

Anno 4 - n° 2

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



48 PAGINE

Trasporti nel Tempo



Kölner Verkehrs-Betriebe

Il museo del tram di Colonia

Prototipo per tutta la vita

La storia del Macchi 112

Newry and Bessbrook

Una tranvia per merci strada-rotaia

**Il poster centrale:
Fiat 309/1 L**



Campagna tesseramento anno 2024

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 2024**

IBAN: IT35B 03069 09606 1000 00131994

**Associazione FITRAM
Banca INTESA SAN PAOLO**

- ✓ **Socio Ordinario (€ 75,00)**
(comprensivo di 4 numeri di *Trasporti nel Tempo* consegnati a mano)
- ✓ **Socio Ordinario (€ 80,00)**
(comprensivo di 4 numeri di *Trasporti nel Tempo* spediti in unica soluzione)
- ✓ **Socio Ordinario (€ 95,00)**
(comprensivo di 4 numeri di *Trasporti nel Tempo* spediti all'uscita di ogni numero)
- ✓ **Socio Sostenitore (€ 50,00)**
- ✓ **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:

Alessio Bruni; Elisa Cozzani;
Enrico Nigrelli; Nora Petrelli

Revisione bozze:

Fabio Defilippo

Collaboratori:

Paolo Arborio; Roberto Cabiati; Carlo Carera; Fabio Cavaglieri; Andrea Cozzolino; Enrico Dellepiane; Mino Duchini; Alessio Godani; Paolo Gregoris; Claudio Guastoni; Maurizio Merli; Giovanni Molteni; Leonardo Nigrelli; Alessio Pedretti; Carlo Petrolini; Piero Pierallini; Boris Romeo; Silvia Tarca; Fulton Voza; Alexander Webber; Massimo Zannoni.

Copertina

**Fiat 668 Mauri di ATC La Spezia
N° 203 fresco di restauro
rientrato in deposito dopo
il raduno di marzo.**
(Foto A. Bruni - 18/03/2024)

Retro copertina

**Iveco 671.12.24 Portesi del 1988
di Claudio Bellini ripreso al raduno
di Asti.**
(Foto R. Cabiati - 06/04/2024)

**Progetto grafico e
Impaginazione**

 **Dea3C**
arti grafiche
e multimediali



Trasporti nel Tempo Anno 4 - n° 2

L'editoriale <i>(Alessio Bruni)</i>	pag. 4
News <i>(A cura della Redazione)</i>	pag. 5
Mondo FITRAM 50 anni e non sentirti <i>(Stefano D'Imporzano)</i>	pag. 8
Museale Il "Museo del Tram" di Colonia <i>(Piero Pierallini)</i>	pag. 12
Rotabili Una vita da prototipo <i>(Enrico Nigrelli)</i>	pag. 18
Manifestazioni Raduno di San Giuseppe a La Spezia <i>(Alessio Bruni)</i>	pag. 27
Storia La Newry and Bessbrook <i>(Nora Petrelli)</i>	pag. 32
Dalle altre Associazioni Non solo mezzi ma anche persone <i>(Roberto Cabiati)</i>	pag. 40
Nei prossimi numeri... <i>(A cura della Redazione)</i>	pag. 47

Caro lettore,

l'estate è iniziata e le alte temperature non sono molto ben accette dai dei nostri antichi autobus ma i motori ruggiscono lo stesso anche se più cautamente.

La primavera ci ha nuovamente portato a partecipare ad alcuni splendidi raduni, oltre che a La Spezia anche ad Asti e poi in provincia di Piacenza, siamo sempre tornati a casa soddisfatti dei chilometri che abbiamo percorso e di ciò che abbiamo visitato.

Non altrettanto soddisfacente invece è la situazione odierna del nostro mestiere: ormai vediamo un po' in tutte le aziende italiane una carenza di autisti che mai prima d'ora si era vista.

In particolar modo posso dire che la situazione di ATC La Spezia è arrivata a livelli di organico veramente risicati che nei vari alti e bassi degli anni passati non si erano mai registrati.

Le problematiche, a livello italiano, sono sicuramente legate al salario, che, negli anni, ha fatto perdere di valore il mestiere di conducente di autobus, ma anche alla sicurezza sul lavoro: sempre più spesso ci si trova ad avere a che fare con personaggi maleducati e malintenzionati.

Tutte queste situazioni, sommate al monte di responsabilità che i conducenti hanno verso il codice della strada, non invogliano di sicuro un lavoratore e se invece un ragazzo, che avesse la passione della guida e del mestiere, dopo essere stato messo al corrente di tutti questi problemi, sommati alle ore di studio e pratica che dovrà affrontare ed al denaro necessario per conseguire la patente ed il relativo CQC, è quasi scontato che rinunci...

In particolare nella nostra città si è aggiunta anche la perdita del subappalto del Tpl da parte di Seal, questo ha fatto sì che molti autisti, visto il periodo di incertezza lavorativa che stava andando a crearsi, decidessero di lasciare l'azienda.

Mi dispiace dover affermare che tutti questi problemi hanno avuto una ricaduta anche sulla nostra bella associazione in quanto strettamente legata a questo mestiere.

In questi ultimi mesi ho potuto registrare un calo di tesseramenti proprio legati al disinteresse di tanti soci verso l'azienda, sia ATC che Seal, sfociati in licenziamenti e quindi anche allontanandosi dall'associazione.

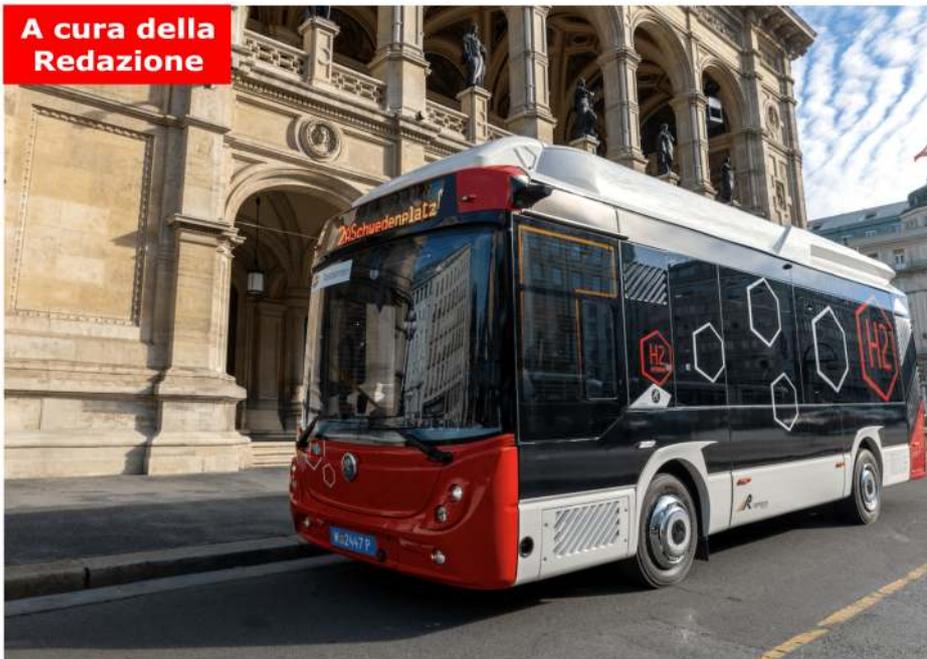
In particolar modo chi, ancora dipendente Seal, non ha la sicurezza dello stipendio di un tempo, si trova a dover rinunciare a cose come la tessera di FITRAM.

Speriamo allora che i nostri politici capiscano la nostra situazione, meglio tardi che mai, ed il mestiere dell'autista di autobus possa tornare ad essere un "signor lavoro" in modo da poterci dedicare di nuovo appieno alla nostra passione.

Buona lettura.

Alessio Bruni





Rampini: per la città di Vienna dieci nuovi autobus ad idrogeno

Gli autobus ad idrogeno Hydron di Rampini si preparano ad attraversare le strade di Vienna.

La Wiener Linien, il principale gestore dei trasporti pubblici nella capitale austriaca, ha infatti acquistato per 12 milioni di Euro dieci autobus ad idrogeno in seguito ad una gara d'appalto.

Questi mezzi saranno utilizzati a partire dalla metà del 2025 sulle linee 2A e 3A nel centro città, sostituendo gli attuali autobus elettrici.

Gli autobus Rampini potranno rifornirsi in una stazione di idrogeno gestita da Wien Energie e Wiener Netze, impiegando idrogeno verde prodotto sul posto a Vienna.

Con una lunghezza di otto metri, il Rampini Hydron è dotato di un motore elettrico da 230 kW alimentato da una batteria da 170 kWh.

La cella a combustibile produce elettricità mediante l'idrogeno contenuto in tre bombole da 3,6 chilogrammi cadauna.

L'alimentazione ad idrogeno garantisce un rifornimento rapido ed un'autonomia di 450 chilometri.

Gudrun Senk, amministratore

In alto: un Rampini Hydron in servizio per le strade di Vienna.

A lato: uno dei tanti autobus elettrici oggi in circolazione.

(Foto Archivio Dea3C)

NEWS

27 città europee avranno una flotta di bus a zero emissioni entro il 2030

Norvegia, Slovenia, Danimarca e Paesi Bassi hanno toccato il 100% delle vendite di nuovi autobus urbani ad emissioni zero nel 2023.

Secondo un recente studio di Transport & Environment, gli autobus elettrici a batteria hanno raggiunto il 36% delle vendite nel segmento Classe I nel corso del 2023 nell'Unione Europea, ma la cosa ancora più interessante è che, secondo le proiezioni dell'organizzazione, il tasso di crescita dei nuovi autobus urbani dell'UE potrebbe essere ad emissioni zero già nel 2027.

Otto città europee mirano a raggiungere il 100% di flotte di autobus a zero emissioni nel 2025, mentre altre 19 puntano allo stesso obiettivo nel 2030.

Questo evidenzia che la regolamentazione dell'UE è in ritardo rispetto alla realtà del mercato, poichè gli standard di CO2 recentemente adottati per i veicoli pesanti richiedono che il 90% dei nuovi autobus urbani sia ad emissioni zero entro il 2030 ed il 100% entro il 2035.

delegato di Wiener Linien, ha commentato: "Abbiamo testato il nuovo autobus in anticipo in modo intensivo e stiamo sfruttando le sinergie all'interno del Gruppo Wiener Stadtwerke con il nuovo sistema di propulsione. L'innovativa tecnologia batteria-idrogeno consente un funzionamento per tutto il giorno senza interruzioni della carica. L'idrogeno verde necessario viene prodotto direttamente in loco a Vienna, in modo da essere indipendenti e neutrali dal punto di vista climatico. Questo ci permetterà di ridurre ulteriormente le emissioni ed allo stesso tempo di offrire ai nostri passeggeri l'elevato livello di comfort di Wiener Linien."



SafeStop di MAN: il sistema, che rileva l'inattività del conducente e porta l'autobus ad arrestarsi in sicurezza

MAN lancia la tecnologia Safe-Stop Assist, mirata a prevenire gravi incidenti con gli autobus.

Il sistema, che rileva l'inattività del conducente e porta l'autobus ad arrestarsi in sicurezza, sarà offerto su tutta la nuova gamma di autobus interurbani e turistici model year 2024.

Il sistema utilizza il riconoscimento dell'attività di guida interagendo con le altre tecnologie Adas del veicolo.

Con l'aiuto di un sensore integrato nella parte anteriore dell'autobus e di una telecamera posizionata dietro il parabrezza, il sistema monitora costantemente il mantenimento della corsia, la distanza, la posizione e la velocità relativa degli oggetti che precedono.

Se l'arresto di emergenza non

viene annullato, il sistema attiva automaticamente le luci di emergenza per avvisare gli utenti della strada che seguono.

Concluso l'arresto, l'autobus mette in folle ed inserisce automaticamente il freno di stazionamento elettronico.

Inoltre, sblocca le porte e accende l'illuminazione interna, in modo da poter fornire assistenza senza complicazioni in caso di emergenza.

*"Succede spesso che il conducente sia improvvisamente incapace di agire a causa di eventi imprevisti, come ad esempio emergenze mediche. Le conseguenze possono essere devastanti", afferma **Barbaros Oktay**, responsabile del settore autobus di MAN Truck & Bus.*

"L'esperienza dimostra che in questi casi non è raro che autobus e pullman escano di strada o si scontrino con altri utenti della strada. Nessun altro costruttore offre un sistema di questo tipo per tutti gli attuali modelli di autobus. Tuttavia, non è questo il motivo per cui è una delle innovazioni più importanti dell'anno modello 2024, ma piuttosto perché può prevenire gravi incidenti".

ATM Milano riapre la storica funivia di Pigra sul Lago di Como: è la più ripida d'Italia

La riapertura della storica funivia di Pigra diventa realtà.

Sarà ATM Milano ad occuparsi dell'impianto che collega Argegno con Pigra.

L'azienda si era fatta avanti quando lo scorso ottobre il Comune aveva avviato l'iter per raccogliere le manifestazioni di interesse circa la riapertura della funivia.

L'impianto di Pigra era fermo dall'ottobre del 2022; ora, dopo un anno e mezzo, grazie alla procedura per l'affidamento della gestione curato dall'Agenzia per il trasporto pubblico locale del bacino di Como, Lecco e Varese, è stato individuato l'operatore che gestirà l'impianto.

Si ritiene che la riapertura della funivia di Pigra, così come quella degli altri impianti a fune sia di primaria importanza in quanto la funivia, oltre a rappresentare importanti attrattori turistici per la zona, creano opportunità, connessioni e crescita economica.

La funivia è, infatti, il ponte che collega il passato al futuro ed il volano.

Inaugurata nel 1971, rappresenta un collegamento essenziale all'abitato del sottostante Comune di Argegno, sede di un'importante stazione di trasporto lacuale e punto di interscambio per gli autobus che collegano l'Alto Lago e la Val d'Intelvi alla città di Como.

Due cabine da 12 posti si alternano lungo un percorso che ha pendenze notevoli, dal 71% al 95%, e permettono al viaggiatore di godere di un'incomparabile vista sul lago e sui monti circostanti.

L'importanza di quest'opera non è certo solo turistica, infatti, essa costituisce ancora oggi un vero e proprio cordone ombelicale fra il paese, Pigra, e la riva del lago dove vi è la possibilità di raggiungere Como o Bellagio tramite i battelli della navigazione del lago di Como.

A lato: una cabina della funivia di Pigra.
(Foto Archivio Dea3C)





Un gigante a Berlino: il nuovo tram Urbanliner Flexity di Alstom

La BVG di Berlino si conferma un'azienda sempre più orientata al cliente, e grazie al monitoraggio dei flussi di passeggeri e della rete ha nelle sue continue misure di miglioramento per garantire viaggi sempre più confortevoli ed affidabili e per convincere sempre più cittadini berlinesi a passare dal privato al trasporto pubblico.

Più lunghezza, più spazio e risparmio energetico: queste sono le caratteristiche del moderno tram berlinese e quello che Alstom presenta sembra soddisfare pienamente le aspettative.

Dopo il mock-up presentato nel 2021, è ora la volta del veicolo vero e proprio: il 3 luglio 2024 Alstom ha presentato il nuovo tram Urbanliner Flexity al Consiglio di amministrazione di BVG a Berlino.

Con i suoi nove moduli e 50,89 metri di lunghezza e 2,40 metri di larghezza, è il tram più lungo mai costruito per la città tedesca.

Il colosso è stato ordinato da BVG in 20 unità secondo l'accordo quadro del 15 dicembre 2020 con Bombardier (poi fusa in Alstom), che prevede l'acquisto di un massimo di 117 nuovi tram Flexity.

La messa in servizio del prototipo è prevista per l'inizio del 2025, mentre la consegna dei

veicoli di serie è prevista entro il 2026.

Il primo esemplare circola nelle ultime settimane sulla pista di prova del produttore a Bautzen, in Sassonia, dove vengono costruiti i veicoli di serie; e la consegna a BVG è prevista entro l'estate.

Si prevede di circolare sulla linea M4 (Hackescher Markt-Falkenberg o Zingster Straße, una deviazione con tre fermate), una delle linee più forti della rete di Berlino, con un tempo di percorrenza di 37 minuti.

Il servizio è attivo 24 ore su 24, con corse ogni 3-4 minuti nelle ore di punta, ogni 6-7 minuti dalle 5.30 alle 8.30 e dalle 19.30 alle 0.30, poi ogni 30 minuti.

La linea M4 è già dotata di lunghe banchine, predisposte per accogliere due tram in comando multiplo vista la crescente domanda di trasporto sulla linea, che ormai si attesta intorno ai 100.000 passeggeri/giorno per direzione.

Il modello berlinese è uno dei tram più lunghi del mondo; presentato al deposito LPP di Lichtenberg, il veicolo può ospitare 312 passeggeri, di cui 92 seduti; ci saranno spazi multifunzionali per disabili, biciclette e sedie a rotelle.

Grazie ad uno studio della disposizione interna, i veicoli risultano più larghi e spaziosi di quelli oggi in servizio.

L'accesso al veicolo avviene tramite sei doppie porte su ciascun

lato, il che significa che sei moduli su nove sono dotati di porte.

Il pavimento è interamente ribassato; uno studio dei carrelli ha consentito l'eliminazione delle ultime barriere in prossimità degli snodi ed una minore aggressività nei confronti del binario.

Sono stati installati sedili ad altezze diverse per rendere ancora più agevole il viaggio delle persone con disabilità motoria.

La livrea è gialla, che caratterizza tutti i veicoli BVG; l'interno presenta anche alcuni elementi gialli, come i corrimano.

L'illuminazione interna viene regolata automaticamente in base alla luce del giorno; i sedili sono ancora più comodi, con maggiore distanziamento; il posizionamento è curato affinché tutti i passeggeri seduti possano beneficiare della massima visibilità e non ci sono posti sacrificati dai montanti.

Anche la comunicazione è stata curata: grandi schermi multifunzionali, praticamente distribuiti su quasi ogni modulo, forniranno ai passeggeri quante più informazioni possibili in tempo reale.

L'ergonomia della cabina di guida è stata migliorata ed il conducente avrà, tra le altre cose, telecamere al posto degli specchietti.

Il tram è mosso da 16 motori asincroni, da 55 kW di potenza ciascuno, per un totale di 880 kW; i carrelli di trazione saranno quattro.

Flexity è già presente a Berlino: Bombardier Transportation, (poi Alstom) ha consegnato un totale di 231 tram Flexity a pianale ribassato a BVG tra il 2008 ed il 2022, in cinque moduli da 30 metri di lunghezza e sette moduli da 40 metri di lunghezza.

In alto: il gigante Alstom realizzato per BVG Berlino alla presentazione alle autorità.

(Foto Archivio Dea3C)



50 anni e non sentirli

I cinquant'anni del Fiat 308L Menarini

Quest'anno il traguardo dei cinquant'anni tocca al Fiat 308L Menarini, immatricolato per la prima volta nel 1974 presso la Motorizzazione Civile di Torino ed assumendo la targa TO L62367.

Sul foglio complementare del mezzo venne riportata la seguente trascrizione: "Autobus in servizio privato, autorizzato

In alto: il Fiat 308L presenza all'ASI Transport Show del 2013 presso Lancia (CH) partecipando alla grande sfilata verso Ortona.

(Foto: A. Godani - 2013)

A lato: il nostro 308L durante il servizio presso lo stabilimento Olivetti di Ivrea.

(Foto Archivio Olivetti)



al trasporto esclusivo dei dipendenti della S.p.A. Ing. C. Olivetti & C. di Ivrea (TO).

I viaggiatori dovranno essere muniti di tesserino di riconoscimento”.

Lo stabilimento Olivetti già dal 1937 istituì un servizio di collegamento con autobus propri che dalle vallate limitrofe trasportavano i dipendenti verso lo stabilimento di Ivrea.

Sui mezzi della Olivetti viaggiarono oltre 500 operai ogni giorno ed il servizio era costituito da 11 linee con regolari partenze e ritorni, oltre che da alcuni servizi complementari: servizi scolastici per i figli dei dipendenti e servizi delle colonie stagionali.



Alla fine degli anni '70, con il progressivo aumento della motorizzazione privata, il servizio casa-lavoro della Olivetti venne ridimensionato, tuttavia venne istituito un collegamento giornaliero con tre coppie di corse tra la sede centrale di Ivrea e quella distaccata di Milano.

Questo servizio era svolto proprio dal Fiat 308L Menarini.

I 308 acquistati dalla Olivetti nel 1974 erano due: quello destinato a sconfinare in Lombardia aveva una livrea con varie tonalità di rosso, mentre il nostro, destinato ai servizi "interni" aveva una colorazione blu tendente al viola ed era destinato alla linea che lambiva il territorio della Valle d'Aosta.

Proprio per questo motivo, nel 1987, il mezzo, e con molta probabilità anche la linea di collegamento con lo stabilimento, vennero trasferiti alla Società Valdostana Impresa Trasporti Automobilistici S.p.A. (V.I.T.A.) che lo utilizzarono sino alla fine degli anni '80.

Ma per il fortunato autobus, la carriera non era terminata!

Nel 1989 il 308 lascia il Piemonte per trasferirsi nella vicina Lombardia, più precisamente ad Adro in provincia di Brescia dove effettuerà alcuni servizi turistici e successivamente de-

In questa pagina dall'alto al basso: il posto guida, la selleria ed il motore del 308L.

(Foto S. D'Imporzano)

A lato: inverno 2008, trasferimento del 308L da Adro a La Spezia; sosta presso la vecchia stazione dismessa di Valmozzola nella Val di Taro.

(Foto A. Godani - 2009)

In basso: la partecipazione all'ASI Transport Show in terra abruzzese.

(Foto A. Bruni - 2013)

dicati alle scuole per conto di una ditta privata, la Lancini Giovanni.

Successivamente il mezzo venne ridipinto di giallo e conservava ancora la scaletta con l'imperiale nella parte posteriore come in origine.

Il servizio di trasporto scolastico termina per esigenze di percorsi non idonei alla tipologia del mezzo nel 2007, ma l'anno successivo entra a far parte della collezione storica di Associazione FITRAM e venne trasferito a La Spezia percorrendo la Via Emilia, la Valle del Taro ed il Passo delle Cento Croci.

Considerato il buono stato del mezzo, sia dal punto di vista meccanico che da quello della carrozzeria, l'anno successivo, nel 2009, arriva il Certificato di Rilevanza Storica emesso dal-



l'ASI ed iniziano le revisioni biennali presso la Motorizzazione Civile del capoluogo ligure. Dal 2009 al 2016 il Fiat 308L Menarini viene utilizzato assieme al Fiat 308 Cameri per il trasporto dei soci nelle gite sociali e nelle manifestazioni e raduni organizzati dalla FITRAM e delle

altre Associazioni; l'evento più importante e più impegnativo avviene nella primavera del 2013, quando partecipa all'ASI Transport Show di Lanciano in provincia di Chieti. Viene utilizzato per alcune gite sociali, la più importante ed impegnativa è quella organizzata





a dicembre 2013 ai mercatini di Natale di Firenze.

Le sospensioni meno rigide del 308 Cameri, lo rendono il mezzo più gettonato dai nostri soci, tuttavia il 308L Menarini è utilizzato maggiormente per i servizi storici commissionati dagli enti locali, come l'infiorata di Brugnato, le domeniche estive al centro commerciale e la sfilata medioevale di Santo Stefano.

Nel 2016 nasce qualche problema meccanico e soprattutto di carrozzeria, non ci dobbiamo dimenticare che la maggior parte della vita lavorativa del mezzo si è svolta su strade innevate e salate dell'alto Piemonte e della bassa Valle d'Aosta, pertanto il 308L viene progressivamente sostituito nei suoi servizi storici e quindi fermato.

Dal 2017, dopo la decisione del

Consiglio Direttivo di restaurare il mezzo, immediatamente iniziano i lavori di risanamento sia degli interni che della carrozzeria.

I lavori procedono lentamente a causa della repentina espansione dell'Associazione che in poco tempo acquisisce circa 40 autobus ed a causa di alcuni trasferimenti delle sedi operative.

Avviene purtroppo il fermo dei lavori a causa Covid e finalmente nel 2021 questi possono ripartire.

Ad oggi il mezzo è in attesa di terminare l'ultima parte del restauro, la verniciatura, che presumibilmente verrà effettuata entro la fine dell'anno, quando sarà inaugurato e restituito ad una nuova vita!



In alto: una fase dei lavori di restauro operati sul Fiat 308L Menarini.

(Foto G. Castorina - 2021)

A lato: esposizione statistica a La Spezia in Piazza Cavour in occasione della manifestazione Cercantico.

(Foto A. Godani - 2015)



©Straßenbahn-Museum
Thielenbruch

Il "Museo del Tram" di Colonia

Il museo del tram dell'azienda di trasporti pubblici di Colonia (Kölner Verkehrs-Betriebe, KVB)

In alto: questa immagine ritrae il museo con il piazzale antistante, si può apprezzare la varietà di mezzi esposti, la maggior parte dei quali sono accessibili anche all'interno.

(Foto Archivio Straßenbahn-Museum Thienenbruch)

A lato: la vettura n° 407, si tratta del primo tram elettrico in servizio a Colonia, realizzato dalla Van Der Zypen & Charlier per la parte meccanica e dalla Siemens & Halske per la parte elettrica.

Di questo veicolo ne furono costruiti, tra il 1901 ed il 1908, oltre 300 esemplari. Questi mezzi relativamente piccoli (potevano trasportare in tutto una trentina di passeggeri di cui la metà seduti su panche longitudinali) erano concepiti in tal modo in quanto, all'epoca, molte strade del centro cittadino erano strette e le ridotte dimensioni del veicolo agevolavano l'iscrizione nelle curve di raggio ridotto.

(Foto P. Pierallini)



A lato: la vettura denominata dall'utente affettuosamente "Sputnik".
In basso a sinistra: la vettura Samba.
(Foto Archivio Straßenbahn-Museum Thielenbruch)
In basso a destra: la vettura 6108
impiegata come veicolo di servizio.
Tutti veicoli sono ripresi all'interno del deposito museo.
(Foto P. Pierallini)

Il museo è dedicato quasi esclusivamente ai mezzi ed alla storia del trasporto pubblico della città di Colonia, ma non si tratta di una settore di tale azienda, bensì di un'iniziativa privata gestita da appassionati. L'azienda di trasporto pubblico di Colonia ha comunque un importante ruolo di supporto (soprattutto tecnico) dell'attività museale. La gestione è totalmente affidata a volontari, molti dei quali sono ex dipendenti dell'azienda stessa. Si tratta di persone che, oltre a conoscere bene l'azienda, hanno spesso una preparazione tecnica che si rivela molto preziosa nell'attività di conservazione, restauro e manutenzione dei mezzi esposti. Il museo è stato aperto nel settembre del 1997, ma l'idea di preservare i mezzi dismessi dal-



la KVB risale fino alla fine degli anni '60, quando un gruppo di cittadini di cui facevano parte diversi dipendenti ed ex dipendenti della KVB ha iniziato a raccogliere mezzi dismessi ed a preservarli in alcune rimesse aziendali. Quando, nel 1994, fu inaugurato il grande deposito tranviario di Colonia-Merheim si resero disponibili alcuni fabbricati adibiti a rimessa periferica. Uno di questi si trovava Thielenbruch e, per le sue caratteristiche strutturali e di ubicazio-

ne, parve subito adatto ad accogliere il materiale, fino ad allora distribuito in vari depositi, ed esporlo in forma museale. La KVB mise l'immobile a disposizione dell'associazione e questo fu l'inizio dell'attività museale. Il museo si trova a Thielenbruch, un sobborgo all'estrema periferia orientale di Colonia, facilmente raggiungibile con la tranvia (il capolinea della linea 18 è integrato nell'area del museo) o con l'auto (ampie possibilità di parcheggio gratuito nelle im-





mediate adiacenze del museo). Come precedentemente accennato, essendo la gestione del museo totalmente in mano a volontari, le possibilità di visita sono limitate: il museo è aperto circa una decina di volte l'anno (per i giorni di apertura si può fare riferimento al sito internet <https://www.hsk.koeln>). Oltre ai mezzi esposti, il museo

offre una dettagliata panoramica della storia del trasporto pubblico nell'area di Colonia. In un ampio locale si può ammirare una vasta collezione di modelli di vetture tranviarie e di autobus oltre a moltissimi documenti (articoli di giornali, orari, disposizioni di servizio) e cimeli quali uniformi del personale, targhe, biglietti et similia.

A lato: il convoglio Finchen.
In basso: ancora una vista esterna del piazzale antistante il museo con una bella parate di mezzi preservati.
(Foto P. Pierallini)

A bordo di una vettura un grande plastico arricchisce l'offerta museale.

E' inoltre presente all'interno del museo un negozio di vari oggetti: libri, modelli e gadgets inerenti il trasporto tranviario.

In una vettura tranviaria è stato allestito un piccolo cinema in cui - grazie alla tecnica 3D - si può effettuare un viaggio virtuale attraverso Colonia a bordo di un tram all'inizio del secolo scorso (si tratta di una versione semplificata del "Timeride" che si trova nel centro di Colonia).

Un'altra apprezzata attività del museo è l'effettuazione di convogli storici con i mezzi ancora in grado di circolare sulla rete.

Questa attività è svolta peraltro raramente perchè richiede una complessa preparazione tecnica e logistica in quanto i viaggi avvengono sulla rete del KVB e quindi deve essere ridotta al





minimo l'interferenza con il servizio ordinario ed inoltre i mezzi devono essere in grado di viaggiare con la massima sicurezza di esercizio.

Il museo pubblica due volte all'anno la rivista "Samba" che, oltre ad essere un bollettino di informazioni sull'attività dello stesso, contiene articoli riguardanti il servizio tranviario nella città di Colonia ed anche in altre città della Germania.

Tra le altre curiosità "Samba" era anche il soprannome di una vettura che, a causa di un particolare sistema delle sospensioni, dava al viaggio una caratteristica impressione "danzante"!

Realizzato da Westwaggon per la parte meccanica e da Kiepe per quella elettrica, entrò in servizio negli anni 1953/54 e vi rimase (negli ultimi tempi come veicolo-officina) fino alla fine degli anni '70.

Nel 1982 fu allestito come vettura per turismo/feste e circolò sulla rete fino al 1999.

Il viaggio attraverso la città con possibilità di rinfresco, musica e (entro certi limiti in termini di spazio disponibile) danza.

Il viaggio con Samba era un'esperienza molto piacevole so-

prattutto di sera/notte: si pensi ai vari ponti sul Reno dai quali si gode un bellissimo panorama della città illuminata.

Tra i vari veicoli preservati troviamo lo Sputnik, nato nel 1958 (costruzione Düsseldorfer Waggonfabrik) che fu il primo tram articolato in servizio a Colonia.

Al momento della sua immissione in servizio circolavano ancora circa 400 vetture con la cassa di legno il cui esercizio, in particolare a causa degli elevati costi di manutenzione, divenne sempre più oneroso.

Il nuovo veicolo fu subito molto apprezzato dai viaggiatori che

gli affibbiarono il nome "Sputnik", il satellite artificiale lanciato dall'Unione sovietica nel 1957.

Ne furono costruiti inizialmente 26 esemplari (aumentati successivamente di circa 50 unità, ottenute accoppiando un rimorchio a delle vetture a due assi precedentemente realizzate).

Questi veicoli rimasero in ser-

Sopra: la vettura Aufbauwagen. Sotto: il convoglio A 5 (articolato ad otto assi).

Questo veicolo ha costituito per oltre quarant'anni l'immagine del KVB.

(Foto Archivio Straßenbahn-Museum Thienenbruch)



Sopra: panoramica del museo con una bella parata di veicoli esposti.

(Foto Archivio A. Bortz)

Qui sotto: la vettura 1155 e relativa rimorchiata.

(Foto P. Pierallini)

vizio fino al 1968; il motivo della dismissione fu dovuto alla loro larghezza di 2,35 metri che divenne problematica al momento della standardizzazione delle Infrastrutture per una larghezza dei veicoli di 2,50 metri.

Di particolare interesse troviamo il convoglio Finchen, costruito da P. Herbrand & Co. (motrici) e van der Zypen & Charlier (rimorchiata) tra il 1911 ed il 1914 in diversi esemplari; è rimasto in servizio fino agli anni '60 del secolo scorso.

Esso venne progettato e costruito per l'impiego sulla linea interurbana Colonia-Frechen che, fino dalla sua inaugurazione nel 1883, veniva esercita con treni a vapore.

Deve il suo nome alla lettera F che indicava il percorso da Colonia alla località periferica di Frechen.



La lettera F venne ben presto trasformata in Finchen, abbreviazione del diminutivo del nome femminile Josefina (Josefinchen/Finchen) allora molto in voga.

Dopo un lungo periodo di riposo in un deposito periferico, il convoglio è stato restaurato e reso idoneo per l'effettuazione periodica di treni storici.

Questa attività è peraltro quasi cessata a causa di motivi tecnici nel 1990.

Attualmente il convoglio, pur essendo funzionante, viene utilizzato molto raramente, poiché, non essendo conforme alle

attuali norme di sicurezza, i suoi viaggi richiedono un'assistenza di personale tecnico molto intensa.

Da non trascurare inoltre la vettura Aufbauwagen, si tratta di un veicolo costruito nell'immediato dopoguerra dalla Westwaggon per la parte meccanica e dalla Siemens-Schlucker Werke per quella elettrica, con i limitati mezzi all'epoca disponibili e molto materiale di recupero, prelevato da mezzi precedentemente dismessi (vetture costruite negli anni '20/'30 del secolo scorso) e/o avariati.

I veicoli di questa piccola serie





(in tutto una decina di esemplari) furono riammodernati negli anni '50 e poterono così continuare il servizio passeggeri fino verso la metà degli anni '60. Successivamente furono impiegati ancora qualche anno come veicoli di servizio. Ed ancora il complesso denominato A 5 che venne concepito originariamente nel 1956 nella versione a sei assi dalla Düsseldorf Waggonfabrik. Il veicolo fu un successo e fu venduto a molte aziende di trasporti; a Colonia i convogli arrivarono solo nel 1964 nella versione originale e quattro anni dopo iniziò - con l'aggiunta di

una sezione intermedia - la trasformazione in veicolo ad otto assi. Con l'ultima consegna di un veicolo ad otto assi da parte del costruttore nel 1971 il KVB arrivò a disporre in totale di circa 200 convogli. Pur mantenendo la struttura immutata, le versioni venivano costantemente migliorate nella parte meccanica ed elettrica/elettronica. A partire dagli anni '80 la livrea beige fu gradualmente sostituita da quella rossa e bianca attualmente in uso (i colori della città di Colonia). Questo veicolo ha costituito per

oltre quarant'anni l'immagine del KVB.

E per concludere la vettura n° 1155 con relativa rimorchiata che furono realizzate in circa 25 esemplari dalla Deutsche Waggon und Maschinenfabrik negli anni 1957/1958 per l'impiego sulla rete extraurbana della KVB (in particolare sulle linee verso Bensberg e Porz).

Nel 1968 le linee extraurbane furono integrate nella rete urbana ed alcune vetture continuarono a viaggiare su di essa come vetture di rinforzo nelle ore di punta.

La maggior parte fu ceduta all'azienda di trasporti locali di Vienna Wiener Lokalbahn WLB che le impiegò sulla linea per Baden fino agli anni Novanta del secolo scorso.

Un particolare ringraziamento va a **William Tanzhaus**, responsabile delle pubbliche relazioni del Sodalizio, per la sua disponibilità, in particolare per quanto riguarda l'autorizzazione alla pubblicazione del materiale iconografico.

In alto: la sala con cimeli, divise, foto, attrezzature varie e la riproduzione di un bel modello della vettura 407.

(Foto P. Pierallini)

Sotto: l'area espositiva dei tram riprodotta con un bel disegno a matita.

(Foto Archivio A. Bortz.)





Una vita da prototipo

Il Macchi 112: nato come filobus per la STEL di Sanremo ed evolutosi nel tempo con altri tipi di alimentazione pur sempre a trazione elettrica

Il filobus Macchi 112, venne realizzato negli stabilimenti della Carrozzeria F.lli Macchi S.p.A di Varese nel 1981, derivandolo dalla produzione di autobus che contemporaneamente erano in corso di realizzazione in quel periodo, e dei quali la carrozzeria riprendeva il disegno, sulla base del telaio automobilistico Fiat 470.12, il più moderno allora disponibile.

Si era trattato di filoviarizzare un telaio nato per l'esercizio a trazione termica; l'Ansaldo fornì

il motore di trazione CV 1227, il gruppo resistivo ed i contattori di avviamento e frenatura, la cui gestione era ora affidata ad una nuova apparecchiatura elettronica a logica statica di progettazione Ansaldo (ERA).

La carrozzeria presentava le caratteristiche tipiche del servizio interurbano con sedili dei passeggeri tutti imbottiti e disposti con modulo 2 + 1.

Il veicolo, lungo complessivamente 11,995 metri, per la movimentazione dei passeggeri di-

sponeva sul lato destro di tre porte a libro in lega di alluminio a comando elettropneumatico, con apertura verso l'interno.

Sulla piattaforma posteriore era presente anche una fila di cinque sedili affiancati in larghezza al veicolo; come nella versione a trazione termica la notevole altezza del piano di calpestio era giustificata dalla presenza

In alto: il filobus Fiat 470.12 Macchi in partenza dal capolinea di La Brezza diretto a Villa Helios.

(Foto G. Porcu - 13/08/1982)

del motore di trazione, in questo caso però alloggiato anteriormente all'asse posteriore e non sullo sbalzo posteriore.

Il posto guida era ubicato a sinistra e rispondeva ai canoni dei primi anni '80; disponeva di una ricca plancia comandi, comune agli autobus Fiat 470 dal quale derivava il telaio delle vettura, di sterzo dotato di idroguida e di sedile ammortizzato ed ergonomico.

Internamente disponeva di 30 posti a sedere e di 75 in piedi, più i due di servizio; l'illuminazione interna era garantita da una fila di plafoniere con lampade ad incandescenza, montate su canaletta al centro dell'impe-



riale, al quale si aggiungeva un punto luce ad uso esclusivo dell'autista.

La finitura di tutto l'insieme era molto curata e di colori gradevoli.

La colorazione esterna della cassa per ragioni legislative vedeva applicata la tinta "arancio ministeriale" con due fasce grigio cenere, una più sottile che si estendeva su ambo i lati al di sotto dei finestrini e recante sul lato destro in corrispondenza delle porte le diciture "entrata" ed "uscita", ed una di altezza maggiore che cingeva tutto il perimetro alla base del veicolo, paraurti compresi.

Gli organi di presa corrente erano di tipo tradizionale.

Come era avvenuto nel 1958 con il Fiat 2411 CaNSA, anche l'innovativo Macchi "112", prima della consegna formale alla STEL di Sanremo, venne esposto al "Salone del Veicolo Industriale" edizione 1981, suscitando interesse ed ammirazione negli addetti del settore.

Giunto a Sanremo esso venne ufficialmente presentato alle

In alto: il filobus Fiat 470.12 n° 61 allo stato d'origine sosta in deposito a Sanremo.

(Foto M. Baroli - 1982)

Al centro: il n° 61 transita in Via G. Matteotti diretto a Villa Helios, seguito da un Fiat 2411 proveniente da Taggia.

A lato: il n° 61 in servizio sull'Urbanano è ripreso in Via Roma diretto a La Brezza.

(Foto F. Dobran - 25/03/1983)

A lato: il n° 61 in servizio regolare sulla linea urbana, transita presso la vecchia stazione ferroviaria di Sanremo in direzione La Brezsa.

(Foto E. Porcu - 11/08/1982)

Sotto: l'inizio delle prove: il n° 61 è ripreso in Corso F. Cavallotti durante una delle prime uscite.

(Foto C. Piacenza)

Autorità locali, alla cittadinanza ed alla Stampa in occasione di un Convegno sui Trasporti Filoviari svoltosi in concomitanza ad Imperia nei giorni 17, 18 e 19 luglio 1981, ricevendo la matricola aziendale "61".

E' opportuno ricordare che si trattava del primo filoveicolo di costruzione interamente italiana che veniva realizzato dopo un quarto di secolo esatto di assenza di nuovi prodotti in questo settore.

L'esercizio di questo filobus, come del resto della maggior parte dei prototipi innovativi, era costellato da frequenti fermi in linea per avarie alla logica di trazione.

Nei primi mesi del 1983, durante la permanenza in officina per la sostituzione, a seguito di grippaggio del compressore, venne montato un nuovo indicatore di linea elettronico a ma-



trice di punti verde chiaro su sfondo nero, telecomandato da una centralina entro la quale erano memorizzate tutte le diciture necessarie, selezionabili attraverso una serie di codici numerici ed un piccolo display a cristalli liquidi in dotazione alla stessa.

Dovranno trascorrere quindici anni prima che un simile equipaggiamento divenga dotazione di serie degli autobus di costruzione Iveco 490 UR.

Nell'occasione si dà la possibilità al personale di guida di escludere la frenatura elettrica, attraverso un interruttore giallo posto in evidenza sul cruscotto e si elimina anche la fascia inferiore in colore grigio cenere uniformando la superficie interessata al colore arancio ministeriale.

Dopo questi interventi congiuntamente ad una buona messa a punto dei circuiti elettronici di comando, l'esercizio di questo





filobus, sempre assegnato alla linea urbana di Sanremo si fece più regolare; nel 1984 venne attrezzato per il servizio ad "agente unico" ricevendo anche una seconda oblitteratrice presso la porta anteriore, che viene così anch'essa abilitata alla salita.

Nello stesso anno viene reimmatricolato nel parco Riviera Trasporti con il numero di matricola 1201; tuttavia i suoi fermi manutentivi sono sempre più lunghi rispetto ai filobus con equipaggiamenti di trazione tradizionali presenti allora nel parco, a volte dovuti solo al tempo necessario al reperimento dei componenti di ricambio necessari, così, dopo un lungo periodo di forzato inutilizzo nel 1985, questa volta a causa di un guasto di entità più grave dei precedenti, viene ancora fermato nel 1987 e, dopo un lungo

In alto: il filobus, dopo i lavori di aggiornamento e passato sotto la gestione RT, sosta alla fermata di San Martino, in direzione La Brezza.

(Foto P. Haseldine - 1985)

A lato: il filobus sta per transitare sotto gli scambi di Piazza C. Colombo per immettersi in Via G. Matteotti.

(Foto E. Porcu - 13/08/1982)

periodo di accantonamento all'interno del deposito durante il quale vengono supposte alcune possibilità di trasformazione con l'adozione di un nuovo equipaggiamento full-chopper (apparecchi che di lì a poco verranno realizzati in serie), o la modifica di quello originale con lo spostamento del reostato sul tetto, al fine di aumentare la velocità di dissipazione del calore generato dallo stesso ed alla fonte del

danneggiamento dei materiali isolanti, venne inaspettatamente rivenduto all'Ansaldo che ne fece richiesta per realizzare il prototipo (era proprio il suo destino!) del veicolo ibrido denominato "Altrobus" presentato al Salone dell'Autobus di Torino nel 1990, la cui discendenza ha poi prestato servizio sulla rete della AMT di Genova.

Terminato il ciclo sperimentale come Altrobus, alla fine degli





no sperimentati alcuni tra i più innovativi tipi di propulsione degli ultimi trent'anni.

Anche se questo modello di filobus non ha avuto fortuna, nel 1985 la Macchi ha realizzato un secondo esemplare di filobus "112", dotato però di reostato posizionato sul tetto fin dall'origine che, immatricolato con il n° 52, ha circolato sulla rete di Belgrado sino al 1997.

Maggiori notizie su questo e gli altri filobus della Stel di Sanremo sono disponibili nel volume "STEL - Dalla Stel alla Riviera Trasporti, 80 anni di filobus a Sanremo" di **Stefano Alfano** ed **Enrico Nigrelli** - edito in proprio - 2022.

anni '90 venne nuovamente riallestito con un nuovo equipaggiamento innovativo a celle di combustibile ad elettrolita polimerico trovando poi collocazione all'interno del Museo della Scienza e della Tecnologia di Milano.

Successivamente venne acquistato da ATM Milano per essere inserito nella propria raccolta di veicoli storici.

Dopo un periodo di permanenza al coperto presso il deposito Farnagosta durato alcuni anni, con la consegna di nuovi convogli per la metropolitana e la conseguente necessità di recuperare spazi adeguati al loro rimessamento, lo stesso è stato trasferito all'aperto nel piazzale antistante.

Sfumate le prospettive di conservazione per mutati orientamenti gestionali il veicolo è stato infine avviato alla demolizione anche se, sicuramente, avrebbe meritato un destino diverso, in quanto su di esso si so-



In alto: l'ex n° 61 STEL trasformato in prototipo dell'Altrobus di AMT Genova.

(Foto L. Kaiblinger)

Al centro: l'ennesima trasformazione: da filobus tradizionale, passando per veicolo ibrido sino a diventare un futuristico autobus elettrico a celle di combustibile, ripreso presso il Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia di Milano.

(Foto D. Caddeo - 27/09/2000)

A lato: foto di fabbrica per un altro Fiat 2470.12.F Ansaldo Macchi, in livrea colore rosso/crema.

(Foto collezione A. Weber)





Fiat 309/1 L Barbi in fotogrammi...



La storia dei trasporti viaggia con la FITRAM

N° 11: Fiat 309/1 L Barbi



DATI INERENTI AL VEICOLO

Casa produttrice	Fiat	Posti a sedere	43
Modello	309/1 L	Posti in piedi	0
Anno di produzione	1969	Motore	Fiat 220 H
Allestimento interno	Interurbano	Cilindrata (cm3)	9161
Carrozzeria	Barbi	Potenza netta massima	112,61 kW
Lunghezza (m)	10,175	Tipo di combustibile	Gasolio
Larghezza (m)	2,50	Tipo del cambio	Manuale

ALCUNI CENNI STORICI

Questo bellissimo Fiat 309 rientra negli ultimi esemplari costruiti in quanto immatricolato nel gennaio 1969, dato che già dall'anno successivo viene sostituito dal Fiat 308, preserie con ancora la meccanica del 309, ma dal 1971 da 308 e 308L nelle due diverse lunghezze.

Il nostro bus è carrozzato da una delle migliori aziende dell'epoca, ovvero la Barbi di Modena, in una versione superlinea con nulla da invidiare ad un turistico, visti gli eleganti interni, tettuccio apribile, aria forzata, etc...

Probabilmente poi declassato alla linea, ha perso la livrea d'origine per la classica tinta unita blu ministeriale per essere utilizzato nel trasporto pubblico locale e poi ha terminato la sua carriera presso l'autoscuola "Lunardon" della provincia di Treviso.

Giunto presso il piazzale di un demolitore di Fonte (TV) è stato acquistato nel 2009 per fortuna ancora integro e funzionante perchè il proprietario dell'autodemolizione lo aveva lasciato in un angolo siccome gli dispiaceva tagliarlo proprio per la sua bellezza.

Speriamo che il Barbi possa tornare il più presto possibile a far splendere la sua classica livrea bicolore degli anni '60 con i suoi doppi fari tondi ed il suo mascherone cromato.



Daniele Paone © Trasporti nel Tempo





Raduno di San Giuseppe a La Spezia

La FITRAM torna ad esporre i veicoli in concomitanza della fiera inaugurando il filobus Mauri totalmente restaurato



Nelle date del 17, 18 e 19 marzo 2024, dopo molti anni di assenza, la FITRAM è tornata ad esporre alcuni bus storici in occasione della festa patronale della Spezia, San Giuseppe, che ricorreva martedì 19 marzo.

In alto: il filobus Fiat 668 Mauri in testa alla fila di automezzi assieme al Fiat 314 Menarini sotto una leggera pioggia.

(Foto A. Bruni - 18/03/2024)

Al lato: il bellissimo Fiat 314 Cansa nella doppia tonalità di rosso della collezione Francobus e di sfondo alcune delle favolose auto iscritte al Cams La Spezia.

(Foto A. Bruni - 17/04/2024)

Questo piccolo raduno è stato organizzato in collaborazione con il Museo Trasporti Autofilotranviari, il Cams di La Spezia e Francobus di **Giuseppe Franco**, con il patrocinio del Comune della Spezia e di ATC.

I mezzi sono rimasti esposti per 3 giorni vicino alle bancarelle della fiera in Piazza Europa.

Il giorno più "ricco di veicoli" è stata la domenica con la presenza di un folto gruppo di auto e moto d'epoca, i mezzi più antichi risalivano agli anni '30 e, poi, fino agli anni '60.

La maggior parte dei veicoli facevano parte dell'associazione Cams di La Spezia ed una bellissima corriera modello Fiat 314/2 Cansa del 1967 della collezione Francobus di Cortona (AR).

La FITRAM, per l'occasione, ha esposto:

- Fiat 308 Cameri del 1973;
- Fiat 418 AC Menarini del 1977;
- Fiat 314/3 Menarini del 1976;
- Fiat Iveco 315.8.17 turbo Menarini del 1987.

Il veicolo di maggior interesse dell'evento è stato un filobus di ATC La Spezia interamente restaurato di carrozzeria ed inaugurato la domenica mattina alle ore 11 in presenza di tutta la dirigenza aziendale, del sindaco di La Spezia **Peracchini** e molti assessori comunali, il tutto contornato dalla musica della banda musicale Puccini di Migliarina.

Il filobus in oggetto è il ben conosciuto Fiat 668 del 1951 matricola aziendale 203 Fi.Tr.A.M. e poi ATC, costruito da Viberti e ricarrozato dalla Mauri di Desio (MI) nel 1975 come prototipo predecessore di altri ammoder-



namenti prodotti in seguito su altri Fiat 668.

Il restauro estetico è stato fatto in 7 mesi da parte dei soci del Museo Trasporti Autofilotranviari, in collaborazione con la nostra associazione.

Qui di seguito trascriviamo una lettera di **Carlo Mauri**, figlio di **Ambrogio**, colui che ebbe l'idea di ricostruire questo filobus in lega leggera di alluminio negli anni '70, scritta alla nostra Associazione il giorno prima dell'evento per salutarci e ringraziare, non potendo essere presente all'inaugurazione.

La primavera 2024 ha visto impegnata la FITRAM con un doppio appuntamento in città dato

che dopo il raduno di marzo organizzato in occasione del patrono di San Giuseppe, si è partecipato ad un raduno sempre statico e sempre nella bella Piazza Europa sabato 11 maggio.

Questa volta si è trattato di un raduno organizzato dal Cams di La Spezia dove, di contorno alle loro bellissime auto e moto storiche, FITRAM ha esposto il Menarini Monocar 1201/3 con gruppi meccanici del Fiat 314/3 della ASP di Asti n° 72.

Lo possiamo vedere esattamente sotto al Palazzo Civico in

In alto: il Fiat 418AC Menarini proveniente dalla Francigena di Viterbo n° aziendale 11 nella fila di bus lungo le bancarelle.

Al centro: vista dall'alto di Piazza Europa presa dalla terrazza della cattedrale la mattina prima dell'inaugurazione del filobus restaurato; lo vediamo infatti coperto dall'enorme bandiera italiana che aveva inaugurato altri bus in passato.

(Foto A. Bruni - 17/03/2024)

A lato: il Fiat 314/3 in esposizione statica presso il Palazzo Civico.

(Foto A. Bruni - 11/05/2024)

Nelle pagine seguenti: Fiat 308 Cameri lungo l'esposizione di mezzi in Piazza Europa; Iveco Fiat 315.8.17 turbo Menarini ex autolinee Marcarelli Benevento alla sua prima partecipazione ad un raduno.

(Foto A. Bruni - 17/03/2024)







Desio 16/03/2024

Carissimi amici Fitram,

il mio saluto a voi tutti,
al Vostro Presidente Alessio, a Maurizio, a Stefano,
a tutte le autorità presenti,

sono a scrivervi perché il mio intento originario di essere lì con voi giungendo a sorpresa in quel di La Spezia , è andato in fumo a causa di impegni lavorativi che, mentre leggerete queste parole, mi vedranno in viaggio.

Il filobus da Voi RINGIOVANITO è per me da sempre

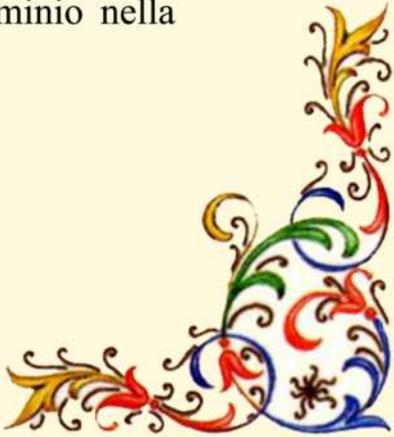
“... IL FITRAM...”

che fu il mio primo evento di consegna nella mia carriera nel mondo autobus.

Allora ero ancora uno studente e non ancora operativo al 100% in azienda , ma aver avuto la possibilità di partecipare alla presentazione con i migliori operai della allora Mauri fu motivo di grandissimo orgoglio.

Ricordo la maniacale ricerca di imperfezioni e la lucidatura a mano del giorno prima della presentazione,

ricordo la cena la sera al Jolly Hotel insieme all’Ing. Lombardi l’allora direttore di Fitram che coraggiosamente ed andando contro corrente, ci affidò l’audace operazione di ricostruzione della carrozzeria con la particolarità dell’utilizzo dell’Alluminio nella carrozzeria al posto del ferro.





Ricordo l'emozione di mio padre Ambrogio per questo piccolo successo tecnologico costruito insieme al fornitore di alluminio la multinazionale svizzera ALUSSUISSE e

ricordo la presenza del titolare della ditta Svizzera HESS che sull'altro versante delle Alpi iniziava a produrre anch'essa carrozzerie in Alluminio, azienda quest'ultima che nei prossimi mesi consegnerà in Liguria dei bus urbani articolati in quel di Genova.

Oramai sono passati quasi 50 anni dal quel lontano 1975, ma nel mio ufficio c'è il bozzetto a colori del bellissimo filobus che oggi grazie a voi è ancora marciante e che con il suo posto guida apparentemente anacronistico potrebbe oggi entrare nella categoria dei TRAM LOOK o cabina chiusa, che nei miei pensieri diventerà una necessità per la sicurezza attiva e passiva dei conducenti nel trasporto pubblico su gomma dei prossimi anni.

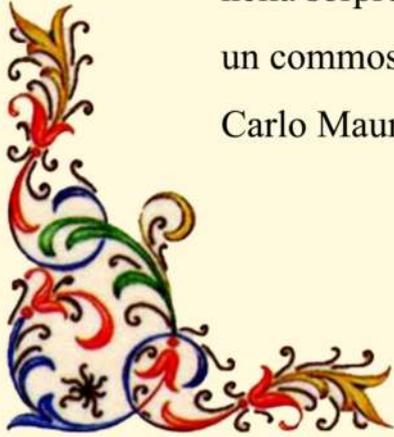
Vorrei concludere con un aneddoto sui viaggi a La Spezia di quel periodo:

un giorno mio padre andò a bussare alle porte della OTO MELARA e chiese se avessero delle ruote di carro armato da venderegli fu risposto..... se ci dice a cosa servono ne abbiamo uno stock con dei difetti e gliele potremmo regalare....ce le regalarono e divennero la parte funzionale dei tavoli rotanti lunghi 14 metri e larghi 2,70 metri sui quali avremmo costruito per oltre 30 anni i fianchi ed i tetti dei nostri autobus.

Per chiudere un grazie di nuovo a tutti Voi ed un grazie al super amico Roberto Cabiati presidente AITE che mi è stato complice nella sorpresa mancata...

un commosso abbraccio

Carlo Mauri





La Newry and Bessbrook

La prima tranvia elettrica per servizio merci con rotabili rotaia-strada, 1884-1948

Uno dei tanti sogni mai realizzati degli inventori nel campo del trasporto pubblico è stato un sistema rotaia-strada, ossia un rotabile che possa indifferentemente utilizzare un binario ferroviario oppure una strada ordinaria.

Vi sono stati vari tentativi in tal senso, tutti finiti in fallimento poco dopo gli iniziali trionfistici proclami sull'innovativo sistema (si veda, ad esempio, il TVR di Nancy).

Ma anche in passato ci fu qualcuno che si avventurò su questa strada e parrebbe con notevole successo, forse proprio per la mancanza di mezzi innovativi, mancanza che spingeva gli inventori a spremersi le meningi verso soluzioni semplici.

Nella zona sud-est dell'Irlanda del Nord, precisamente nella contea di Armagh al confine tra l'Ulster e la Repubblica irlandese, si trova la città portuale di Newry ed a circa cinque chilometri da questa il villaggio di Bessbrook, che oggi più che villaggio appare come un sobborgo di Newry.

Nel XIX secolo Bessbrook fu sede di una fiorente industria tessile, rappresentata quasi esclusiva-

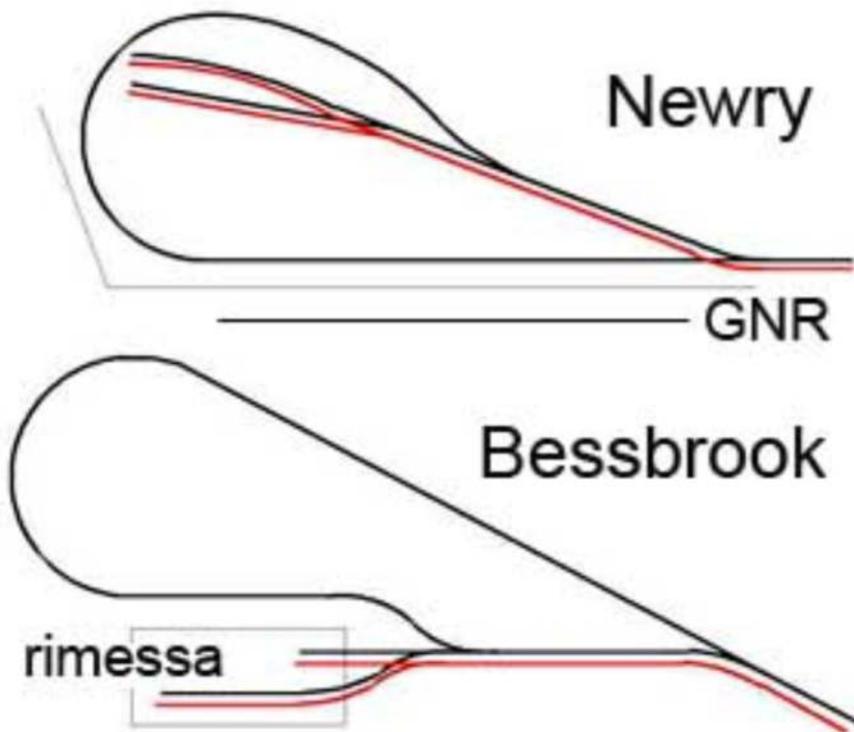
In alto: la linea accanto ad una cascata del Camlough.

Si può notare la presenza della terza rotaia.

Qui sotto: J.G. Richardson, Edward e John Hopkinson.

(Tutte foto Archivio N. Petrelli)





A lato: anelli capolinea a Newry e a Bessbrook; il tratto in rosso indica binario dotato di fasce di rotolamento per ruote stradali.

In basso: poco dopo l'apertura della linea, a Millvale Crossing, treno con motrice 1 e tre carri.

1883 che la direzione della Spinning, nella persona di **Henry Barcroft** si rivolse ad un personaggio già allora noto per i suoi studi sulla trazione elettrica, **Edward Hopkinson**, per la costruzione di una tramvia che potesse risolvere il problema del trasporto delle merci tra i due centri.

Barcroft si era rivolto ad **Hopkinson** avendo già in mente la possibilità di applicare la trazione elettrica alla linea per la presenza nella zona di numerose cadute d'acqua che avrebbero potuto fornire l'energia necessaria, come effettivamente avvenne; ciò dimostra una buona dose di lungimiranza ed anche di audacia in **Barcroft**, nell'affidarsi ad un sistema allora ancora poco più che sperimentale.

Barcroft lasciò a **Hopkinson** la massima libertà nella progettazione della linea, richiedendo come uniche condizioni che la stessa utilizzasse dei carri merci in grado di circolare anche su strada ordinaria al traino di cavalli e che la spesa globale non risultasse superiore a quel-

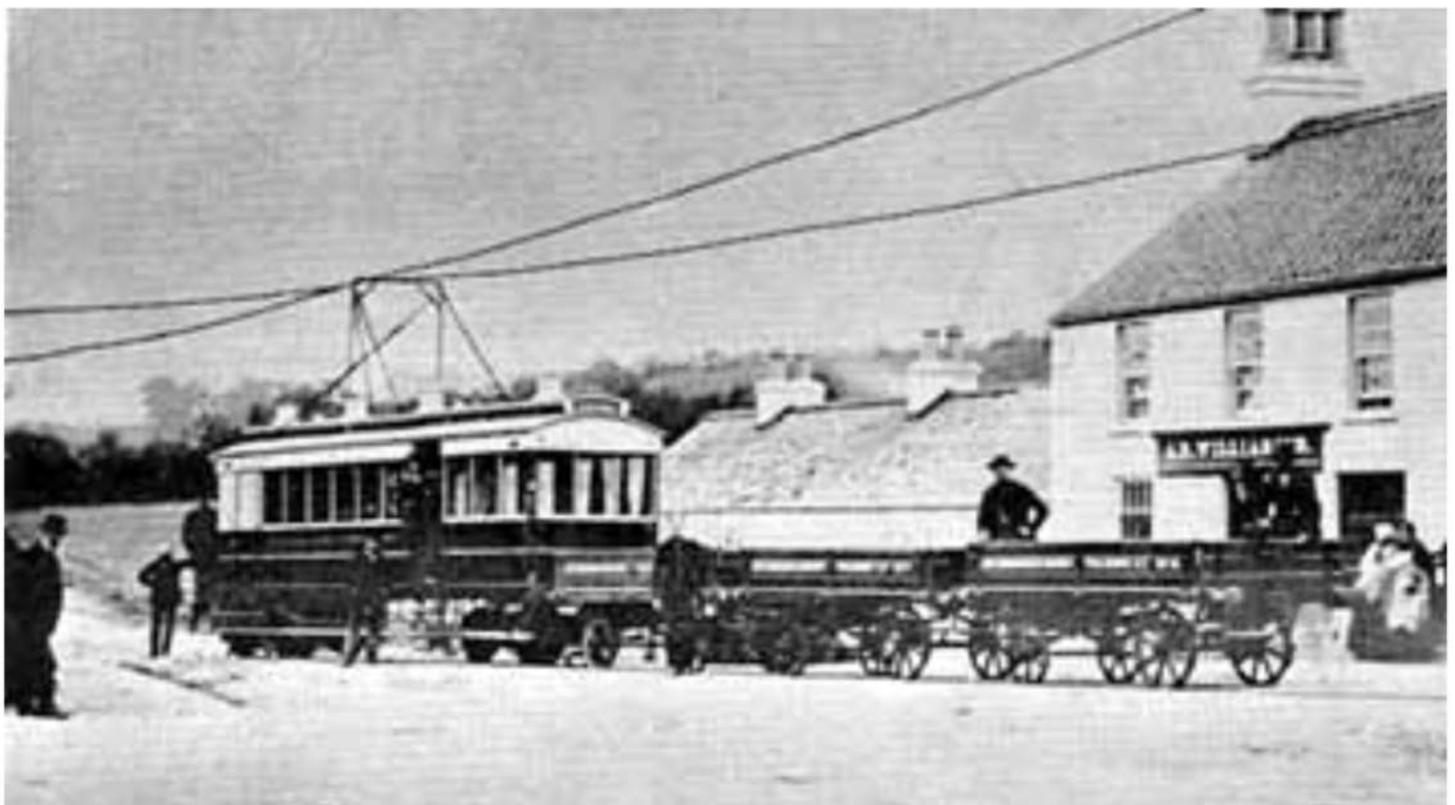
sivamente dalla Bessbrook Spinning Co., fondata nel 1845 da **John Grubb Richardson** che costruì la fabbrica e l'adiacente villaggio volutamente al di fuori del centro abitato di Newry.

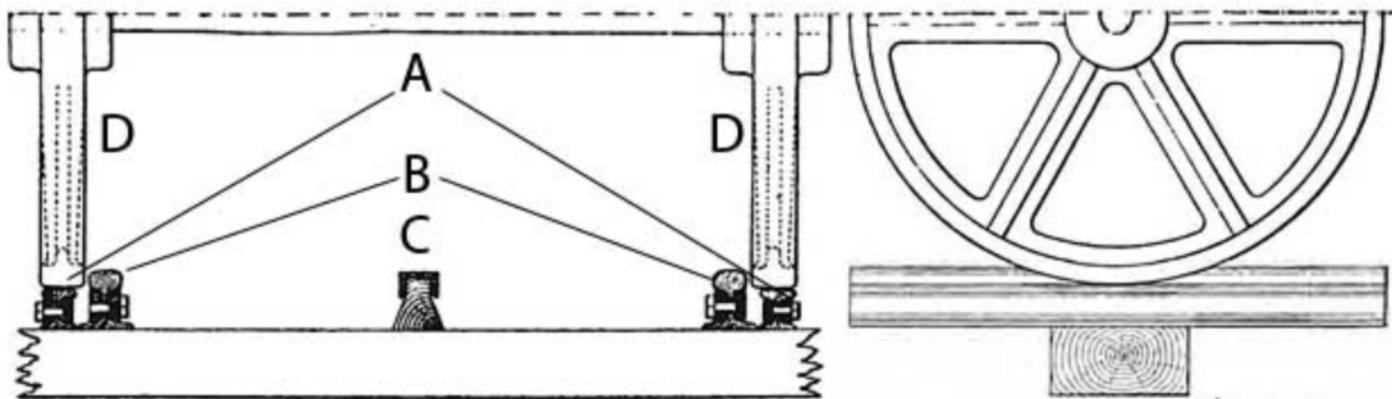
Fabbrica e villaggio saranno gestiti da **Richardson** e dai suoi successori fino la fine del secolo.

I prodotti della Bessbrook Spinning dovevano essere trasportati a Newry che, oltre ad essere collegata al mare da un canale,

ad un certo momento fu collegata con Belfast da una ferrovia, la Great Northern Railway, mentre, in senso contrario, da Newry a Bessbrook dovevano essere trasportati i materiali necessari alla Spinning, primo fra tutti il carbone; questo trasporto bidirezionale era condotto a mezzo di carri a trazione animale sulle strade non certo agevoli di allora.

Anche se già da tempo si pensava ad un tronco ferroviario tra Bessbrook e Newry, fu solo nel





la che si sarebbe avuta con la trazione a vapore.

Il programma di massima, concretato da **Barcroft e Hopkinson**, prevedeva dieci treni al giorno in ogni senso con un totale di 200 tonnellate di merci trasportate oltre ad un limitato traffico viaggiatori; il materiale di trazione sarebbe stato in grado di rimorchiare 18 tonnellate nette a 10 km/h oppure 12 tonnellate a 15 km/h.

I lavori iniziarono nel novembre 1884 e terminarono undici mesi dopo, nell'ottobre del 1885; la linea iniziò l'esercizio regolare nell'aprile 1886, esercizio che si protrasse per ben 62 anni, fino alla chiusura avvenuta nel 1948.

La Newry and Bessbrook è la seconda tramvia elettrica costruita in Irlanda (la prima è la Giant's Causeway Tramway, tramvia del Cammino dei Giganti, aperta all'esercizio nel 1883).

Il capolinea di Newry della Newry and Bessbrook si trova nella Edward Street, ancor oggi esistente, presso il termine di

un raccordo con la Great Northern Ry., ovviamente non più esistente; da qui la linea si affianca dapprima per 1200 metri alla GNR, seguendo poi il corso di un canale, il Camlough fino alla stazione di Craigmore.

Risalendo la vallata di Craigmore con rampe anche del 20 per mille, la linea incontra una strada pubblica con un passaggio a livello lungo 46 metri (Millvale Crossing) e raggiunge la stazione di Millvale; qui si taglia una prima volta il Camlough ed è installata la centrale idroelettrica che fornisce l'energia alla linea.

Il canale è di nuovo tagliato a 1200 metri da Millvale e la linea termina alla stazione di Bessbrook con annesso deposito.

La lunghezza totale della linea è di 4875 metri con un dislivello tra le due stazioni di estremità di 57 metri.

Alle stazioni sia di Bessbrook che di Newry la linea dispone di anelli per l'inversione di marcia, una caratteristica insolita nelle prime costruzioni tramviarie; a Newry vi è un breve tronco a

Qui sopra: armamento della linea: A, rotaie per i carri stradali (ruote senza bordino); B, rotaie per le ruote con bordino; C, rotaia di contatto; D, ruote dei carri stradali.

In basso: carro merci rotaia-strada: S, asse sterzante; G, H, organi di agancio.

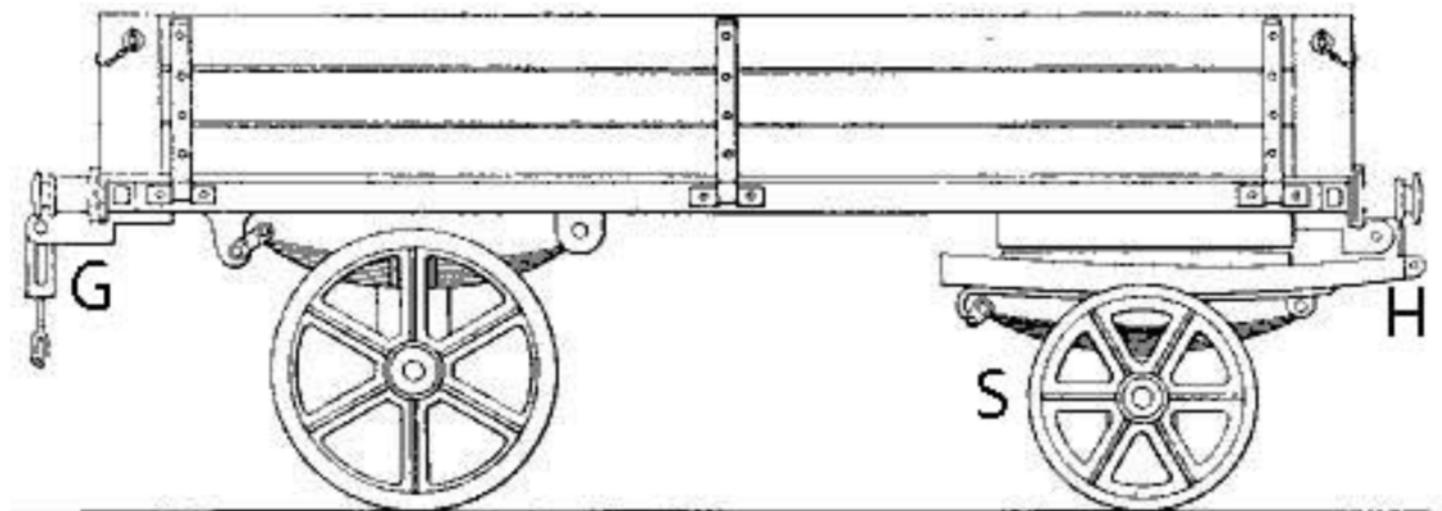
due binari per sosta e ricovero di rotabili, mentre a Bessbrook uno scambio porta ad un piccolo deposito.

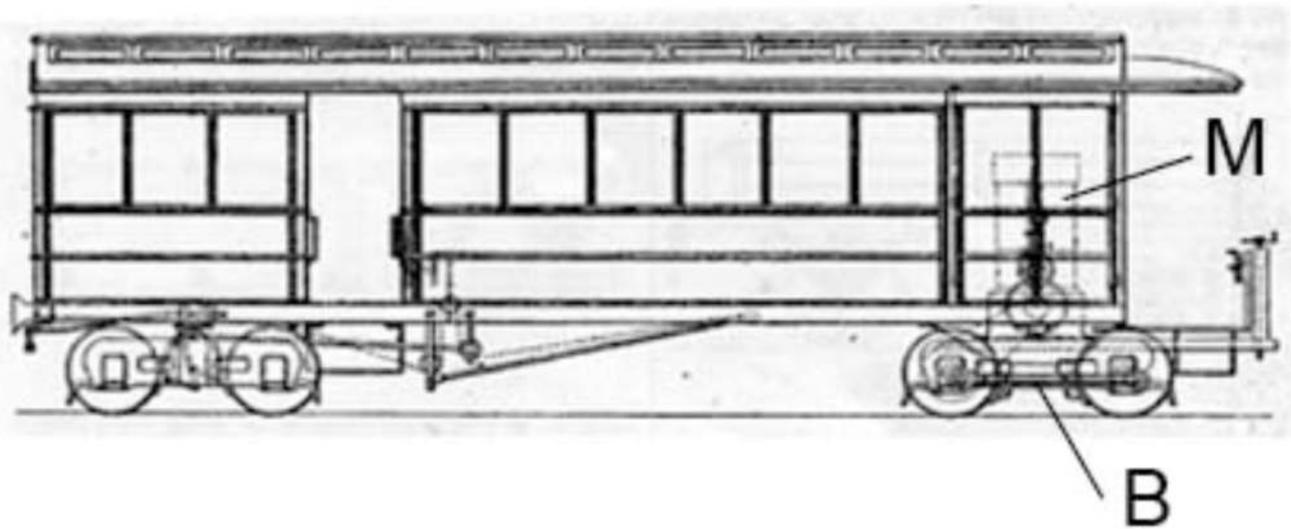
La linea è a binario unico, anche se la sede è prevista per un eventuale secondo binario.

Lo scartamento del binario di corsa è di 915 mm. (3 feet).

Le rotaie sono in realtà quattro (non si potrebbe quindi, a rigore, parlare di "binario" nel senso stretto del termine), due utilizzate dai mezzi di trazione e dalle rimorchiate viaggiatori come consuetudine e due, esterne alle prime, utilizzate dalle ruote dei carri merci, che non sono dotate di alcun bordino, secondo un sistema inventato nel 1880 da **Alfred Holt**.

Le rotaie per i carri sono presenti solo in parte negli anelli dei capolinea, nei quali si prevede il passaggio dei carri





dalla rotaia alla strada ordinaria e viceversa.

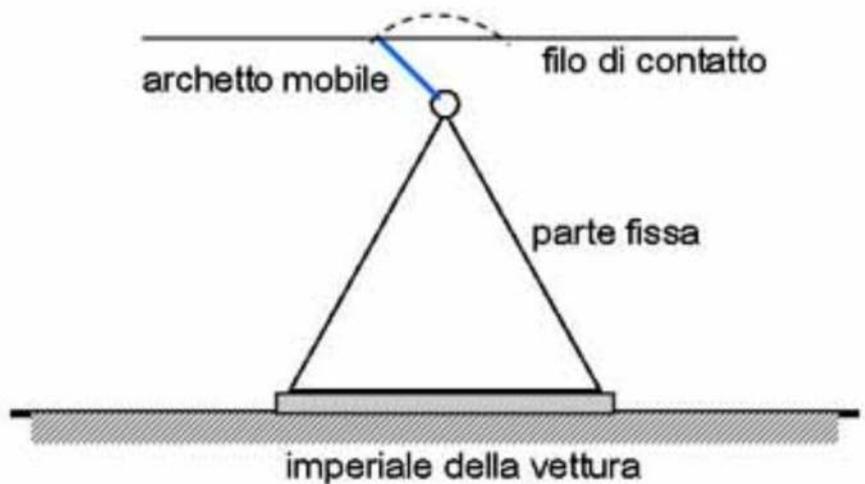
La fascia di rotolamento della ruota dei carri, priva di bordino, è larga 70 mm., adatta quindi alla circolazione su strada ordinaria; nella circolazione su sede tramviaria ogni ruota appoggia su una rotaia esterna alle rotaie di corsa, da 10 kg/m, che si affianca esternamente alle rotaie di corsa da 21 kg/m, il dislivello tra le superfici di rotolamento delle due rotaie essendo di 22 mm. circa.

Le ruote dei carri sono quindi guidate sui fianchi; oltre a ciò sono folli sugli assi, migliorando la marcia in curva; uno dei due assali è girevole attorno ad un asse verticale centrale (ralla) onde poter essere sterzato nella marcia su strada.

I carri pesano 1200 chili e hanno un carico utile di 2 tonnellate; hanno organi di repulsione alle estremità ed organi di aggancio centrali, quello lato assiale girevole previsto anche per l'attacco dei cavalli.

La dotazione iniziale della linea comprende 22 carri, in parte chiusi ed in parte aperti, costruiti dalla Ashbury Carriage Co. di Manchester.

La linea di contatto è formata da una terza rotaia, montata al centro della sede tra le due coppie di rotaie di corsa, costituita da una barra di acciaio a sezione ad U rovesciato di circa 8,8 cm², appoggiata ad una serie di blocchi di legno paraffinato fissati alle traverse; i vari



tratti della rotaia di contatto sono collegati tra loro da connessioni in rame.

Il circuito di ritorno è costituito dalle rotaie di corsa, sia quelle per i carri che quelle per le ruote ferroviarie, dotate tutte di connessioni in rame ai giunti avendosi così una sezione totale, per le quattro rotaie di corsa, di circa 78 cm²; le quattro rotaie sono collegate a terra in più punti.

La barra di acciaio di presa di corrente ha una resistenza di 0,024 Ω/chilometro e le quattro rotaie di corsa, in parallelo fra loro, formano un circuito di 0,132 Ω/chilometro, onde la resistenza totale del circuito di alimentazione, per l'intera linea, è di 0,156 Ω/chilometro; l'isolamento della rotaia di contatto è risultato variabile da 550 a 620 Ω/chilometro, ciò che, a detta dell'esercente, dà una corrente di perdita di 0,154 A/chilometro pari, alla tensione

di esercizio di 258 Volt, ad una potenza di 0,06 Cv/chilometro.

In corrispondenza del passaggio a livello di Millvale Crossing la rotaia di contatto è interrotta e l'alimentazione alle motrici è data da un tratto di linea aerea posto a 4,50 metri di altezza, automaticamente impegnato da un trolley posto sulle vetture, che allo scopo ha una forma particolare.

A partire da una certa epoca in poi, anche gli anelli di estremità erano stati dotati di filo di contatto in luogo della terza rotaia, almeno quello di Bessbrook.

La dotazione di origine della linea comprende, oltre i 22 carri prima citati, due elettromotrici ed una carrozza viaggiatori.

Le due motrici, numerate 1 e 2 di costruzione Ashbury per la

In alto: schizzo della motrice 1 (M, motore; B, biella).

Sopra: schema della presa di corrente ad archetto fisso e strisciante mobile.

cassa e Mather & Platt per l'equipaggiamento elettrico, sono tra loro del tutto simili e differiscono solo per la lunghezza, la 1 essendo di 10060 mm. e la 2 di 6600 mm. di cassa; sono montate su due carrelli a due assi, uno dei quali motore e l'altro portante, di 1370 mm. di passo. Il motore (detto nella letteratura tecnica del tempo "dinamo") è una macchina bipolare **Hopkinson**, con gli induttori di notevole lunghezza, montata sul telaio del carrello occupando quasi tutta l'altezza disponibile nella cabina di guida.

Il motore trasmette il moto all'asse interno del carrello tramite una catena, mentre i due assi sono accoppiati da bielle esterne.

Ogni motrice dispone di due prese di corrente: una coppia di pattini montati sui carrelli per la marcia con alimentazione da terza rotaia ed un trolley per il passaggio sotto il filo aereo in corrispondenza del passaggio a livello, di tipo particolare, molto simile nel funzionamento al trolley Siemens formato da una intelaiatura fissa e da un piccolo archetto mobile (una barra di acciaio di 25 mm. di diametro) che permette l'impegno della linea aerea senza bisogno di alcun intervento da parte di personale.

La motrice 1 è di prima e seconda classe (24 posti in 1a e 10 in 2a) e la 2 di sola seconda (24 posti).

Completa il parco viaggiatori una rimorchiata di terza classe, sembra numerata 3, anch'essa



a carrelli, con cassa lunga 10060 mm. e capace di 44 posti; è costruita dalla Starbuck & Co. di Birkenhead.

Le motrici sono dotate di un rudimentale controller per l'avviamento reostatico e di un fre-

no a mano che agisce sul carrello motore sottostante; un secondo freno può essere azionato da un secondo agente ed oltre ad agire sul carrello portante, aziona un freno su tutti i rotabili del convoglio.

Non è molto chiaro come all'inizio dell'esercizio alcuni carri merci erano adibiti a carri con il comando del freno, mentre successivamente sembra che questo comando sia stato reso possibile anche dalla rimorchiata viaggiatori, che in seguito appare costantemente agganciata in coda ai treni, con i carri merci inquadriati tra motrice e rimorchiata.

In alto: le diverse motrici in un momento di pausa dal servizio.

Il frontale posteriore della 1(II) appare parzialmente chiuso da una specie di protezione.

A lato: la motrice 4 ripresa a Millvale Crossing.





Negli anni successivi il parco rotabili della linea subisce numerose vicissitudini.

Nel 1921 la motrice 1, per le condizioni nelle quali oramai è ridotta, è demolita ed una seconda 1 è fornita dalla Hurst, Nelson & Co. di Motherwell; ha una lunghezza di 8000 mm. ed una capacità di 40 viaggiatori.

Lo stesso costruttore fornisce un'ulteriore motrice, la 4 delle stesse dimensioni della 1(II), ma dotata di compartimento bagagli e capace di 32 viaggiatori ed una rimorchiata aperta per 20 viaggiatori, numerata 5, alla quale seguirà la rimorchiata chiusa 6.

Le motrici 1(II) e 4 abbandonano l'arcaica struttura a carrello monomotore con trasmissione a catena ed appaiono equipaggiate con carrelli tipo maximum traction, presumibilmente dotati ognuno di un motore; anche il controller è dell'usuale tipo per tramvie urbane.

Nel 1928 entrano in servizio sulla linea due rimorchiata provenienti dalla Dublin United Tramways Co., di capacità 26 e

In alto: diversi treni sono effettuati con la motrice 1(II).

Il treno si avvia sul binario di ingresso dell'anello di Bessbrook dotato delle sole rotaie ferroviarie e privo di rotaia di contatto.

A lato: il raccordo per la rimessa con rotaie ferroviarie e per carri stradali. Sotto: un convoglio trazionato dalla motrice 4.



24 posti, che saranno numerate 7 e 8.

Nel 1942 anche la motrice originaria 2, dopo 56 anni di servizio, si presenta alquanto malandata; è pertanto ricostruita mantenendo carrelli, motore, telaio e cabina di guida, utilizzando la cassa di una vettura tramviaria proveniente dalla Dublin and Lucan Electric Tramway.

All'interno è divisa in due compartimenti, uno a cinque e l'altro a quattro moduli; sembra che sia stata pochissimo impiegata, ma sarà l'unica motrice della linea a salvarsi, conservata nello Ulster Folk & Transport Museum di Cultra.

La rimorchiata 6 si salverà in parte, con la cassa utilizzata come gazebo nel giardino di un convento a Bessbrook.

Ciò che è veramente notevole nella ricostruzione della 2 nel 1942 è che si sia mantenuto, forse per motivi di economia in periodo bellico, il primitivo motore bipolare Hopkinson ad induttore verticale, che non solo aveva sulle spalle più di 50 anni di servizio, ma si presentava, dal punto di vista elettromeccanico, come un vero esemplare da museo.

La stazione generatrice è situata a Millvale, 140 metri prima della stazione terminale di Bessbrook ed utilizza una caduta del Camlough con un salto di 8,50 metri con una portata di 13000 m³ al giorno con una turbina ad asse orizzontale che comanda le dinamo per cinghie; alla velocità di 290 g/m, la turbina fornisce 62 Cv ed è controllabile manualmente oltre che a mezzo di un regolatore centrifugo.

Si hanno due dinamo tipo Edison-Hopkinson costruite dalla Mather and Platt di Manchester, con eccitazione in derivazione, ognuna delle quali fornisce 250 Volt e 72 A, ossia 18 kW, alla velocità di 1000 g/m; secondo il costruttore, una sola dinamo sarebbe sufficiente ad alimen-

Sopra: motrice 4 al capolinea di Newry, dove si nota il binario con sole rotaie ferroviarie e rotaia di contatto. Qui sotto: la cassa della rimorchiata 6 utilizzata come gazebo.





tare l'impianto; in realtà sembra che le due macchine debbano spesso funzionare in parallelo, con tutte le difficoltà del caso.

In marcia normale le dinamo raggiungerebbero un rendimento del 92 %.

Alcune curiosità in merito alle vicende narrate sopra:

- **Edward Hopkinson** non è da confondere con il suo più famoso fratello **John**, noto per aver formulato le leggi dei circuiti magnetici; questo proveniva da una famiglia di ingegneri e fisici. Studiò con **William Siemens**, fratello del celebre **Werner** e prese parte alla costruzione delle prime linee a trazione elettrica: la Bessbrook and Newry

Tramway, la Snaefell Mountain Railway, la Blackpool-Fleetwood e la City and South London Railway;

- sembrerebbe che i due fratelli **Hopkinson** fossero tutt'altro che d'accordo sul sistema di presa di corrente da adottare, **John** detestava il sistema a terza rotaia per le perdite di corrente che causava e nel tempo **Edward** si sarebbe convertito al filo aereo, ma i materiali per la linea di Bessbrook erano già stati ordinati e la stessa nacque quindi a terza rotaia;

- le diverse immagini delle motrici dovrebbero riferirsi al periodo 1930-1948 di esercizio della linea; le motrici raffigurate dovrebbero essere la 1(II) e la 4

del 1921, che presentano un trolley ad archetto più o meno del tipo di quelli adottati sulle reti tramviarie dell'epoca. Potrebbe sembrare che, mentre il primitivo tipo di trolley della motrice 1(I) potesse adattarsi ad entrare in presa con il tratto di linea aerea presente sul passaggio a livello senza intervento del personale, non altrettanto si potrebbe dire di un usuale archetto tramviario: da ciò alcuni ricercatori avanzano l'ipotesi che negli anni Venti sia stata abbandonata la presa di corrente a terza rotaia in favore della linea aerea su tutta la linea; in realtà alcune immagini ci mostrano l'archetto bloccato un posizione rialzata ad un certo livello e contemporaneamente la terza rotaia di contatto, ciò che farebbe pensare che la motrice marciasse con l'archetto alzato, per poter impegnare il filo di contatto quando necessario, anche in assenza di linea aerea;

- dal 1921 in poi la linea dovrebbe disporre di tre motrici e cinque rimorchiate, quantitativo che appare in eccedenza rispetto alle reali necessità del traffico. Anche il numero iniziale di ventidue carri appare eccessivo rispetto alla quantità di materiale motore disponibile;

- si suppone che i carri merci che in molte immagini si vedono intercalati tra motrice e rimorchia viaggiatori fossero dotati di ruote ed organi di aggancio di tipo convenzionale perchè in caso contrario il traino della rimorchia sarebbe stato problematico.

In questa pagina: la motrice 2 (II) preservata presso il museo. Sotto: cartina indicante la posizione della linea tramviaria.





Non solo mezzi ma anche persone

Un raduno per ricordare gli amici piemontesi

Il primo raduno di camion ed autobus d'epoca del 2024 si è tenuto ad Asti, nella storica Piazza Campo del Palio, sabato 6 aprile scorso, è stato organizzato dal Circolo Italiano Camion Storici "Gino Tassi", dall'Associazione Italiana Trasporti d'Epoca (A.I.T.E.), dalla Lega Antichi Motori (L.A.M.) e dall'Associazione 4 Assi Più per ricordare ed onorare alcuni amici appassionati e/o collezionisti di veicoli storici residenti in Piemonte,

scomparsi negli anni scorsi: **Ugo Stratta** di Serravalle d'Asti, **Lauro** ed **Alessandro Piano** d'Isola d'Asti, **Edoardo Bellone** di Costigliole d'Asti, **Giacomo Franco** di San Damiano d'Asti, **Carlo Marazzato** di Borgo Vercelli e **Pasquale Caccavale** di Revigliasco d'Asti, quest'ultimo, pur non essendo un collezionista, aveva una gran passione per tutti i mezzi da trasporto. Alla manifestazione hanno par-

tecipato una sessantina di veicoli, alcuni molto rari.

Le condizioni meteo favorevoli hanno permesso di trascorrere una giornata meravigliosa fra amici accumulati dalla stessa passione, l'amore per i camion e per gli autobus ed il rispetto per le persone, in particolar modo per quelle che nel tempo ci hanno lasciato.

In alto: Fiat 682 N4 del 1970 della Famiglia Piano.

(Foto R. Cabiati - 06/04/2024)

Nella tarda mattinata ci siamo stretti attorno ai familiari degli amici commemorati, ricordandoli con commozione ma anche con un sorriso in quanto alcuni dei presenti hanno raccontato degli episodi simpatici vissuti con loro.

Sicuramente quello storicamente più conosciuto, grazie ai suoi libri ed ai social è stato **Pasquale Caccavale**, "figlio d'arte" in quanto suo padre ed uno zio erano camionisti.

Pasquale è stato uno dei primi appassionati italiani di camion, autobus e non solo, quando era ancora ragazzino, appena finito di fare i compiti e di studiare, prendeva la bicicletta e pedalava da Revigliasco d'Asti sino ad Asti, piazzandosi sulla S.S. 10, che collega ancora oggi Asti con Alessandria e Torino, per ammirare i numerosi mezzi che transitavano.

A fine anni '50 ed inizi '60, il traffico pesante su quell'arteria importante era assai sostenuto e **Pasquale** non si annoiava di certo, e quando voleva "goderne" di più, pedalava sino alla salita di Dusino San Michele dove poteva ammirare i mezzi carichi "arrancare" in salita oppure mentre procedevano a bassa velocità in discesa.

Agli inizi non era ancora munito di una macchina fotografica ma con il passare del tempo riuscì a farsene regalare una per immortalare quelli ritenuti più belli in quanto all'epoca i rullini e lo sviluppo degli stessi erano co-



stosi e **Pasquale** doveva prendere delle decisioni difficili, scattare la foto a quel mezzo che transitava in quel momento oppure aspettare in quanto poteva passarne uno più interessante e se il rullino era finito, non avrebbe potuto immortalarlo.

Oggi è tutto più semplice con la tecnologia ma sino agli anni '90 gli appassionati di fotografie dovevano valutare bene quante foto scattare.

In alto ed al centro: Fiat 642 RN del 1953 della Famiglia Franco.

(Foto L. Lorenzini - 06/04/2024)

Al centro: da sinistra a destra: Edoardo Bellone e Pasquale Caccavale.

(Foto C. Raffaelli - 07/04/2013)



Ugo Stratta di Serravalle d'As-ti, fu fra i primi collezionisti italiani ad esporre alle prime manifestazioni di fine anni '90 il suo autocarro, aveva restaurato un rarissimo Alfa Romeo 430 del 1946 di famiglia che da buon Astigiano aveva provveduto a caricargli delle botti di vino, anche se vuote in quanto considerato un carico scenografico per le manifestazioni, inoltre aveva restaurato un Lancia Esatau B con terzo asse Fresia. La sua collezione comprendeva anche diverse automobili storiche. L'Alfa Romeo 430 ha un motore diesel a 4 cilindri di 5.816 cc, 80

Con **Pasquale** e altri amici ho condiviso diversi tour/safari fotografici a caccia di mezzi storici da fotografare.

Il padre e lo zio di **Pasquale** non vollero che lui seguisse le loro orme facendo il camionista come avrebbe desiderato fare, terminati gli studi **Pasquale** andò a lavorare presso una banca ma l'amore per i camion, autobus e treni, non solo italiani, aumentò in lui sempre più e proprio grazie a quel lavoro, che gli permise di effettuare numerosi viaggi in tutto il mondo per esplorarlo ma anche per fotografare i suoi tanto amati mezzi.

Nei primi anni 2000, insieme ad un caro amico, **Beppe Salussoglia**, decise di scrivere un libro a 4 mani sulla storia dei trasporti italiani "Macchina e Rimorchio" pubblicando moltissime delle sue fotografie insieme a quelle dell'amico **Beppe**. Tale pubblicazione riscosse un notevole successo che dovette stampare altre edizioni ed addirittura una nuova pubblicazione "Profumo di Nafta", anche quest'ultima andata a ruba ed oggi sono difficili da reperire se non tramite internet oppure presso qualche mercatino.

In alto OM Tigrotto del 1962 di Edoardo Bellone.

(Foto C. Raffaelli - 26/05/2012)

Al centro: Moto Guzzi Ercole della fine degli anni '50 di Edoardo Bellone.

(Foto F. Fabris - 21/05/2016)

A lato: Alfa Romeo 430 del 1946 della Famiglia Stratta.

(Foto R. Cabiati - 06/04/2024)



A lato ed in basso: due belle immagini dell'Iveco 330.26 del 1995 della ditta Morellato.

(Foto R. Cabiati - 06/04/2024)

Cv, 2.000 giri/min, cambio a 4 marce + retro, una lunghezza di 5.95 metri, una larghezza di 2.15 metri, una tara di 30 quintali, una portata di 35 quintali ed una massa rimorchiabile di 65 quintali.

All'epoca l'Alfa 430 era un autocarro medio di tutto rispetto anche se aveva una cabina stretta e senza cuccetta, infatti i modelli successivi 450 e 455 ne erano invece dotati.

Giacomo Franco di San Damiano d'Asti, classe 1931, ha iniziato a lavorare nei mercati piemontesi nel dopoguerra ed era molto amico di un collega, **Piero Maina**.

All'epoca la stragrande maggioranza dei veicoli utilizzati per i mercati erano furgoni di piccole/medie dimensioni oppure venivano trasformati da autobus ma l'amico, **Piero Maina**, iniziò a progettarne uno da farsi allestire da uno dei tanti carrozzieri artigiani piemontesi che non fosse però un trasformato ma che nascesse come vero e proprio "autonegozio" nono-



stante avesse il telaio ribassato come quello degli autobus.

Piero decise per primo di acquistarne uno nel 1953, sulla base dei suoi disegni fatti a tempo perso sui cartoncini che avvolgevano i tessuti che vendeva, che rispondesse alle proprie esigenze lavorative, logicamente dovette trovare un carrozziere disposto a realizzare quel progetto innovativo, l'unica carrozzeria che accettò la sfi-

da fu la Cerale di Torino, infatti questo Fiat 642 RN del 1953 furgonato fu sicuramente il primo in assoluto in Piemonte.

A fine anni '50, l'amico **Piero** decise di dedicarsi nell'edilizia che in quegli anni era un mercato in forte espansione e molto più redditizio, così nel 1961 **Piero** cedette il Fiat 642 all'amico **Giacomo**.

Fra le altre cose **Giacomo** ha conosciuto proprio nei primi an-



A lato: Fiat 682 N del 1953 della Fondazione Marazzato.

(Foto G. Terno - 06/04/2024)

Al centro: ambulanza Fiat 238 del 1973 della Fondazione Marazzato.

(Foto L. Lorenzini - 06/04/2024)

ni '50 una ragazzina, **Pina** che all'epoca era commessa alle dipendenze del collega **Maina** e che nel 1959 ha sposato.

Giacomo effettuava mercati nelle Province di Asti, Torino e Cuneo (Asti solo per un breve periodo, San Damiano, Chieri, Carmagnola, Bra, Villanova d'Asti ed Alba) vendendo tessuti pregiati, sia per l'abbigliamento che per l'arredo della casa, compresi tutti gli accessori per la casa, dalle lenzuola e federe ai piumoni, ecc ecc.

Giacomo ci ha lasciati a fine 2023 ma la figlia **Marina**, il figlio **Enzo** e suo genero **Giuliano** conservano gelosamente quel furgone tanto amato da papà e forse ancor di più da mamma **Pina**, il quale gli ha permesso di lavorare sino a fine anni 2000.

Il Fiat 642 RN è dotato di un motore diesel a 6 cilindri in linea di 6.650 cc, 92 Cv a 2.000 giri/min, con freno motore, cambio 4 marce con riduttore.

L'autonegozio ha una lunghezza di 8.40 metri ed una larghezza di 2.50 metri, una tara di 6.500 Kg e una portata di di 3.500 Kg.

Edoardo Bellone era gelosissimo dei suoi veicoli (OM Tiggrotto, OM Leoncino 25, Fiat 615 N, Moto Guzzi Ercole) restaurati praticamente in proprio, tranne la verniciatura.

I suoi 4 gioielli erano il suo orgoglio in quanto ad ogni manifestazione i suoi mezzi venivano fotografati ed apprezzati da vari amici collezionisti e dai visitatori appassionati, lui non si allontanava quasi mai dalle sue "creature", era sempre pronto a spiegare la meccanica, la fatica vissuta nel restaurarli.

A volte ci mettevamo d'accordo fra amici per fargli qualche scherzo relativo ai mezzi, qualcuno di noi gli faceva notare che secondo lui non corrispondevano alle versioni originali, o per il colore o per alcuni dettagli, logicamente lui si risentiva iniziando a spiegare cosa gli aveva fatto e perchè i suoi mezzi erano



originali in tutto e per tutto e ti diceva che non te ne capivi, ad un certo punto quando si rendeva conto di essere caduto in un tranello, sorrideva subito contento perchè chi gli aveva contestato l'originalità non era credibile.

Ricorderemo quei momenti con tanta nostalgia e tristezza.

Due i veicoli storici esposti in ricordo di **Lauro** ed **Alessandro Piano** di Isola d'Asti, un Fiat 682 N4 del 1970 ed un OM 180 NC di metà anni '70.

L'autocarro prediletto da **Lauro** era il Fiat 682 che utilizzava solo lui, soprattutto per il periodo della vendemmia.

Anche **Lauro** è stato uno dei primi collezionisti italiani, a fine

anni '90 ed inizi 2000 aveva esposto nel piazzale esterno a casa sua, diversi camion d'epoca della sua collezione, fra cui un rarissimo Lancia Esatau B in versione trattore a 3 assi.

Il Fiat 682 N4 ha un motore diesel a 6 cilindri in linea di 11.548 cc, 177 Cv a 1.900 giri/min, cambio a 8 marce (4 ridotte + 4 normali + 2 retro), velocità 66 km/h.

Carlo Marazzato di Borgo VerCELLI, aveva messo su una numerosissima ed importante collezione di autocarri storici, unica in Europa e non solo, dopo la scomparsa nel 2022, la sua famiglia insieme all'Associazione 4 Assi Più, creata da **Carlo**, hanno deciso di portare avanti il



suo sogno creando una Fondazione.

In rappresentanza, all'evento erano presenti un OM Orsetto, un Fiat 683 T, un OM Super Orione, un Fiat 238 in versione ambulanza, un OM militare ed un raro Fiat 682 N del 1954 con motore diesel a 6 cilindri in linea, cilindrata 10.676 cc., 140 Cv, cambio a 8 marce + retro, peso totale 140 quintali, una portata di 57 quintali e massa rimorchiabile di 180 quintali, velocità 56 km/h.

Fra i 60 veicoli esposti, oltre a quelli degli amici ricordati ed onorati, spiccava come imponenza l'Autogrù Iveco 330.26 del 1995 dotato di cambio Fuller di proprietà della ditta di trasporti ed autogrù, Morellato di Isola d'Asti, fondata da **Mario** ed **Adriano** nei primi anni '70 espandendosi sempre più, oggi possiede ben 65 mezzi fra au-

togrù, camion con gru, gru elettriche, carroattrezzi, carrelloni, autoarticolati ed autotreni in modo da coprire tutte le esigenze in termine di soccorso, noleggio, trasporto e movimentazione industriale.

Daniele, figlio di **Mario**, utilizza sempre volentieri il 330 in quanto quello che riesce a fare con quel particolare veicolo, con

altri, anche se più moderni, non sarebbe possibile.

Ha partecipato molto volentieri in quanto papà **Mario** li conosceva bene tutti.

Anche il Fiat 619 T1P del 1977 di **Alberto Repetto** della provincia di Genova è stato assai fotografato ed apprezzato in quanto all'epoca era un veicolo adatto alle lunghe distanze ri-



Sopra: da sinistra a destra: OM 40 del 1974 e Fiat 682 N4 dei primi anni '70 della ditta Il Panate di Mario Fongo.

(Foto R. Cabiati - 05/04/2024)

A lato: OM 180 NC del 1975 della Famiglia Piano.

(Foto R. Cabiati - 06/04/2024)

masto nel cuore di molti camionisti, ha un motore diesel a 6 cilindri in linea, aspirato, 13.798 cc, 260 Cv a 2.200 giri/min, cambio sincronizzato a 8 marce (4 normali e 4 moltiplicate + 2 retro), una tara di 6.950 kg per la versione trattore, massa complessiva di 140 quintali, un peso rimorchiabile di 250 quintali.

Alberto, essendo "figlio e nipote d'arte", papà **Francesco** e nonno **Paolo** "Giggi", desiderava acquistare un Fiat 619 simile a quello avuto da papà con cui **Alberto**, fin da ragazzino, amava trascorrere il tempo libero.

Oggi è papà **Francesco**, che essendo pensionato, si diverte ad utilizzare il "19" mentre **Alberto** è via con il camion, si perchè la passione si è tramandata ed **Alberto** è orgoglioso di essere riuscito ad acquistare quel mezzo che gli ha dato tanti bei ricordi vissuti accanto a papà, quando vanno a girare insieme, sembra proprio di ritornare a quegli anni.

Un altro camion non poteva passare inosservato per via dell'enorme scritta sul telone "Lingue di Suocera".

Si tratta del Fiat 682 N4 del 1971 della ditta Il Panatè di **Mario Fongo** di Quarto Inferiore in provincia di Asti, che oltre alle sue delizie di pane e grissini ha creato le famose "Lingue di Suocera" in quanto solo le suocere hanno le lingue lunghe come il prodotto com-



mercializzato dall'amico **Mario** in tutto il mondo.

Il Fiat 682 N4 è dotato di un motore diesel a 6 cilindri in linea ad iniezione diretta di 11.548 cc, 177 Cv a 1.900 giri, cambio a 8 velocità (4 normali + 4 ridotte) e 2 retromarce, munito di servosterzo, pneumatici 12.00 R20, serbatoio gasolio da 250 litri, velocità 66,5 km/h, pendenza massima superabile a pieno carico 49% per la sola motrice e del 19% in versione autotreno, sistema di frenatura pneumatica ad aria, sospensioni con molle a balestra semiellittiche ed ammortizzatori idraulici.

Fu prodotto dal 1968 al 1984, in Africa ne circolano ancora oggi

moltissimi esemplari, essendo privi di elettronica si riescono a riparare facilmente con il fil di ferro ed un po' d'ingegno.

Un ringraziamento doveroso al Comune di Asti (al Sindaco **Maurizio Rasero**, al Vice Comandante della Polizia Locale **Stefano Borgo** ed alla Sig.ra **Gilda Novella**) per il prezioso supporto concesso.

Inoltre desideriamo ringraziare alcune aziende locali: il Panificio/Grissinificio Il Panatè di **Mario Fongo**, l'Officina Scania AVI Service S.r.l., la Concessionaria Volvo Trucks Italia, l'Hotel Palio e Laura's Restaurant.



Qui sopra: la locandina dell'evento.
In alto: IVECO 370S.12.30 (1984-1992) di Michele Rivoltella.

(Foto R. Cabiati - 06/04/2024)

A lato: IVECO 370S.12.30 (1984-1992) di Damiano Gabrielli.

(Foto R. Cabiati - 06/04/2024)

**A cura della
Redazione**

**Nei prossimi
numeri**

**Rotabili
Iveco Effeuno**

**Globetrotter
La ferrovia sospesa di Wuppertal**

**Museale
Quando il treno incontra la musica**

**Modellismo
Elaborare il Fiat 418 AC in 1/43**

**Storia
La ferrovia della Turbie**

**Tecnica
Le origini del binario tranviario**

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.



Roberto Cabriati © Trasporti nel Tempo



14082024