancia, avevano una linea accattivante e cabine molto spaziose predilette da molti autisti, era-



no dotati di molte parti cromate che davano lustro al veicolo ed al suo autista.

Si può tranquillamente affermare che i Lancia sono stati dei veri "stilisti d'alta moda" nel disegnare le automobili ma anche gli autocarri e gli autobus.

Gli Alfa Romeo Mille e gli OM Orione e Super Orione avevano però anche loro ampie cabine dalle forme tondeggianti ed avvolgenti.

Le discussioni sono proseguite su quali fossero davvero i migliori "Trucks" italiani, gli autisti della vecchia guardia guardava-



no con diffidenza i camion con cabina avanzata, molti dicevano che era "mezzo camion". Per loro il camion doveva avere il "musone" anche se con il tempo molti di loro iniziarono ad apprezzare soprattutto le comodità di manovra in spazi angusti e una maggiore maneggevolezza nella guida, in particolare su strade tortuose e con tornanti stretti.

I Fiat 682 e 690 erano sicuramente mezzi che avevano motorizzazioni affidabili tanto è vero che spesso, chi faceva la linea, era solito caricare oltre il doppio del peso consentito e arrivava a destinazione senza grossi problemi. Logicamente la differenza la faceva soprattutto l'autista in quanto era importante, oltre ad avere le gomme buone, saper



rallentare toccando i freni il meno possibile.

Le "discussioni" non sono finite neanche di fronte ad un buon pranzo ed alla fine ognuno è tornato a casa con le proprie convinzioni.

Il museo è visitabile solo su prenotazione.

Per info consultare la pagina Facebook "Associazione Il solco" Tel: + (39) 3475376111



In alto: a sx Roberto Cabiati (presidente A.I.T.E.) consegna una targa a Monica Tioli presidente Associazione Il Solco in segno di amicizia e stima. (Foto A. Sala - 04/12/2021) mentre a dx Roberto Cabiati consegna una targa a Fabio Freddi in segno di amicizia e stima in occasione di una gita sociale per il decennale A.I.T.E. (Foto F. Fabris 15/04/2018)

A lato: parata di trattori agricoli, dai più classici Landini al Super Landini a testa calda, dal Fiat 220 C sia in versione gommato che a cingoli, dal Same al John Deere.

Qui sotto: panoramica di uno dei capannoni del museo.





Il mistero del treno fantasma

Quando leggende e folklore incontrano i binari...

Il treno fantasma appartiene alle leggende ed al folklore, una sorta di fantasma che si presenta in forma di vecchio treno. Il più delle volte per treno fantasma si indica la sola locomotiva, ma nel folklore popolare ci sono anche casi di avvistamenti di treni completi di carrozze. Il maggior numero di avvistamenti di treni fantasma proviene dai paesi anglosassoni, spe-

cialmente dagli Stati Uniti d'America e dalla Gran Bretagna, dove la rete ferroviaria è molto estesa ed offre quindi maggiori opportunità in tal senso. Le apparizioni dei treni fantasma sono legate, nell'immaginario popolare, a gravi incidenti ferroviari del passato, oppure replicherebbero semplicemente gli antichi transiti di questi mezzi ed il fatto che la massicciata

oppure i binari su cui viaggia il treno fantasma siano stati cancellati da successivi interventi dell'uomo non fa differenza. I principali avvistamenti di treni fantasma sono stati in: Scozia: il folklore locale vuole che presso Glasgow, lungo la

In queste pagine: immagini di treni fantasma tratte da pubblicazioni e locandine varie.

(Foto Archivio N. Petrelli)

Highland Railway, dal 1921 al 1929 sia stato avvistato più volte un "grande treno grigio" che pareva fluttuare più che correre sui binari;

Inghilterra: avvistamento del Nimbus lungo la linea ferroviaria nei pressi di Crewe: si trattava di una locomotiva Diesel appartenente alla British Rail Class 55 "Deltic", che era stata demolita nove mesi prima del suo avvistamento;

Stati Uniti d'America: avvistamento di un treno fantasma in occasione del funerale del presidente Abraham Lincoln, che si sarebbe fermato per otto minuti ad ogni stazione in segno di omaggio al defunto statista, di cui avrebbe portato via lo spirito;

Canada: reiterati avvistamenti notturni del locomotore Saint

Louis Light, documentati anche con video e fotografie;

Svezia: avvistamento del Silverpilen, un treno della metropolitana di Stoccolma.

Esistono molte storie, alcune non molto note ma non meno affascinanti, riguardanti misteriose sparizioni, anche di massa, questo tipo di racconti circolano da secoli, tra culture e popoli molto diversi tra loro ed anche l'Italia ha il suo campionario di sparizioni misteriose.

Uno dei casi più eclatanti riguarda la scomparsa di un treno all'interno di un tunnel.

La leggenda narra che durante l'estate del 1911, un treno turistico partì da Roma alla volta di Milano con a bordo 106 passeggeri, viaggiando a velocità ridotta per permettere agli ospiti di godere del paesaggio,

mentre il personale di bordo serviva champagne ed alcuni violinisti intrattenevano i viaggiatori.

Il viaggio proseguì regolarmente fino a quando, durante l'attraversamento di una zona collinare tra Emilia e Lombardia, il treno non giunse in prossimità dell'imboccatura di uno dei primi tunnel scavati nella montagna, che in quel periodo storico rappresentava il massimo dell'ingegneria civile, era infatti la galleria più lunga mai costruita. La tragedia arrivò inaspettata ed improvvisa, avvenne qualcosa di inspiegabile: il tunnel fu improvvisamente circondato da una fitta nebbia bianca, che inghiottiva mano a mano tutte le carrozze.

Quando il treno entrò all'interno del tunnel svanì nel nulla insieme a tutti i 106 passeggeri, al personale di macchina, ai violinisti ed ai camerieri.

Soltanto due viaggiatori si salvarono, in quanto spinti da un senso di opprimente ed inspiegabile pericolo, saltarono giù dal treno, prima che questi entrasse nella galleria.

Si sa molto poco di queste due persone, uno di loro tempo dopo fornì un resoconto abbastanza confuso dell'evento ad un giornale dell'epoca, raccontò di aver percepito uno strano ronzio poco prima dell'entrata nel tunnel e di essersi buttato fuori dal treno insieme ad un altro passeggero.

Questo, oltre la fitta nebbia, era quanto ricordava dell'accaduto, in seguito fu ricoverato presso un ospedale psichiatrico.

Non esistono altre informazioni su questo episodio, perchè si narra che l'Azienda proprietaria del treno avrebbe messo a tacere l'accaduto in quanto un disastro del genere avrebbe probabilmente causato il fallimento della società ed anche perchè le ricerche nel tunnel compiute dagli operai dell'Azienda stessa, insieme alla polizia, si rivelarono infruttuose.

Le autorità, data la sua fama sinistra, fecero chiudere il tunnel e nel 1915, durante la Prima Guerra Mondiale, una bomba lo distrusse, seppellendo definita-



mente ogni possibile ulteriore esplorazione volta ad accertare i fatti.

A causa delle poche testimonianze e della mancanza di prove questa pare essere una leggenda, ma da questo momento il treno inizia a comparire sulle rotaie di mezzo mondo, viene avvistato in diverse città in Germania, Romania, Norvegia ed in Russia.

Nel 1840 uno psichiatra di Città del Messico sostiene nei suoi diari di aver visitato nel suo ospedale un gruppo di 104 italiani vestiti strani, che sostenevano di star viaggiando su un treno.

Lo psichiatra liquidò l'evento come un caso di isteria di massa ed il caso si chiuse lì, della presenza di quei pazienti non ce ne è altra traccia.

Il 29 ottobre del 1955 una notte un vecchio treno che, secondo i testimoni era stato costruito prima della Guerra apparve in Ucraina a Zavalichi, un ferroviere sostiene che il treno si muovesse senza emettere alcun suono, come se fluttuasse.

Nel 1991, si dice sia stato avvistato in Crimea un vecchio treno con tre vagoni fermo sul primo binario.



Un ricercatore del paranormale a conoscenza di questa storia, diventata negli anni leggenda, pare sia salito sul treno.

Il treno ripartì per poi sparire nel nulla lasciando i testimoni senza parole

Nel 1992 in Russia esce un articolo su un treno che appare dal nulla, antico, silenzioso e che

sembra non seguire nessun percorso in particolare.

Se questo non fosse già abbastanza inquietante, ci sono testimonianze che risalgono a prima del 1911.

Durante delle ricerche storiche, alcuni frati medioevali avvistarono uno strano veicolo formato da tre carrozze con a bordo dei





viaggiatori vestiti in modo bizzarro.

Un fatto piuttosto curioso se pensiamo che in quel tempo non era ancora neanche stata inventata la ferrovia.

Nel corso del tempo ci sono stati dei tentativi di investigare su questo strano episodio e sono state formulate alcune teorie, ma nessuna ha portato prove tangibili che spieghino l'accaduto, questa storia appartiene all'universo delle leggende metropolitane, che con il passare del tempo, si arricchiscono di particolari sempre più incredibili.

Ma non finisce qui, oltre il folklore popolare vi sono altre opportunità per approfondire l'argomento.

Un episodio simile per esempio lo si trova nel film "Moebius" del 1996, di produzione argentina diretto da **Gustavo Mosquera**.

Vi si racconta del giovane **Daniel Pritt**, di professione topografo, che viene chiamato dalla direzione della metropolitana

della città di Buenos Aires per indagare sul misterioso caso di un convoglio di 30 persone, scomparso senza lasciare traccia.

Così **Pritt** si rivolge al suo vecchio insegnante **Hugo Mistein**, che progettò a suo tempo la metropolitana; progetto che risulterà introvabile.

Nel frattempo, vengono trovati i disegni dell'intera rete metropolitana, così **Pritt** scopre che il convoglio viaggia da giorni in un'altra dimensione spazio-temporale, parallela ed attigua alla nostra.

Naturalmente nessuno crederà alle sue fantasiose conclusioni.

Tra la produzione letteraria troviamo "Il treno maledetto" di **Ciro Neri**, che narra del dottor **Petrov**, appassionato di scienze occulte, il quale è chiamato ad affrontare il viaggio più difficile.

I passeggeri del treno fantasma, sospesi tra la vita e la morte, hanno tutti una storia da raccontare ed indizi da fornire

all'impavido dottore che avrà l'arduo compito di non lasciarsi affascinare dalla rassicurante prospettiva dell'oblio.

Le storie dei vari personaggi portano il giovane psicologo in luoghi nuovi e sconosciuti, alcuni bui, altri proibiti ed altri ancora più familiari, accendendo forte in lui il desiderio di ritornare a casa.

La strada però è sbarrata da una forza invincibile, che va oltre l'umana comprensione.

Solamente l'intervento di uno sconosciuto potrà salvarlo...

Anche in formato digitale ebook troviamo un racconto: si tratta di "9753" di **Glauco Silvestri**.

Nella serie Final Fantasy è spesso presente un treno fantasma, apparso per la prima volta in Final Fantasy VI.

E' descritto come un convoglio che trasporta le anime dei defunti nell'aldilà, in riferimento al personaggio di Caronte della mitologia greca, ed è combattuto direttamente dai protagonisti.

Il primo episodio della serie televisiva statunitense Storie incredibili, diretto da **Steven Spielberg** e trasmesso in USA nel 1985, è interamente dedicato ad un treno fantasma.

Nel videogioco di avventura dinamica Red dead redemption 2 un treno fantasma percorre i binari dello stato di Lemoyne durante le ore notturne.

In basso: in tema di treni fantasma, il libro di **Ciro Neri.**





DVB Dresda

Uno sguardo alla gomma (ed altro) non fa mai male, con alcuni casi insoliti

Come abbiamo visto nella città di Dresda opera DVB la quale oltre ad una cospicua rete tranviaria presenta anche una rete automobilistica che risulta essere di rinforzo al servizio tranviario stesso, potremmo quasi dire di adduzione, come è giusto che debba essere.

DVB Dresda sostanzialmente gestisce 27 linee automobilistiche che costituiscono una rete di 308,2 chilometri all'interno della quale sono disposte 458 fermate che vengono asservite da circa 140 autobus di cui indicativamente almeno 115 articolati peraltro sia a 3 assi che a 4 assi.

I due depositi automobilistici in città risultano essere il già incontrato Trachenberge capace di accogliere 34 autobus insieme ai tram ed al locale Museo Tranviario, mentre il secondo impianto risulta essere quello di Gruna, capace di accogliere circa 116 autobus, impianto realizzato per sostituire due precedenti depositi e posizionato al centro della linea 61, bisognosa di un elevato numero di veicoli. Al momento la flotta autobus di DVB Dresda può basarsi sostanzialmente su tre marchi di bus: MAN, Mercedes e Solaris mentre il parco può sostanzialmente suddividersi in quattro

grosse famiglie: i comuni Lion's City di MAN declinati in varie serie e formati, i Citaro Mercedes in varie serie tra cui anche i Capacity a 4 assi, gli Urbino di Solaris, per lo più snodati ed infine possiamo affermare che esiste una quarta classe che raggruppa invece le stranezze più assolute come ad esempio Solaris Urbino 12 elettrico e 18 ibrido, MAN Lion's City Hybrid 12, Mercedes O 530 GN Citaro

In alto: la matricola 7302, un Mercedes O 530 GN Citaro New impegnato sulla linea 66 ovvero una linea urbana risultante essere di DVB Dresda nell'ambito della rete unificata.
(Tutte foto A. Pedretti - 24/09/2018)

snodati ibridi (simili a quelli di ATM Milano) per arrivare persino ai curiosi snodati Hess ibridi.

A nord est del centro città esistono alcune colline che tra l'altro vengono impegnate anche dalla linea tranviaria 11 con interessanti tornanti, ma giusto nei pressi del fiume Elba e nei pressi del quartiere Loschwitz operano due impianti di risalita, una comune funicolare ed una rarissima e poco nota struttura equiparabile alla Schwebebahn di Wuppertal.

Nel caso di quest'ultimo impianto, due vie di corsa realizzate sulla fiancata della collina e dotate di tralicci imponenti con-



sentono di collegare Loschwitz con Oberloschwitz grazie ad un percorso di 274 metri il quale supera un dislivello di 84 metri. L'impianto venne aperto nel 1901 ed è poco distante dalla vicina funicolare più tradizionale, poche centinaia di metri distanziano i due impianti.

Esattamente l'impianto è stato attivato il 6 maggio 1901 e nel 2007 è stato dichiarato patrimonio storico dell'Ingegneria in Germania; il sistema venne studiato da Eugen Langen ovvero lo stesso progettista di Wuppertal, sul breve percorso sono presenti 33 tralicci tra cui alcuni alti anche 14 metri!

La particolare trasmissione del moto a quanto pare prende il nome di Rieppeltrager da **Anton Rieppel** il suo ideatore ed a differenza di Wuppertal le vetture viaggiano agganciate ad una fune e non presentano motore proprio.

Sopra: come osservato, nel settore suburbano ed extraurbano a Dresda opera la RVD, l'azienda è responsabile della gestione di 44 linee automobilistiche con 133 autobus; nella flotta vi è anche la matricola n° 6111, un MAN Lion's City 12 impegnato sulla linea 360 diretta a sud di Dresda. A lato: ci troviamo di fronte ad un Mercedes Capacity L a 4 assi della lunghezza di ben 21 metri, sostanzialmente inaccettabile per il codice della strada italiano. Dotati insolitamente di 4 assi e ben 3 metri in più rispetto ad un classico snodato, possono trasportare 49 passeggeri seduti e 154 in piedi per un totale di 203 in tutto.

A lato: uno dei 6 esemplari Hess BGH-N2C Swisshybrid Vossloh realizzati dalla nota carrozzeria svizzera tra il 2010 ed il 2011. I 6 esemplari sono stati classificati nel gruppo 461 001/006 e fanno parte di una flotta di 18 esemplari "alternativi" ibridi ed elettrici su cui DVB Dresda ha deciso di investire.

Sotto: Urbino 18 matricola 458 012 in servizio sulla linea 61, considerata una delle più importanti della città.

Dopo aver superato indenne quasi mezzo secolo la linea è rimasta coinvolta ovviamente nella Seconda Guerra Mondiale mentre successivamente è stata chiusa dal 1984 al 1992 per una sua ristrutturazione e ricostruzione che peraltro ha comportato l'utilizzo di elicotteri per spostare i tralicci (tanto che risultano esser stati effettuati 52 voli!).

Da tenere in conto che la grande ruota motrice ha operato ininterrottamente per ben 104 anni in quanto nel 1909 venne messa in opera a seguito dell'installazione di un motore a corrente continua, tenuto conto che originariamente la trazione era a vapore.

Per avere un'idea in generale della Schwebebahn di Dresda possiamo osservarla dal ponte



Blaue Wunder sull'Elba: l'impianto in lontananza si presenta con una giungla di ben 33 tralicci che scalano la collina superando 84 metri di dislivello in circa 274 metri di percorso.

Le due vetture, pur viaggiando su due percorsi differenti ed indipendenti, sono per così dire legate tra loro essendo presente una fune di trazione ed in tal modo quando una scende, l'altra inevitabilmente sale.

La vettura, appare come una

"funicolare rovesciata", una sorta di parente strano, un ibrido tra una funivia ed una funicolare.

La cassa della vettura è sicuramente legata alla tradizione delle funicolari, l'aggancio e la via di corsa richiama invece le funivie.

E' interessante osservare che la vettura dovrebbe essere di recente costruzione, le vetture originali infatti si ritenne di non ristrutturarle in quanto si pre-





Qui accanto: vista panoramica della Schwebebahn e del suo breve ma interessante percorso.

Sotto: vista esterna della stazione inferiore.

L'impianto gode di una certa fama a Dresda tanto che nel momento della visita un'agenzia di moda stava effettuando alcuni scatti fotografici per una nuova collezione.

L'edificio della stazione inferiore è stato realizzato nel 1901 ed è tuttora il simbolo identificativo dell'impianto, si notino le scritte Schwebebahn; l'accesso avviene salendo le scale dal primo arco a destra mentre si esce uscendo dal primo arco a sinistra.

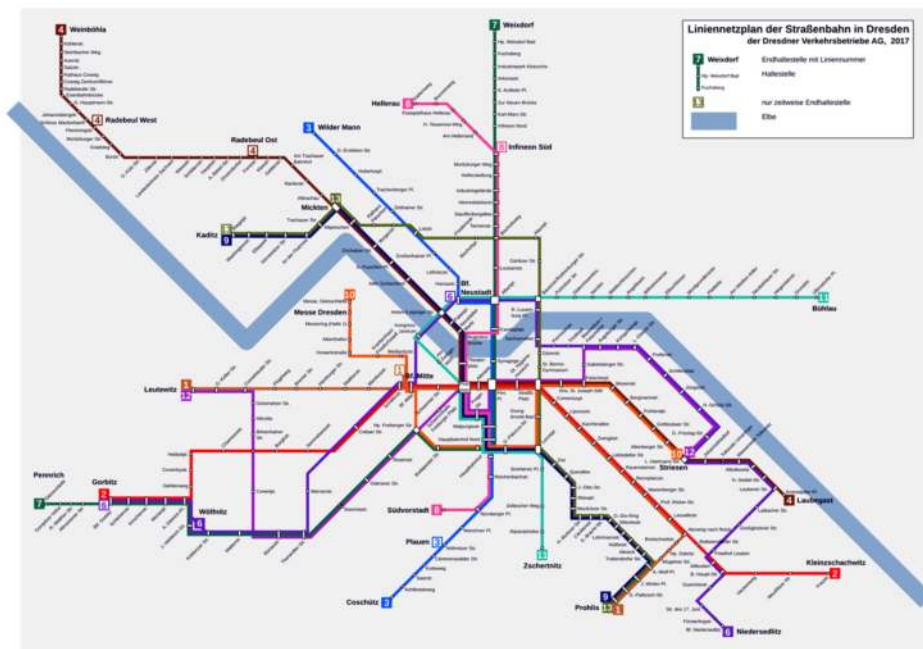
In un angolo è presente un richiamo all'ideatore del progetto ovvero **Eugene Langen** ideatore anche dell'impianto di Wuppertal aperta nello stesso anno dell'impianto di Dresda, il 1901 ed in entrambi i casi si tratta di impianti postumi perchè l'ingegnere di Colonia è purtroppo venuto a mancare alcuni anni prima non vedendo realizzati i propri progetti, eppure dopo oltre un secolo sono ancora perfettamente in funzione e risultano essere una delle mete domenicali per i cittadini tra il verde della collina e lo scorrere dell'Elba, 14° fiume più lungo in Europa, 4° se non consideriamo quelli che scorrono interamente e/o parzialmente in Russia.

Sebbene offuscata dalla vicina e

sentavano in cattive condizioni. L'allestimento interno della stazione inferiore è sostanzialmente simile a quello di una funivia. L'impianto viene definito come ferrovia sospesa sebbene in realtà la via di corsa sia superiore ed alla quale si agganciano la vettura tramite due carrelli o gnuia.

Curioso osservare come le porte siano presenti sulle vetture solo dal lato interno alla via di corsa, ovvero salendo sul lato destro per la vettura di sinistra e sul lato sinistro per la vettura di destra; da notare anche le pulegge dei due carrelli superiori ove evidentemente scorre la fune.





risultava essere un comune a sè.

E' curiosamente priva di gradini data la lieve pendenza ed all'accesso sono indicati i posti liberi ancora disponibili.

Sopra: schema sinottico delle linee dei trasporti pubblici di Dresda.

Sotto: la Standseilbahn ripresa in arrivo presso la stazione inferiore. Si nota il pavimento leggermente inclinato e privo dei classici gradoni presenti negli impianti a funicolare. In basso: una vista della vettura della Schwebebahn, anche questa ripresa presso la stazione inferiore. Anche in questo caso si può apprezzare la pulizia delle linee e la semplicità dell'impianto oltre la quasi assenza di protezioni verso la via di corsa.

rara Schwebebahn che attira tutta l'attenzione essendo particolarmente insolita, a poche centinaia di metri di distanza è presente anche un impianto a funicolare il cui compito è quello di collegare ancora una volta Loschwitz con Loschwitz-Nordost.

Entrato in funzione il 26 ottobre 1895, ha una lunghezza di 547 metri grazie alla quale supera un dislivello di soli 96 metri, sono presenti due piccole gallerie (una di 54 metri a valle e l'altra di 96 metri a monte) e nessuna fermata intermedia, il binario risulta essere a scartamento metrico ed è presente un incrocio al centro della linea, posto su un viadotto.

Le vetture sono state realizzate nel 1994 e risultano essere la quarta generazione in esercizio a far data dall'attivazione della linea.

Nata a vapore, analogamente alla Schwebebahn la forza di trazione è passata anch'essa all'elettricità nel 1909.

Ovviamente sebbene i due impianti siano brevi o nel caso onerosi, nessuno si è mai guardato bene dal sopprimerli o chiuderli.

La stazione inferiore della Standseilbahn di Dresda è posta a poche centinaia di metri dall'altra inferiore della Schwebebahn presso il quartiere di Loschwitz, decisamente storico ma non in centro in quanto sino agli anni venti del secolo scorso



**A cura della
Redazione**

**Nei prossimi
numeri**

**Reportage
Il consorzio INBUS**

**Storia
La Guidovia della Madonna della
Guardia**

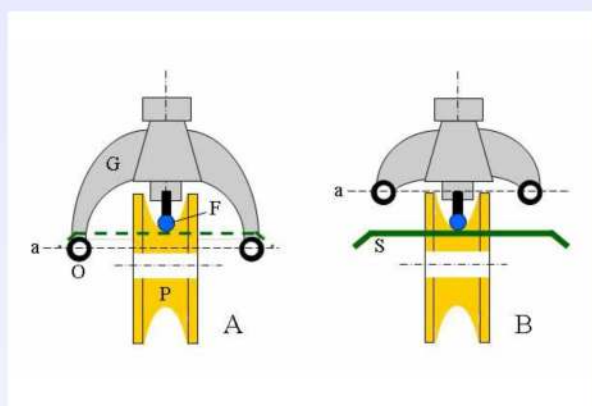
**Speciale
La rete tranviaria di Milano**

**Rotabili
Lancia Esatau P ufficio mobile PT**

**Tecnica
Linea aerea tramviaria per trolley a
rotella e per archetto**

E tanto altro ancora...

**Buona lettura.
Lo staff redazionale**



Seguici sui social



**Resta aggiornato sulle nostre attività, segui il nostro canale ufficiale
<https://www.facebook.com/MuseoFITRAM/>**

**Puoi trovare inoltre informazioni e news tramite il nostro gruppo
<https://www.facebook.com/groups/562645323850342/>**

Collabora con noi

**La nostra rivista è in costante crescita, se vuoi partecipare
e collaborare con noi, se hai delle fotografie interessanti, delle
notizie che possono essere utilizzate per gli articoli, contattaci
al nostro unico indirizzo mail: redazione@assofitram.it**

**Attenzione: le fotografie in formato digitale dovranno avere
il lato più corto non inferiore a 2000 pixel.**

**Tutto il materiale inviato, salvo previ diversi accordi,
non verrà restituito.**



Alessio Bruni © Trasporti nel Tempo



090320222

