VOCI
DELLA
ROTAIA

1960

REPARTO STAMP. E STUD

REPARTO STAMP. E STUD

REPARTO STAMP. E STUD

VOCI DELLA rotaia

ABRUZZO: TRADIZIONE E PROGRESSO

ANNO III - N. 1
GENNAIO
1960
L. 40
FRANCIA 40 Fr.
SVIZZERA 0,30 Fr.
BELGIO . 4 Fr.

Voci della **rotaia**

ANNO III - N° 1 - GENNAIO 1960

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 861.312.

Direttore Responsabile: Mario Pellegrino — **Redazione:** L. Reposini-Bucciarelli (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci — **Impaginazione:** Ennio Salvatore.

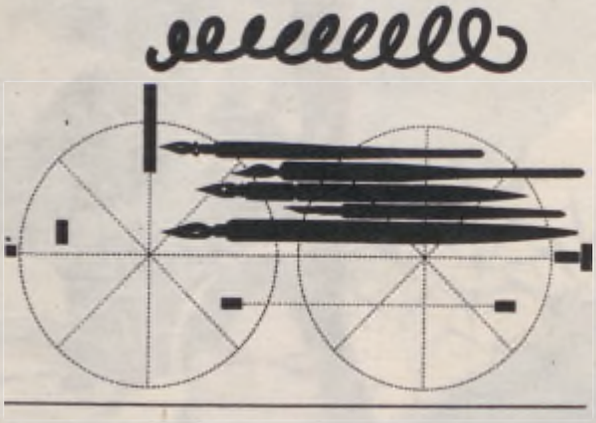
Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

Stampatore: APOLLON - Via Tiburtina 1292 - Roma - Tel. 429.026-27-28-29.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957

ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia Fr. 400.
« VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 3.800 Francia Fr. 2.000 - Belgio Fr. 365.



Olivetti Lettera 22

Per ogni scritto, in ogni luogo, la macchina per scrivere portatile.

Non è necessario scrivere romanzi per aver bisogno di una portatile, basta pensare alle lettere di tutti i giorni. Portate in casa vostra la Lettera 22: in poche ore ci saprete scrivere. E i vostri figli impareranno un'altra di quelle cose che nella vita bisogna saper fare: nuotare, guidare l'auto, scrivere a macchina.

olivetti

modello LL lire 42.000 + I.G.E.

Caro lettore ferroviere,

con questo numero "Voci della Rotaia" raggiunge direttamente, per la prima volta, la tua casa, entra nella tua famiglia. Noi vogliamo perciò in primo luogo salutarla insieme a te, e porgere a tutti voi uniti il nostro augurio affettuoso.

Ma con queste poche righe vogliamo anche ringraziarti per la simpatia che ci hai confermato, per la fiducia che ci hai accordato.

Grazie alla tua adesione e a quella dei 98.000 colcolleghi che sinora hanno risposto all'appello, noi sappiamo finalmente che il Giornale non va più a quasi anonimi "destinatari", bensì a singoli veri "lettori", a persone che attraverso un atto di libera volontà hanno concretamente detto e dimostrato di stimarlo e di desiderarlo.

È ben diverso.

Il successo veramente lusinghiero (non esiste altro Periodico in Italia, con oltre 100.000 abbonati in totale), prova che – se non altro – la grande maggioranza dei ferrovieri apprezza il nostro impegno e crede – checchè ne dicano le linguacce – alla nostra buona fede.

Ti avevamo promesso un miglioramento: e come vedi usciamo fin d'ora a 24 pagine, allargando collaborazioni e servizi e dedicando particolari rubriche a tua moglie e ai tuoi ragazzi. Speriamo di poter apportare in seguito altre innovazioni, per darti qualcosa di più, qualcosa di meglio.

Continua ad esserci vicino, come finora hai fatto, e a tonificarci col tuo consiglio: faremo ancora il possibile per non deluderti.

"VOCI DELLA ROTAIA"

LA COPERTINA

Inaugurazione della T. E. sulla Sulmona-Pescara: il Ministro Angelini tra un gruppo di ragazze nei costumi tradizionali.

Più che altrove in queste regioni la ferrovia ha una vitale importanza: e ben se ne rendono conto le popolazioni scese da ogni parte a valle per festeggiare l'avvenimento.

Mobili **«A.L.T.»** A. L. TEDESCHI - LIVORNO

Organizzazione specializzata - Vendite per corrispondenza

VENDITA DIRETTA ESCLUSIVAMENTE A PRIVATI

• Consegna gratuita ovunque • Imballaggi specializzati

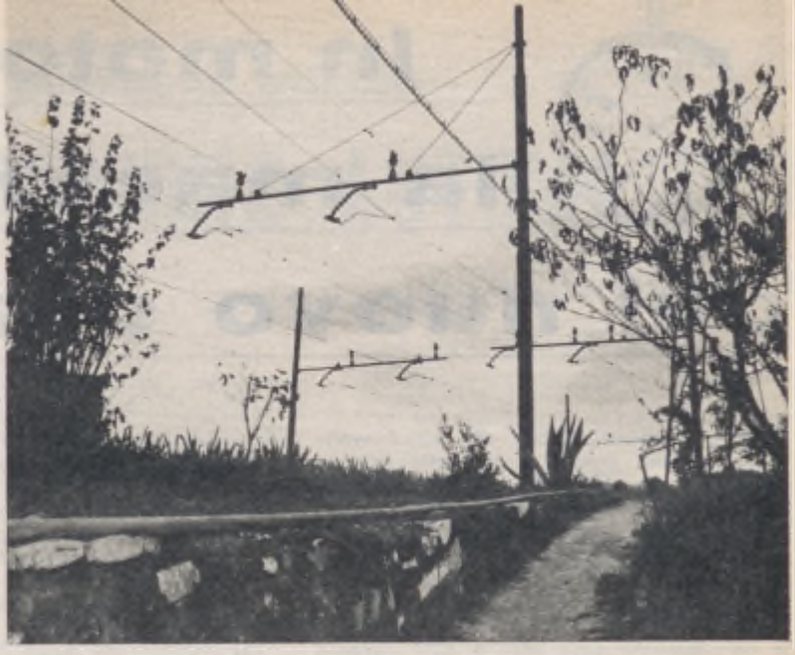
AGEVOLAZIONI PER I FERROVIERI

80 anni di esperienza garantiscono:

Sicurezza nell'acquisto - Convenienza nei prezzi - Chiedete senza alcun impegno: riproduzioni, fotografie, catalogo con l'invio di L. 100 in francobolli - Facilitazioni di pagamento.

Indicate quali ambienti dovete arredare

SCRIVETECI! - Corso Mazzini, 90 - Livorno - Tel. 26.134



3000 VOLT DAL TIRRENO ALL'ADRIATICO

Sulmona, dicembre:

Nel febbraio del 1957 le tre linee ferroviarie interessanti Pescara, cioè la Pescara-Foggia, la Pescara-Ancona e la Pescara-Sulmona — le linee lungo le quali si articolava in definitiva l'economia e la vita stessa della città abruzzese — erano ancora esercitate a trazione a vapore.

La cerimonia inaugurale che ha seguito oggi l'avvento della T.E. sulla Sulmona-Pescara — completando così l'elettrificazione delle tre linee — si è svolta alla presenza del Ministro dei Trasporti Angelini, accompagnato dal Ministro Spataro, dal Sottosegretario Colasanto, dal Direttore Generale Ing. Rissone e da numerose altre autorità, nonchè dai Direttori Compartimentali di Roma e di Ancona e dai Direttori dei vari servizi ferroviari.

Dopo la benedizione impartita dal Vescovo di Pescara e dopo il taglio del nastro tricolore, il convoglio inaugurale ha compiuto i 66 chilometri del percorso che dividono la città dannunziana da Sulmona.

Il convoglio inaugurale a Pratola Peligna

In ogni manifestazione del genere, il cronista non può che cercare di illustrare al lettore, al di fuori del cerimoniale di rito, il maggiore o minore calore nel quale la manifestazione stessa si svolge. Per il debutto della T. E. sulla Pescara-Sulmona, lungo i binari che si snodano verso Chieti, Torre dei Passeri, Bussi, Popoli e Sulmona, le manifestazioni di entusiasmo hanno avuto il calore di un autentico slancio di gratitudine e di simpatia. Il folklore tradizionale di questa gente tenace e schietta faceva ala al treno, mentre nei volti di tutti era evidente la gioia per il concretarsi di un'opera da tanto tempo auspicata.

La nuova elettrificazione ha richiesto 87 chilometri di condutture di contatto, l'ammodernamento degli impianti di telecomunicazione e di illuminazione, di segnalamento e di sicurezza, la sistemazione dei piazzali di stazione, dell'armamento e delle gallerie.

La spesa, finanziata interamente dalla Cassa per il Mezzogiorno, è stata di 1.489 milioni, ai quali vanno aggiunti altri 675 milioni per la fornitura dei nuovi mezzi di trasporto necessari.

Rispondendo, nella stazione di Sulmona, alle manifestazioni di simpatia della popolazione ed al saluto del Sindaco, il Ministro Angelini, ha illustrato la portata della realizzazione, non mancando di rilevare come essa si inquadri nel tenace sforzo che l'Amministrazione ferroviaria, dal Direttore Generale all'Operaio, compie quotidianamente per ammodernare i propri impianti e adeguarli alle nuove esigenze del nostro tempo.

Ha anche sottolineato l'importanza della recente approvazione, in sede parlamentare, della seconda fase del piano quinquennale, che prevede una spesa di 175 miliardi, ed ha annunciato che entro l'autunno dell'anno prossimo l'Abruzzo vedrà coronata un'altra sua ormai annosa aspirazione: quella di veder completata la Castel di Sangro-Vairano, che costituisce l'agganciamento diretto di Sulmona con Napoli.

Il programma di elettrificazione coraggiosamente intrapreso dalle Ferrovie continua, dunque, a dare i suoi frutti. Per ricordare un'espressione usata dal Ministro nel suo discorso, l'inaugurazione della Pescara-Sulmona va vista come una tappa di questo cammino, una stazione raggiunta, ma una stazione di transito, non di testa, perchè il treno dell'ammodernamento continua la sua corsa velocemente, senza soste.

Anche questo traguardo, come gli altri, è stato raggiunto — è bene notarlo e farlo notare — con cronometrica, assoluta puntualità rispetto agli impegni assunti con il Paese.

G. G.

In moto la macchina del nuovo orario

Il silenzioso lavoro che viene svolto da tanti esperti e che nella maggior parte dei casi è scarsamente conosciuto anche da coloro che hanno una certa dimestichezza con la consultazione degli orari, non consiste prevalentemente, come si potrebbe credere, nell'esecuzione di tabelle numeriche che forniscono le prestazioni dei mezzi di trazione e le percorrenze dei treni in funzione delle caratteristiche della linea e delle categorie di velocità.

Si tratta piuttosto della ricerca continua e feconda delle soluzioni più appropriate e talvolta anche di quei compromessi, tra tutte le esigenze prospettate dal pubblico spesso anche contrastanti tra di loro, che possano soddisfare la maggioranza degli utenti e riuscire nello stesso tempo accettabili anche dalla minoranza.

Problemi quindi ardui e complessi, che tengono altresì conto della più razionale utilizzazione dei mezzi e del personale e che impegnano spesso gli esperti in lunghe e vivaci discussioni per la ricerca di quei pochi minuti che possano consentire la realizzazione di una nuova coincidenza o l'inserimento di un nuovo treno su un tratto di linea ad intensa circolazione. Basti pensare ad esempio alle difficoltà insite nell'impostazione di alcune relazioni a lunghissima distanza, come la « Freccia del Sud » ed il « Treno del Sole » che collegano il Nord alla Sicilia su percorsi di 1500 e più Km., e che sono legati nelle stazioni intermedie a numerose coincidenze, o ai problemi da risolvere per realizzare l'arrivo simultaneo a Milano di grandi masse di lavoratori che confluiscono giornalmente, in determinate ore, nel capoluogo di Regione dalle diverse linee del Compartimento.

Si svolge in questi giorni la Conferenza oraria, cosidetta « interna », perchè ad essa partecipano soltanto tecnici e Funzionari dell'Amministrazione Ferroviaria (della Direzione Centrale e delle Direzioni Compartimentali) per procedere all'elaborazione definitiva del nuovo orario generale dei treni viaggiatori che andrà in vigore col 29 maggio 1960.

Terminata la fase di studio ha quindi avuto inizio il lavoro conclusivo per il tracciamento di quella trama costituita dalle relazioni a lungo percorso che sarà successivamente integrata, mediante un paziente e metodico lavoro, che si prolunga per i primi mesi del prossimo anno, dalla fitta rete dei treni a carattere locale e che trova la sua definitiva sistemazione nella formulazione dell'orario generale, che consente giornalmente la circolazione di circa 6000 treni viaggiatori.

La conferenza ora ultimata rappresenta il coronamento del lungo periodo preparatorio che iniziatosi nel luglio '59 con la Conferenza Unica Nazionale per le grandi comunicazioni interne e sviluppatosi successivamente nella Conferenza Europea degli orari e dei servizi diretti tenutasi a Vienna dal 7 al 13 ottobre, nella quale è stata stabilita l'impostazione di massima delle grandi relazioni internazionali, si è concluso recentemente con le 5 Conferenze interregionali tenutesi rispettivamente a Livorno, Padova, Napoli, Torino e Milano nel periodo dal 23 ottobre al 7 novembre.

Queste ultime riunioni che sono indette dal Ministero dell'Industria e Commercio e organizzate dalle Camere di Commercio di Genova (o alternativamente Torino), Milano, Napoli, Padova e Roma, hanno lo scopo di stabilire i necessari contatti tra le Ferrovie dello Stato e gli Enti qualificati a rappresentare gli interessi e le esigenze delle diverse categorie di viaggiatori.

Si tratta quindi di un proficuo colloquio che consente da un lato di portare a conoscenza dei tecnici proposti alla stesura degli orari, i voti, le richieste e le necessità della maggioranza dei viaggiatori, perchè possa scaturire la più organica e rispondente impostazione dei treni del nuovo orario, dall'altra di informare gli Enti ed Associazioni partecipanti delle iniziative e dei progetti programmati o in corso di realizzazione da parte dell'Amministrazione Ferroviaria per migliorare i propri servizi.

Anche quest'anno l'incontro è stato particolarmente efficace. Ne fanno fede l'elevatissimo numero delle richieste (circa 950) contenute nei memoriali compilati dalle Camere di Commercio organizzatrici delle Conferenze in questione, e che riguardano prevalentemente l'istituzione di nuovi treni, la creazione di nuovi servizi di carrozze dirette, l'assegnazione di fermate; modifiche all'orario di diversi treni e richieste varie: acceleramento delle comunicazioni, nuove coincidenze, estensione del periodo di circolazione dei treni periodici, assegnazione della classe inferiore ai treni che ne sono sprovvisti ecc.

Le richieste sono state esaminate una per una e le discussioni che hanno avuto luogo sono state improntate a grande spirito di comprensione sia da parte dei richiedenti, per le ampie delucidazioni fornite ai rappresentanti dell'Amministrazione Ferroviaria, sia da parte di questi ultimi, per l'accoglimento delle proposte realizzabili e per l'approfondito esame delle altre.

Nel corso delle Conferenze è stato brevemente accennato alle innovazioni previste col nuovo orario 29 maggio 1960 nelle principali relazioni internazionali. Quelle di maggiore interesse sono le seguenti:

TRANSITO DI MODANE

Assegnazione della 2ª classe e del servizio di cuccette alla coppia di treni PR ed RP tra Parigi e Roma, costituenti la relazione « Roma-Express ».

L'innovazione consentirà ai viaggiatori della classe inferiore di guadagnare oltre 3 ore nel percorso fra Parigi e Roma.

Verrà inoltre istituito un collegamento con automotrici francesi tra Chambery e Ginevra in coincidenza al treno TEE *Mont-Cenis* Lyon-Torino-Milano che consentirà di allacciare in entrambi i sensi Torino con Ginevra in 4h 6'.

TRANSITO DI DOMOSSOLA

E' stato accelerato il treno *Simplon-Orient-Express* con il guadagno di una notte di viaggio tra Parigi e Belgrado, e con miglioramento delle ore di partenza e di arrivo a Venezia e Trieste.

Accoppiata al *S.O.E.* fra Parigi e Milano Lambrate circolerà una nuova relazione celere di sola 1ª classe e WL fra Parigi e Roma, che servirà anche Bologna e Firenze con i seguenti estremi: Parigi p. 19,28 Roma a. 12,50 Roma p. 16,30 Parigi a. 9,55.

TRANSITO DI CHIASSO

Attraverso il transito di Chiasso verrà creato un nuovo treno denominato «Italia-Express» che porterà vetture di 1ª e 2ª e WL fra Roma, Ostenda (Bruxelles) e Amsterdam oltre a carrozze di 1ª e 2ª classe fra Calais, Copenaghen e Roma con arrivo e partenza da Roma alle 16,40 e 14,25.

Verranno così accelerate di circa due ore le comunicazioni con Bruxelles, Amsterdam e Copenaghen.

TRANSITO DI BRENNERO

Il treno « Trans-Europ-Express » *Mediolanum* sarà messo in coincidenza a Monaco con la relazione *Blauer-Enzian* per e da Amburgo creando così una comunicazione molto celere diurna tra Amburgo, Milano, Verona e con Venezia a mezzo dei coincidenti R 90 e 191.

Inoltre verrà realizzato un notevole acceleramento nella direzione Sud-Nord per l'*Alpen-Express* che partirà da Roma alle 8,00, anzichè alle 6,40, come attualmente, pur arrivando a Monaco alla stessa ora.

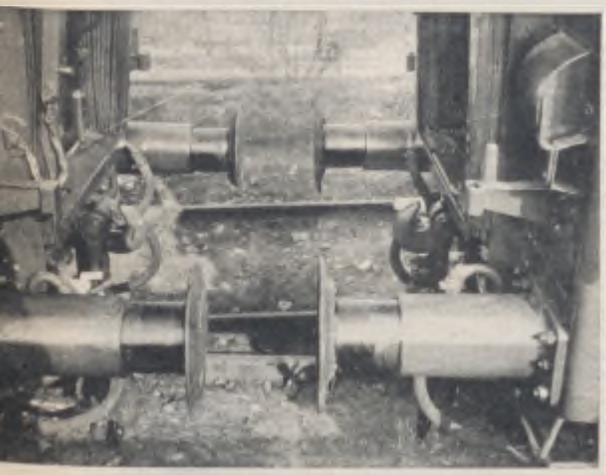
TRANSITO DI TARVISIO

Un acceleramento di circa 30' in entrambi i sensi è stato previsto per la relazione « Italia-Austria-Express ». Nel periodo estivo verrà creata una nuova coppia di treni celeri fra Venezia e Vienna, denominata *Donau-Tiber-Express* collegata a Venezia ai treni 41 e 48 per e da Roma, che coprirà l'intero percorso Vienna-Roma in 21 ore nel senso Nord-Sud e in 20h 30' nel senso inverso, con WL per Venezia e carrozze di 1ª e 2ª per Venezia, Roma e Genova.

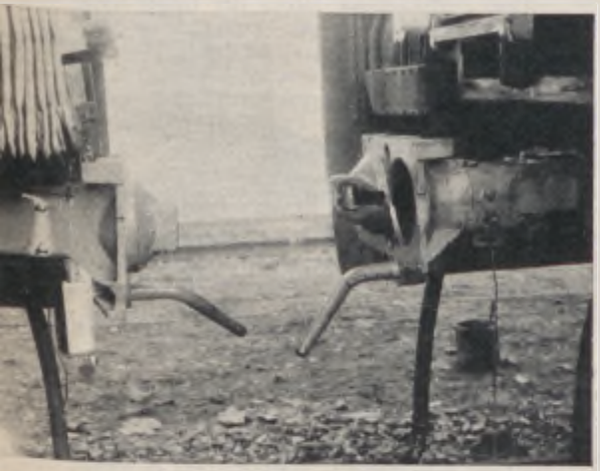
Marcello BELVEDERI

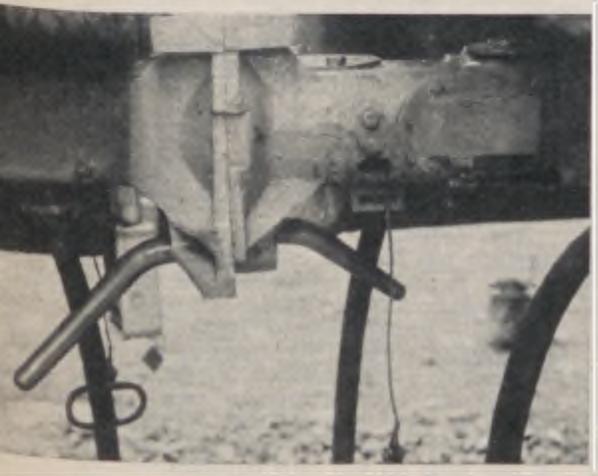
Lunghe e laboriose sono le discussioni alle conferenze-orario

IL SISTEMA CLASSICO ...



...E QUELLO AUTOMATICO





- Una questione attuale -

L'AGGANCIO AUTOMATICO

dell'Ing. Amedeo Cuttica

È stata ripresa in esame dalle ferrovie europee — con il proposito di giungere, se possibile alla realizzazione — la questione della sostituzione dell'aggancio, diremo classico, dei veicoli ferroviari (con maglioni, tenditori e gancio) con un apparecchio automatico. Il sistema classico richiede che un agente si introduca fra i due veicoli da agganciare, porti il maglione nel gancio e serri il tenditore, nei limiti volta a volta prescritti. L'operazione risulta per l'agente faticosa e pericolosa.

L'aggancio automatico, invece, non deve richiedere in alcun modo che un agente penetri fra i veicoli, sia che si tratti di disporli in condizioni di aggancio, sia che si tratti di permettere lo sgancio, giacchè il comando dell'operazione deve avvenire dal di fuori dei veicoli.

E' da notare subito che l'aggancio automatico non soltanto evita l'operazione pericolosa e faticosa, ma insieme accelera, ed anche notevolmente, i tempi di esecuzione dell'operazione per la formazione dei treni e per il disgiungimento dei carri. E sotto questo punto di vista è da mettere in conto un vantaggio che si può esprimere, in fondo, con il risparmio di tempo di impiego dei carri e delle locomotive di manovra e quindi di economia, rispettivamente, di veicoli, di macchine di manovra ed anche di uomini. Non è però limitato a questo il vantaggio che si può trarre dall'impiego di un aggancio automatico. Infatti le limitazioni ora poste allo sforzo di trazione che si può esercitare in un treno, dovute alla resistenza e quindi al peso dei maglioni che devono essere manovrati dall'agente, cadrebbero del tutto, perchè l'apparecchio di aggancio automatico può essere dimensionato a piacere.

L'operazione di aggancio dei veicoli deve comprendere secondo le intenzioni anche l'attacco fra i tubi del freno continuo e l'esecuzione delle relative operazioni, per le comunicazioni fra carro e carro. Nella stagione in cui devono essere accoppiati i tubi che portano il vapore per il riscaldamento dei treni, l'agente deve ora provvedere anche a questa operazione, ed occorre quindi che l'attacco sia anche esso in qualche modo incorporato nel dispositivo automatico.

Infine, poichè esistono oggi in alcuni treni comunicazioni elettriche a bassa tensione e a modeste correnti per le trasmissioni sonore, e poichè è possibile che necessità di condotte elettriche del genere si presentino per l'adozione di freni continui che impieghino la corrente elettrica, l'accoppiatore automatico deve prevedere anche i passaggi elettrici relativi.

Non è invece previsto, e sarebbe difficile prevederlo, l'accoppiamento di quanto riguarda la condotta elettrica ad alta tensione per il riscaldamento elettrico dei treni, ma questi accoppiamenti sono già collocati lateralmente nei veicoli manovrati.

Circa la preparazione delle testate dei veicoli per ricevere il dispositivo di aggancio, si ricorda che al presente lo sforzo di trazione esercitato dalle locomotive viene trasmesso in corrispondenza delle mezzerie delle traverse di testa mentre la compressione viene trasmessa attraverso i repulsori che sono situati lateralmente. I telai dei veicoli sono costruiti in relazione a questi sforzi fra i quali quello di compressione risulta assai elevato.

L'adozione di un organo di aggancio automatico che comprenda soltanto il dispositivo di trazione e con il quale quindi sia destinato a restare in opera l'accoppiamento di repulsione, non richiede la trasformazione dei telai dei carri rispetto alle sollecitazioni fondamentali che abbiamo detto. Invece un apparecchio di aggancio automatico che sia destinato a trasmettere anche gli sforzi di compressione (all'adozione dei quali quindi dovrebbe essere accompagnata la scomparsa dei repulsori), richiede che le traverse ed i telai dei veicoli siano tali da poter reggere anche agli sforzi di compressione. Per questa circostanza sono richieste quindi notevoli strutture portanti per l'applicazione dell'aggancio automatico completo. E' vero che l'applicazione di un aggancio di semplice trazione risolve gran parte dei difetti per cui il sistema classico non risulta soddisfacente, ma è certo che un dispositivo che comprenda la trazione e la compressione insieme si presenta più completo e permette, in principio almeno, la soppressione dei repulsori, i quali sono costosi e pesanti ed introducono per i loro sistemi elastici nelle operazioni di trazione e frenatura dei treni, notevoli complicazioni per le reazioni che portano talvolta, a dimostrazione della loro entità, a contraccolpi assai fastidiosi in caso di disuguaglianze dell'azione frenante nei veicoli di un convoglio. E' naturale ad ogni modo che l'aggancio automatico debba essere congegnato ed accoppiato al veicolo in modo da rendere possibile l'esercizio della trazione e la frenatura in maniera soddisfacente.

Se si considera che i veicoli devono essere accoppiati fra loro sia in rettilineo che in curva, qualunque carico abbiano, e quindi con differenza di livello nella linea d'attacco e che debbono permettere la marcia anche in contropendenze (quali — per esempio — quelle di notevole entità che si trovano sulle sellette di lancio delle stazioni di smistamento dei carri), si comprende come la soluzione del problema di un aggancio soddisfacente si presenti notevolmente complessa. Fra l'altro deve risultare riconoscibile la condizione in cui l'aggancio si trova e cioè se permette l'accoppiamento o non, e anche questa contribuisce a rendere il problema tale da non poter essere risolto senza uno studio veramente profondo.

L'Unione delle Ferrovie Europee ha messo a punto gli elementi tecnici da affrontare per le varie soluzioni dell'aggancio automatico; purtroppo però il passaggio alla esecuzione di eventuali programmi operativi per un aggancio completo non può che svilupparsi per gradi, dovendo poi essere accompagnata dalla trasformazione delle strutture dei veicoli, e nel complesso porta a previsioni d'altri venti anni con spese assai ingenti sicché si era dovuto accantonare il problema.

Altra difficoltà da risolvere: la rete europea deve essere considerata una rete unica e bisogna quindi che l'apparecchio da adottare sia lo stesso per tutta Europa e che la trasformazione avvenga secondo una successione di tempi contemporaneamente per tutte le reti e quindi secondo condizioni accettate da tutti i Paesi.

E' soprattutto l'impegno finanziario che ha ostacolato finora l'adozione di un aggancio automatico in Europa Occidentale, anche se per le considerazioni di natura tecnica economica sopra ricordate si possa contare su una riduzione nelle spese di esercizio. Sta di fatto però che tutto il mondo ha finito con l'applicare un aggancio automatico e l'Europa è rimasta l'unica zona ampiamente servita da ferrovie senza l'ausilio di un miglioramento così sentito per la gestione.

Per questa ragione le Ferrovie Europee hanno ripreso recentemente lo studio della questione per vedere se possa riuscire possibile una soluzione che potrebbe per esempio essere ottenuta iniziando con l'applicazione di un dispositivo di semplice trazione eventualmente capace, dopo la trasformazione opportuna dei veicoli, di permettere un aggancio completo di trazione e di repulsione. E' naturale che una soluzione potrà essere precisata dopo avere individuato quel dispositivo che per praticità, peso, costo, ecc. ecc., potrà

(segue a pag. 6)

Binari nel mondo

Italia

TREDICISTI IN TRENO

La domenica pomeriggio sugli elettrotreni, sui quali è da qualche mese in funzione il servizio di audio diffusione, saranno trasmesse le «ultimissime di sport» così gli appassionati potranno controllare la propria schedina del Totocalcio. Che la gradita novità porti fortuna ai viaggiatori delle F.S.

AD ISELLE LE OPERAZIONI DOGANALI PER IL PASSAGGIO DEL SEMPIONE

Attualmente gli automobilisti che vogliono attraversare in treno la Galleria del Sempione devono far trasportare le proprie automobili da Domodossola a Briga e viceversa, e devono effettuare doppie operazioni doganali. Per migliorare questa situazione si stanno costruendo ad Iselle un piano di carico e scarico delle automobili, una strada di collegamento con la nazionale del Sempione ed un edificio dove verranno concentrati tutti i servizi ferroviari, doganali e di polizia sia italiani che svizzeri. Verranno in tal modo semplificate tutte le formalità di frontiera per le automobili e per i passeggeri. Nuove installazioni entreranno in servizio entro l'anno.

LA STAZIONE DI NAPOLI E LE OLIMPIADI

Pur non essendo finita ancora la nuova stazione di Napoli sarà messa in condizione di ricevere degnamente le migliaia di turisti che affluiranno in Italia in occasione delle Olimpiadi.

I TRENI «MAMMOUTH»

Composti di 80 carri, potranno trasportare circa 1.500 tonnellate di merci alla velocità di 65 km/h. Verranno impiegati sulle linee meridionali italiane e sono studiati per incrementare al massimo l'esportazione dei prodotti destinati al centro Europa.

ASSEGNI BANCARI PER PAGARE LE TASSE FERROVIARIE

I trasporti ferroviari possono essere anche pagati — secondo recenti disposizioni — a mezzo di assegni bancari a copertura garantita da qualsiasi Istituto di credito autorizzato. Tale forma di pagamento che cumula i vantaggi dell'assegno circolare e di quello di conto corrente rappresenta la migliore e più comoda soluzione bancaria per gli spedizionieri.

ROMA-MOSCA: LINEA DIRETTA

Probabilmente nel 1960 la capitale italiana e quella sovietica saranno collegate da un treno diretto che effettuerà l'intero percorso in 52 ore. Il convoglio composto da carrozze letto e prima classe, utilizzerà vetture a passo variabile per superare le difficoltà presentate dal diverso scartamento in uso nelle linee russe. Il percorso preciso sarebbe Roma-Bologna-Venezia - Vienna - Varsavia - Minsk - Smolensk - Mosca.

IL «TAMBURO ROTANTE» ALLA STAZIONE DI MILANO

E' entrato in funzione da qualche giorno alla biglietteria della stazione C.le di Milano un nuovo «tamburo-rotante», per mezzo del quale le operazioni per la prenotazione di posti in treno sono state semplificate e sveltite.

Estero

LA «GYRO GLIDE» NUOVO TRENO MONOROTAIA

Una società californiana, la Northrop Corporation Hawthorne, ha progettato un nuovo treno monorotaia con propulsione a mezzo del volano d'inerzia, già adottato su filobus (i cosidetti girobus). Esso verrà realizzato per collegare il centro di Seattle con la zona dell'esposizione del XXI Secolo che si terrà in tale città nel 1961. La distanza da percorrere è di km. 1,6. Il volano del peso di 450 kg. è messo in rotazione alla velocità di 4.400 giri min., aziona un generatore che fornisce la corrente ai motori di trazione e serve, durante la corsa, da giroscopio impedendo lo svio del treno. Questo è formato da 4 veicoli, lunghi ognuno 15 metri e mezzo e contenenti 64 passeggeri. Il treno peserà complessivamente 52 T. e potrà marciare a 240 km/ora.

NUOVE TARIFFE FERROVIARIA IN SVIZZERA

Con il 1° ottobre le tariffe ferroviarie svizzere sono state aumentate in media dell'11 per cento. L'aumento è differenziale e collegato ad una serie di riforme tecniche ed amministrative.

IL TUNNEL SOTTO LA MANICA

E' stata completata con esito positivo la progettazione di un tunnel che dovrebbe collegare la Francia e l'Inghilterra. La spesa prevista è di 170 miliardi di lire. L'impresa verrebbe finanziata da un gruppo internazionale di cui fanno parte gli ex azionisti della Compagnia del Canale di Suez. L'uso del tunnel sarà soltanto ferroviario.

«CASE DEL FREDDO» IN GRECIA

Una modernissima catena del freddo sarà organizzata in Grecia per l'esportazione degli ortofrutticoli. Numerose «case del freddo» saranno costruite nelle aree di produzione da cui con centinaia di vagoni frigoriferi di nuova costruzione le derrate, opportunamente preparate, verranno avviate all'esportazione.

VERSO IL «TRENO RAZZO»?

Nel Nuovo Messico è stato sperimentato a cura del centro di ricerche dell'aviazione americana un veicolo su rotaia spinto da razzi. Il veicolo, definito «slitta», pesante tre tonnellate e mezzo ha raggiunto la velocità record di 3.104 km/ora.

TRENI PROFUMATI

Una piacevole novità per i parigini. Su quattro linee della ferrovia Metropolitana di Parigi sono entrati in servizio carrozze dotate di vaporizzatore che, collegato con le portiere, funziona automaticamente ad ogni fermata diffondendo nuvole di profumo battericida sotto le pensiline.

PESATURA DI CARRI IN MOTO MEDIANTE BILANCIA RADIOATTIVA

Una compagnia ferroviaria americana ha adottato una bilancia radioattiva, consistente in una sorgente di cobalto 60 e in uno speciale contatore Geiger. La prima è posta sotto il binario mentre l'altro è sospeso sopra ai convogli in transito. Al passaggio dei carri la merce da questi trasportata assorbe, secondo il peso della stessa, parte dei raggi gamma emessi dal cobalto. La misura dei raggi che pervengono al contatore consente di valutare il peso netto dei vari carri ferroviari.

ARNI

continuazione dalla pag. 5

L'aggancio automatico

ritenersi idoneo e conveniente e dopo aver provveduto ad un finanziamento, indubbiamente pesante, ma che potrebbe essere forse ottenuto magari in forma internazionale in relazione all'utilità generale della trasformazione.

Gli studi finora compiuti hanno portato a determinare le condizioni cui dovranno soddisfare i dispositivi per tutte le possibilità che la soluzione può permettere. Una volta ottenute delle offerte, attraverso esami ed esperimentazioni la soluzione potrà poi essere definita e, una volta conosciuti esattamente i costi e le condizioni tecniche da applicare per i programmi di applicazione, potrà provvedersi, si spera, ai finanziamenti ed alla definizione degli accordi per il passaggio simultaneo al nuovo sistema dal vecchio.

D'altro lato può lasciare perplessi una soluzione che ammetta un aggancio misto, perchè mentre aumenterebbero alcune difficoltà delle soluzioni costruttive, detta possibilità agirebbe certo psicologicamente in contrasto con la volontà di giungere in un tempo ragionevole ad una soluzione totale, che è la sola che possa garantire il successo della grossa operazione.

L'applicazione di un aggancio di semplice trazione potrebbe forse essere ottenuta in un periodo di tempo di circa 5 anni mentre la adozione totale dell'aggancio completo deve far puntare, abbiamo detto, su un periodo di tempo superiore ai 20 anni.

Anche la lunghezza del periodo di impegno dei mezzi finanziari anticipati senza frutto, avrà il suo peso nella scelta della soluzione da preferire. E' però da auspicare che le grandi difficoltà del problema possano essere superate e che anche l'Europa possa un giorno disporre per le proprie ferrovie di un sistema di aggancio veramente moderno. ■

Semaforo rosa

● Un singolare incidente venatorio è accaduto a otto chilometri da Poggibonsi. Alcuni cacciatori stavano battendo il terreno lungo la ferrovia, nei pressi della stazione di Barberino di Val d'Elsa, quando improvvisamente da un campo si è alzato un grosso fagiano. La fucilata era immediata e allo sparo faceva eco un grido di dolore: proprio in quel momento transitava lungo la strada ferrata l'automotrice 977, proveniente da Firenze e diretta a Siena, e una donna, Gina Cannella in Fiaschi, nata a Venezia 39 anni or sono e residente a Colle Val d'Elsa, affacciata al finestrino, era rimasta impallinata. Guarigione prevista: dieci giorni.

● Mentre inseguiva una mucca che puntava decisa su un treno in arrivo, il Capo Stazione di Bassano del Grappa si è ferito urtando contro un palo di ferro. Su un binario dello scalo erano alcuni carri di bestiame con mucche destinate al macello. Nella operazione di scarico due bestie riuscivano a liberarsi e tentavano di fuggire, scorazzando fra i binari mentre era in arrivo un treno passeggeri.

● Il giovane Pierino Veroni, di anni 22, da Pieve Modolena, è stato scagliato a cento metri di distanza dal direttissimo Milano-Roma, ma si è rialzato da terra completamente illeso. Lievissimi danni ha riportato la moto con la quale il giovane stava imprudentemente attraversando i binari in aperta campagna. L'episodio non deve tuttavia indurre ad eccessiva confidenza con le economie.

● Uno zucchino gigante, lungo oltre un metro e del peso di circa 10 Kg., è stato raccolto dal ferroviere Luigi Donato nel suo orto, sito nel Comune di Seriate. Il bellissimo esemplare ha un gemello che sta per superarlo in lunghezza. Lo zucchino è nato fra garofani e gerani.

● In Polonia il Ministro dei Trasporti ha ordinato la sospensione a tempo indeterminato dei treni di varie linee ferroviarie nazionali e locali, in seguito ad una notevole diminuzione di passeggeri e per difficoltà d'esercizio nei mesi invernali. Vengono sospesi, tra gli altri, treni delle linee Varsavia-Zakopane, Lodz-Gdansk, Lodz-Krynica, ecc. Non si esclude che possano essere sospesi altri treni.

● In Inghilterra le carrozze di prima classe vengono chiuse a chiave durante il tragitto fra una stazione e l'altra, per impedire ai teddy-boys di salirvi e di organizzarvi qualcuna delle loro gazzarre a base di jazz-hot e di whisky.

● Anche in Toscana, piccola corrida ferroviaria. Un torello avventatosi contro un treno viaggiatori che incrociava un convoglio merci sul quale viaggiava l'animale, ha provocato il leggero ferimento di tre passeggeri e l'andata in frantumi di due finestrini. Il singolare incidente si è verificato a pochi chilometri della stazione di Prato. Il treno « preso di mira » dal focoso torello — il quale non ha esitato a « caricarlo » a testa bassa saltando dal vagone aperto del merci — è il direttissimo 28 Roma-Milano. Nello scontro, eroico ma impari, l'attaccante ha avuto la peggio.

● Tre ferrovieri jugoslavi sono stati condannati dal Tribunale di Fiume per aver organizzato diversi espatri clandestini. Atanko Kucich, Zvonko Djakovich e Rudolf Bilich erano tutti e tre occupati alla stazione di Fiume. Il Bilich procacciava i clienti e gli altri due introducevano gli espatriandi nei vagoni già sigillati dalla dogana, con un sistema ingegnoso di spiombatura e ripiombatura ideato dal terzetto che intascava somme apprezzabili. Dovranno scontare pene varianti da 14 a 19 mesi di carcere duro.

● L'Amministrazione delle Ferrovie della Germania Federale ha deciso di rompere la monotonia derivante dal colore uniforme delle locomotive, ed ha emanato nuove disposizioni in cui sono indicati i colori che dovranno avere, d'ora in poi, i vari tipi di macchine. Secondo le prescrizioni, le locomotive elettriche, la cui velocità supera i 120 km orari, saranno azzurre, quelle usate per le manovre saranno rosse e tutte le altre saranno verdi.

IL CRONISTA

Sottovoce

CRONACHETTA MORALE

Il Cancelliere dello Scacchiere di Sua Maestà Britannica, Heathcoat Amory, è colui che controlla i movimenti finanziari del Commonwealth, l'uomo che regge le sorti della moneta più pregiata del mondo dopo il dollaro.

Questo signore dall'apparenza modesta, vestito molto alla buona, la domenica mattina, di consueto, raggiunge a piedi la stazione ferroviaria di Waterloo per approfittare di un treno che lo porti fuori Londra, per godersi in santa pace una mezza giornata del suo xport preferito: lo yachting.

Qualche domenica fa, Heathcoat Amory, dopo aver fatto tranquillamente la coda presso lo sportello dei biglietti a Waterloo, si avvicina al G. Sala e gli porge un biglietto di seconda classe. Il ferroviere non riconosce nel signore che gli sta di fronte, vestito un po' trasandato, con un paio d'occhiali da pochi scellini e che porta uno sbiadito cappello di feltro, il Cancelliere dello Scacchiere e soggiunge: « Mi spiace, vecchio mio, ma questo treno ha solo posti di prima. Il prossimo treno avrà posti di seconda, ma dovete mettervi in coda nella sala d'attesa ». Il Cancelliere ringrazia con un sorriso, senza aggiungere altro e si dirige verso la sala, senza una parola di protesta. Non dice: « Lei non sa chi sono io ». Non si cura di mostrare la tessera di deputato, di Ministro, di uomo di primissimo piano. Pacatamente, con la flemma classica dei suoi compatrioti, si mescola con gli altri viaggiatori in partenza muniti di biglietto per la seconda classe, aspetta il suo turno, e l'attesa si protrae per oltre venti minuti.

Venti minuti in una sala d'aspetto affollatissima, piena di fumo e di puzzo di chiuso. Il suo aspetto è sereno, osserva con curiosità tutto ciò che lo circonda e non gli passa per l'anticamera del cervello di mettersi ad urlare: « Ma questa è una vera indecenza ».

Preso posto in treno — quello munito di vettura di seconda classe — e arrivato a Gosport con circa mezz'ora di ritardo, il Ministro Amory si incontra finalmente con due cadetti di Marina, con i quali ha appuntamento per una gita in barca. « Scusatemi, ragazzi — dice il Cancelliere ai giovani amici — mi spiace per il ritardo, ma non c'era posto sul treno precedente ».

* * *

Quando in Italia potremo stilare versioni di fatti identici a quelli attribuiti al Ministro Amory, avremo allora la certezza matematica di aver percorso veramente un lungo cammino.

ALBERT

L. 98.000

L. 210.000

L. 165.000

A CARRARA MOSTRA MOBILI I.M.E.A. CARRARA chiedete catalogo VR/1 illustrato di 100 ambienti, inviando L. 100 anche in francobolli. Consegna ovunque gratuita. Pagamenti anche lunghe rateazioni, senza anticipo, senza cambiali. **PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AI FERROVIERI.** Scrivere indicando chiaramente: indirizzo, professione.

CALOGERO MUSCIA *ovvero* IL PROBLEMA DEI VALORI

Come ci vede la stampa

Il 1959 è stato un anno denso di attività e di iniziative per le Ferrovie dello Stato e di questo attivismo la migliore testimonianza può ritrovarsi nell'attenzione che la stampa nazionale ha dedicato alla nostra Azienda. L'anno si è concluso con l'approvazione da parte del Parlamento della seconda fase del Piano Quinquennale per il potenziamento e l'ammodernamento della Rete. Un programma — ha scritto IL POPOLO — che fu elaborato per adeguare l'entità e la qualità dei servizi ferroviari alle mutate e aumentate esigenze del traffico e che potrà ora essere completato integralmente per garantire la funzionalità delle opere coraggiosamente intraprese e in parte già realizzate. Dal canto suo il CORRIERE DELLA SERA ha scritto che con la seconda fase del Piano Quinquennale le F.S. compiono un ulteriore passo avanti sulla via del progresso, mentre 24 ORE, in un articolo di fondo, dopo aver posto in giusto rilievo l'arduo compito riservato alle Ferrovie italiane per un concreto inserimento del nostro Paese nel Mercato Comune, ha sottolineato come la nostra Azienda, pur operando in condizioni particolarmente difficili, sta realizzando un vasto programma di ammodernamento sia degli impianti fissi che del materiale rotabile, che comporta un impegno di mezzi e di volontà che non può essere sottovalutato. E' necessario, quindi, secondo il quotidiano economico, che anche il pubblico si renda conto della situazione non solo per apprezzare nel suo giusto valore e sostenere lo sforzo delle F.S. ma anche per assumere con spirito di solidarietà e disciplina un'equa parte degli oneri conseguenti in cui si tradurrà il prossimo aumento delle tariffe viaggiatori, riconoscendo così che fra i compiti di una Italia moderna quello che incombe alle Ferrovie è certamente tra i più difficili

Per quanto riguarda i dettagli del Piano Quinquennale, mentre LA STAMPA ha particolarmente posto in risalto lo stanziamento di 31 miliardi per migliorare le linee liguri-piemontesi con la trasformazione del sistema di trazione elettrica da corrente trifase a corrente continua, LA VOCE ADRIATICA, per dare un'idea dell'aspetto imponente che assumono i programmi delle F.S. nel settore del materiale rotabile, ha scritto che se si immaginasse di comporre con tutte le carrozze, le elettromotrici e i carri merci, che si prevede di costruire con la seconda fase del Piano, un unico convoglio si avrebbe « un treno interminabile che si snoderebbe per oltre 80 chilometri »

Molta attenzione la stampa ha dedicato anche alle conferenze orarie interregionali per la preparazione dell'orario ferroviario estivo del 1960. In particolare il CORRIERE DELLA SERA ha posto in grande evidenza la programmazione di nuovi treni internazionali come il « Lombardia-Express », che assumerà per il percorso Milano-Parigi l'attuale orario del « Simplon-Orient Express », treno quest'ultimo che verrà radicalmente modificato come è stato deciso dalla Conferenza oraria internazionale di Vienna. Da parte sua 24 ORE ha ampiamente riferito sulla Conferenza europea delle Agenzie di Viaggio svoltasi a Zagabria, nel corso della quale è stato messo a punto un programma di treni turistici, che quest'anno comprende una numerosa serie di viaggi diretti verso l'Italia e particolarmente a Roma nel periodo delle Olimpiadi. Altri giornali, come IL POPOLO e l'UNITA' hanno dato notizia della richiesta formulata dalle autorità ferroviarie sovietiche per un collegamento diretto Mosca-Roma, via Varsavia. E' probabile, quindi, che la prossima edizione dell'Orario Ferroviario comprenderà un nuovo interessante itinerario internazionale verso l'Est europeo. A proposito dell'Orario Ferroviario si deve segnalare un divertente articolo del GIORNALE D'ITALIA nel quale l'Autore, pur apprezzando la veste tipografica accurata ed elegante, ne rileva la difficile consultazione a causa della separazione dei grafici e delle tabelle, consultazione che può essere gradita solo a chi, in mancanza di un libro giallo, vuole passare in qualche modo il tempo in treno senza annoiarsi.

Resta in ultimo da segnalare un articolo di terza pagina comparso su IL MESSAGGERO dedicato alla Stazione Termini. Tre cose hanno maggiormente colpito l'articolista: « l'ordinato e un po' malinconico » Museo Ferroviario, la perfetta organizzazione del servizio « treno + auto » e le passeggiate dei provinciali in quella splendida « avenida » che è la galleria di testa

REMA

dell'Ing. Guido Arangi

Tra le perdite — per raggiungimento dei limiti di età — di funzionari di grande valore ed esperienza che l'Azienda ferroviaria ha subito in questi ultimi anni e che sempre più aggravano la situazione deficitaria di tecnici in un momento proteso all'ammodernamento massiccio voluto dal Ministro in carica, dobbiamo segnalare quella del Prof. Dr. Ing. Calogero Muscia.

I suoi titoli accademici: *Laurea in Ingegneria Industriale, in Scienze Matematiche, in fisica, in Scienze Statistiche* presso l'Università di Roma, quest'ultima con lode e pubblicazione della tesi, dimostrano la vasta preparazione culturale non specifica nelle sole materie del suo ramo, ma orientata in settori di vasto impegno speculativo quali le matematiche superiori e la fisica

Tali sue qualità gli permisero di vincere alcuni concorsi per cattedre e se la sua attività non fosse stata totalmente assorbita dall'Azienda ferroviaria — cui dedicò tutte le sue capacità per ben ventotto anni nel Servizio Trazione e tredici nel Servizio Approvvigionamenti — le sue doti lo avrebbero sicuramente condotto a quell'insegnamento universitario per il quale per elevatezza d'ingegno, per consuetudine di studi e per passione era evidentemente portato dal suo temperamento.

Così il Muscia oggi avrebbe potuto continuare la sua opera di docente in cattedra universitaria e per molti anni, mentre l'orientamento dell'Amministrazione di Stato, della quale entrò a far parte ed in cui si fa astrazione dal valore dei singoli per permettere anche ai meno dotati l'accesso a posti di dirigenza, lo ha già estraniato dal sentirsi attivamente partecipe della vita nazionale, ponendolo in quiescenza con capacità e doti di intelligenza che ancora oggi molti giovanissimi potrebbero invidiargli.

Egli tornerà così a rileggere le sue « Memorie sulle lenti elettroniche » pubblicate negli atti dell'Accademia dei Lincei, lo « Studio su un originale spettrometro per raggi beta » i cui calcoli, con esito positivo, sono stati recentemente ultimati presso l'Istituto di Calcolo del Consiglio Nazionale delle Ricerche, ma non potrà rappresentare più l'Azienda ferroviaria nella Commissione di studio per i materiali dei reattori atomici presso il Comitato Nazionale delle Ricerche nucleari, né in nessun altro alto Consesso perché ha compiuto i sessantasei anni di età.

Nel campo dell'economia privata si è tanto più apprezzati quanta maggiore è l'esperienza

CALOGERO MUSCIA

e la capacità acquisite e se pur raggiunti dai limiti di età, per altro maggiori di quelli previsti dalle carriere statali, si è sempre utilizzati in Consigli di Amministrazione od in Consulenze.

Ma le necessità di carriera dei giovani sono ai fini aziendali, sembra, più pressanti e l'Ing. Calogero Muscia, ormai come molti altri valorosi, si dovrà contentare dei ricordi della sua attività e forse rimpiangere di avere scelto una via ingenerosa.

A chi scrive — che lo ebbe apprezzato collaboratore nell'ultimo decennio, — non fa velo, nel rimpiangere l'allontanamento, la lunga consuetudine di lavoro, né i lontani ricordi dell'Università in cui sedettero condiscepoli, né la delicatezza del carattere, né la sensibilità umanissima, né la modestia illimitata del Muscia, ma lo turba la considerazione di una palese ingiustizia formale perpetrata all'ombra di un regolamento del personale inadeguato all'efficienza, al prestigio ed alle necessità tecniche sopratutto attuali dell'Azienda ferroviaria.

* * *

Con apprezzabile spregiudicatezza, l'ing. Arangi, Direttore del Servizio Approvvigionamenti, trae occasione dell'esodo dell'ing. Muscia per toccare argomenti profondi e scottanti. I problemi toccati — io direi, anzi — sono in effetti per lo meno tre, e non uno solo.

Il primo è quello dell'età.

Nell'ultimo cinquantennio l'età media dell'uomo è cresciuta di circa 20 anni, e altrettanto o quasi si è protratta quella della maturità valida: il cinquantenne, che agli albori del secolo appariva un vecchio è oggi in effetti, generalmente, un uomo nella pienezza dei suoi mezzi.

Ad ogni modo, troveremo a 66 anni uomini in declino e uomini ben vitali più o meno nella stessa proporzione in cui ne troviamo in età parecchio più verdi. Questo non è probabilmente sufficiente per giustificare una proroga generale, che — oltre tutto — sarebbe persino contraria a quei motivi sociali che suggeriscono di sciogliere dalle catene uomini ancora in gamba e non rottami: purchè, beninteso, si assicuri loro un trattamento di quiescenza adeguato. D'altra parte, sarebbe pericolosa la strada del ricorso a provvedimenti individuali, caso per caso.

Il problema quindi è di difficile soluzione.

Secondo: ancora più generale, importante e delicata ci sembra la questione della possibilità che anche i « meno dotati » pervengano a posti di dirigenza, e qui ci sembra che veramente l'ing. Arangi abbia messo il dito su una eventualità che fa molto pensare.

In terzo luogo, se si parla di valori altre considerazioni entrano in campo.

Alludiamo alla politica del "right man in the right place », l'uomo giusto al posto giusto.

In particolare, esistono determinati tipi di attitudini, pur spiccate e notevolissime, che tuttavia non comportano una polivalenza assoluta: tanto per semplificare. Ungaretti sarà un genio poetico ma probabilmente sarebbe un mediocre Direttore del Catasto.

Analogamente, formidabili cervelli nel campo di talune — magari elevatissime — discipline, possono risultare sprecati e spaesati in settori organizzativi, mentre sarebbero preziosi per uffici studi, — che sarebbero loro più congeniali —, per il perfezionamento del personale di rango elevato, e così via.

Non si può certo analizzare qui siffatti problemi, e perciò ci limitiamo ad enunciarli, per la meditazione dei nostri lettori.

Dall'ing. Arangi speriamo di poter avere anche in seguito — rotto il ghiaccio — altre collaborazioni, di interesse pari a quello che possiamo attenderci da lui.

All'ing. Muscia, che ha dato anche lustro al Giornale con la sua preziosa collaborazione, giunga il saluto beneaugurante, più affettuoso e rispettoso, di

« VOCI DELLA ROTAIA »

- Al VII Congresso dell' A. C. I. -

TRASPORTI E FONTI D'ENERGIA

Si è svolto recentemente a Milano, nella suggestiva cornice del Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica « Leonardo da Vinci », il VII Congresso Italiano dei Trasporti, promosso dall'Automobile Club d'Italia, al quale avevano aderito le Ferrovie dello Stato e numerosi altri Enti pubblici e privati, nonchè studiosi e tecnici di chiara fama. Tema dell'interessante assise era « il sistema dei Trasporti in relazione alla evoluzione delle fonti di energia ».

Dopo il discorso inaugurale del Sen. Prof. Basilio Focaccia, presidente del Comitato Nazionale per le ricerche nucleari, si sono avute le relazioni generali del Prof. Ing. Stagni per i trasporti terrestri, del Prof. Ing. Medici per quelli aerei e del Dr. Zatti per i marittimi, a cui sono seguite, a sezioni separate, le relazioni di settore e la discussione

Sin dalle relazioni generali risultava evidente come il tema scelto avesse una importanza rilevante e riguardasse problemi, relativamente, a vicina scadenza, per le navi e gli aerei, mentre per i trasporti terrestri esso poteva esser trattato solo in chiave ipotetica e perlomeno a lunga prospettiva. Infatti se per l'aviazione e la navigazione il domani si chiama energia nucleare, per gli altri mezzi di trasporto le tradizionali fonti di energia (petroli, carbone, elettricità sia di provenienza idrica che termica, rimarranno per lungo tempo le regine del campo anche perchè, globalmente, l'energia consumata dai trasporti risulta una parte assai modesta del consumo totale (evidentemente questi termini cambiano ove si consideri settori particolari, ad esempio la benzina ed il gasolio) per cui una eventuale e molto discutibile deficienza di produzione di energia graverebbe su di essi proporzionalmente in minima misura e relativamente minimo sarebbe l'interesse a modificare tecnicamente i mezzi di trasporto. Purtuttavia anche i settori interessati alla produzione di energia elettrica, come le ferrovie, debbono tener d'occhio la possibilità di creare fonti termonucleari di produzione di energia elettrica analogamente a quanto avvenne a suo tempo per quelle idriche.

Come era prevedibile l'interesse maggiore è stato suscitato dalle discussioni avvenute in seno alla sezione trasporti terrestri, dove, dopo la brillante esposizione dell'ing. D'Arbela su « la politica energetica nei trasporti su rotaia », l'intervento del prof. Santoro ha aperto la porta ai più pressanti problemi della politica generale dei trasporti terrestri. L'oratore ha infatti efficacemente sostenuto come per la riduzione dei costi, pur rimanendo importante il settore energetico, abbiano maggior prevalenza la soluzione di altri problemi riguardanti gli altri fattori del costo stesso, e in primo luogo, il fattore « uomo », il coordinamento, la produttività, l'adeguamento dei prezzi politici alle reali esigenze. Tali orientamenti si sono, almeno in parte, riflessi sulla mozione finale.

Il convegno è stato chiuso dal Ministro Angelini che, alla presenza di numerose autorità tra cui il Direttore Generale delle F.S., ing. Rissone, ha pronunciato un importante discorso di politica dei trasporti auspicando, dopo un rapido panorama della situazione e delle prospettive nei vari settori (ha ricordato, tra l'altro, l'importante progettata riforma che consentirà la riorganizzazione dell'aviazione civile nell'ambito del Ministero dei Trasporti), una riduzione dei costi dei trasporti, una integrazione delle varie fonti di energia, una unità politica ed economica europea che sappia affrontare con successo i problemi dell'era atomica, consentendo l'elevazione dello standard di vita delle popolazioni

Armando NANNI

Nella foto: parla il Prof. Stagni. Al tavolo della presidenza l'Ing. Corbellini e l'Ing. Canestrini

OTTO STUDENTI E UN CONTROLLORE

di Ugone Rosso di San Secondo

Ugone Rosso di San Secondo, autore del racconto che qui pubblichiamo, è fratello del romanziere e drammaturgo recentemente scomparso. Ugone Rosso di San Secondo vive in Brasile ed attualmente si trova in Italia quale inviato di « O Globo », uno dei più noti quotidiani di Rio de Janeiro. Esprimiamo all'A., che sappiamo esperto cultore di cose ferroviarie, la nostra gratitudine per la sua gradita collaborazione.

In fondo, il controllore Spampinato, era una brava persona. Veramente non so se era « controllore »: aveva un sacco di filetti di oro ondulati nel nero berrettone di quei tempi e cioè di diverse decine di anni fa.

Dunque, dicevo, Spampinato era una gran brava persona, ma aveva un solo difetto: un vocione che metteva paura e perciò i buoni viaggiatori siciliani lo temevano e lui ne approfittava un po'. Fatto sì è che, appena prendeva un biglietto in mano, a colpo ne scopriva la irregolarità, se ce ne erano. Era formidabile e non mollava.

Una mattina, era lunedì, alla stazione di Caltanissetta, ci trovammo un gruppo di studenti universitari (che peste!) diretto a Palermo. C'era con noi la signorina Giulia C., sorella di uno del gruppo.

A Caltanissetta Xirbi (allora S. Caterina Xirbi) dove si cambiava treno, prendemmo posto in uno scompartimento di seconda del treno Catania-Palermo: eravamo giusto in otto e lo occupammo per intero.

Oltre quarant'anni fa, la Sicilia era qualcosa come la cenerentola delle Ferrovie che da pochi anni erano passate allo Stato, e vi arrivavano tutti gli scarti del materiale rotabile del territorio nazionale; in compenso ai siciliani era concesso l'onore di pagare le stesse tariffe in vigore sulle linee del Nord.

Ma torniamo al nostro viaggio: la vettura nella quale ci installammo era di quelle a scompartimenti, chiamiamoli così « stagni » perchè non comunicavano con i vicini, e perciò, una volta chiusi i due sportelli, da un lato e dall'altro, i viaggiatori restavano imbottigliati e, di notte o nelle gallerie, erano illuminati da un fioco lucignolo ad olio, collocato in una coppa di vetro incastrata sull'imperiale della vettura, ed il cui contenuto, non raramente, gocciolava sui pantaloni dei passeggeri, quasi a volere scandire il ritmo delle ruote.

Ora, dato che non si poteva passare da uno scompartimento all'altro dall'interno della carrozza, i controllori, approfittando della non eccessiva velocità del treno, passavano sulla pedana che correva lungo i fianchi delle vetture. A questo modo, durante la corsa, capitava di vedere spuntare, sul finestrino, un berretto, poi si apriva lo sportello ed entrava il controllore che poi se ne tornava per la stessa strada per passare allo scompartimento attiguo.

Quella brava gente rischiava la vita per guadagnarsi... da vivere, compreso il terribile ma buono Spampinato, ma... fallo capire ad un gruppo di studenti...

Fu così che quel giorno, appena il nostro diretto lasciò la stazione di Caltanissetta Xirbi, un mio collega che stava allo sportello, ci avvisò che stava arrivando nientemeno che Spampinato.

— Non gli mostriamo i biglietti! — fu la parola d'ordine.

E così facemmo: come al solito, sul finestrino spuntò il berretto nero fregiato dai tanti filetti di oro ondeggianti..., poi si aprì lo sportello e Spampinato entrò richiudendoselo alle spalle.

— Biglietti! — disse col suo vocione, ma nessuno si mosse.

— Biglietti! — ripetè, e tutti fermi.

Allora, tenendo nella destra la pinza per forare i biglietti, battè leggermente sulla spalla della signorina Giulia che, era la prima alla sua destra.

Non l'avesse mai fatto: la ragazza lanciò un urlo come se fosse stata aggredita da una tigre, mentre il fratello si alzava infuriato gridando: « Non metta le mani addosso a mia sorella! Non si vergogna a quell'età? Siete tutti testimoni che questo signore ha tentato con mia sorella! »

Fu il grido di guerra: ci alzammo tutti come tante belve: — « Si è vero, l'abbiamo visto noi, si vergogni. Prendi il nome, fagli rapporto. Bruto! Andremo a dirlo a sua moglie. Alla prossima stazione consegnamolo ai carabinieri! Mia sorella è minorenne! Buttiamolo fuori dallo sportello.... »

Era un inferno, non ci si capiva più nulla. Il povero Spampinato faceva pena.

Dentro di sè, vedeva la catastrofe: incriminato da otto persone concordi nell'accusarlo. La Giulia che sveniva, poi apriva gli occhi... e sveniva daccapo, il fratello che la rincuorava: « Sorellina mia, non è niente, non temere, fatti coraggio... » e, visto che la sorella rinveniva e... sveniva daccapo, si arrabbiava di più e guaiva: « Aiutatemi, mia sorella muore e qui non abbiamo nulla, neanche un po' d'acqua. Giulia fallo per la nostra mamma. Chissà che dispiacere avrà quando le racconteremo questa orribile cosa... » e accarezzava la sorella che sveniva... a ripetizione, mentre noi, in piedi, barcollando tutti insieme per le scosse del treno, urlavamo contro la nostra vittima: « Lo vede, lo vede cosa ha fatto? lo capisce? Questa ragazza ora resterà con questo choc nervoso per tutta la vita per lei, per colpa sua. E' bello fare il controllore così, non è vero? Consegnamolo ai carabinieri: abuso di potere, tentata corruzione di minore... »

Il povero Spampinato era cadaverico: una masnada di ragazzi esaltati a quel modo poteva benissimo rovinarlo.

E il peggio era che si trattava di studenti, di figli di papà, di gente, per un verso o per l'altro, influentissima, dalla quale un semplice controllore di ferrovie, solo, senza protezioni, senza testimoni, non poteva certo difendersi...

Questo doveva pensare quel bravo uomo mentre un copioso sudore freddo gli scorreva dalla fronte giù per il viso pallido e spaurito.

Ma bisognava giungere ad una soluzione, prima che il treno arrivasse alla prossima stazione, Roccapalumba mi pare.

Ed allora, uno dei nostri, si intromise e poichè suo fratello dirigeva una Clinica a Palermo, gli disse: « Senta, controllore, ora noi, arrivando a Palermo, ricoveriamo la signorina nella clinica tale, in via tale, a spese di lei, di lei, capito? e domani mattina alle dieci lo aspettiamo lì. Ci dia il suo nome e vada via, perchè qui da un momento all'altro succede un macello. Lo sappiamo che lei mette paura ai passeggeri per approfittare con le donne... »

Ed era tempo, perchè già il treno imboccava i primi scambi dello scalo di Roccapalumba, per fermarsi dopo qualche minuto.

Il quasi cadavere di Spampinato scese ed ebbe appena il tempo di trascinarsi sino ad una panchina sulla quale si accasciò, mentre alcuni funzionari gli si facevano premurosamente attorno e il nostro treno riprendeva la corsa.

Il giorno appresso, alle dieci precise, dopo una drammatica notte di ansia, il buon Spampinato si presentava tremante alla porta della clinica: recava in mano un mazzetto di rose.

Noi restammo nascosti dietro il paravento della portineria.

LE AVVENTURE DI VIAGGIO

Salomon: « L'arrivée ».

Non date retta a coloro che vantano avventure di viaggio, non date retta alle loro storie. La bella sconosciuta, la dama velata di nero dei compartimenti di prima classe non esiste. Ve le raccontano tutti, le avventure di viaggio, gli amici, i colleghi perchè non vogliono fare brutta figura. Ormai l'avventura di viaggio fa parte della letteratura, anzi, dirò di più, è compresa nel prezzo del biglietto e tutti la pretendono e quando non possono far altro se la inventano, quando cioè vengono messi alle strette e debbono raccontarla, la inventano. Date retta a me, io sono un vecchio viaggiatore, un collezionista di chilometri ferroviari: le avventure di viaggio non esistono; intendo dire le avventure galanti, le avventure con la bella sconosciuta.

In treno si incontrano sempre le stesse persone, e nessuna disposta all'avventura, si incontrano gli stessi tipi, gli stessi strani tipi eguali sotto tutti i cieli, anzi eguali sotto tutte le tettoie. Per esempio; tra Catalca ed Istanbul un nuovo viaggiatore venne ad aggiungersi nel nostro compartimento, uno strano tipo, senza bagagli eccetto una borsa, che attaccò subito discorso. Non potevo capire quello che diceva ma doveva raccontare cose interessanti perchè tutti lo ascoltavano divertiti. Non riuscivo a catalogarlo, aveva una certa somiglianza con qualcuno dei tipi che conosco ma non sapevo quale, e quando la mia ricerca stava per trasformarsi in sofferenza scoprii il suo vero essere. Infatti si levò, prese la borsa, l'aprì e ne trasse una manciata di penne stilografiche. Immagino la traduzione delle sue parole perchè i gesti erano gli stessi dei venditori che affollano i dintorni della stazione Termini: « la penna co lo scatto, signurì, a ciente lire, la penna co lo scatto, a ciente lire, quat jé belle... »

Tutti i viaggiatori sono eguali, tutti rappresentano un tipo standard e in ogni treno li trovate: basta frugare nel catalogo mentale per trovare a quale tipo appartiene ciascuno di essi. Su un determinato tratto di linea abbondano più di un tipo che di un altro. Nel Sud d'Italia, per esempio, trovate il tipo che conosce la vostra città, e cerca cerca trova subito che voi conoscete un suo conoscente; se poi siete di una città diversa troverà un amico che c'è stato e conosce un amico di un vostro amico. In Germania invece, ogni compagno di viaggio è un industriale, proprietario di una grande fabbrica di apparecchiature elettriche. E' una mania anche quella, che però fa rimanere di stucco quando il più delle volte ci si accorge che è vero. Altro tipo comune in Germania è la « signora anziana ma molto piacente », la signora con la quale si parla volentieri, che offre da fumare, che vi fa rimpinzare di cioccolatini e poi, a sangue freddo, vi dice che rassomigliate tanto a suo nipote Hans, figlio di sua figlia Gert, che sposa l'indomani ed alle cui nozze si reca appunto e perciò dopo tanti anni ha ripreso il treno.

In Francia... è meglio non parlarne. Quando felici di aver fatto sfoggio del vostro miglior francese vi accorgete che è giunto il momento di farvi più confidenziale con la compagna di viaggio vi sentirete gelare il sangue nell'udirla parlare nel più puro dialetto ciociaro. Oltre che ricordarvi la comune Patria lontana sarà suo dovere informarvi che è diretta a Rouen ove si trovano sei dei suoi nove fratelli, lei che solitamente vive a Pontarlier con gli altri tre, le quattro sorelle, i nove nipoti eccetera.

Credete a me, l'avventura di viaggio non esiste più, è tramontata ma sarebbe proprio ora di farne oggetto di una protesta: viaggiatori di tutte le età, collezionisti di chilometri ferroviari, uomini dalle ossa anchilosate dal legno delle mai obliate terze classi, uniamoci! rivendichiamo il nostro sacrosanto diritto all'avventura in treno e alla dama velata, alla bella sconosciuta ed al galante imprevisto.

Vittorino SERMARINI

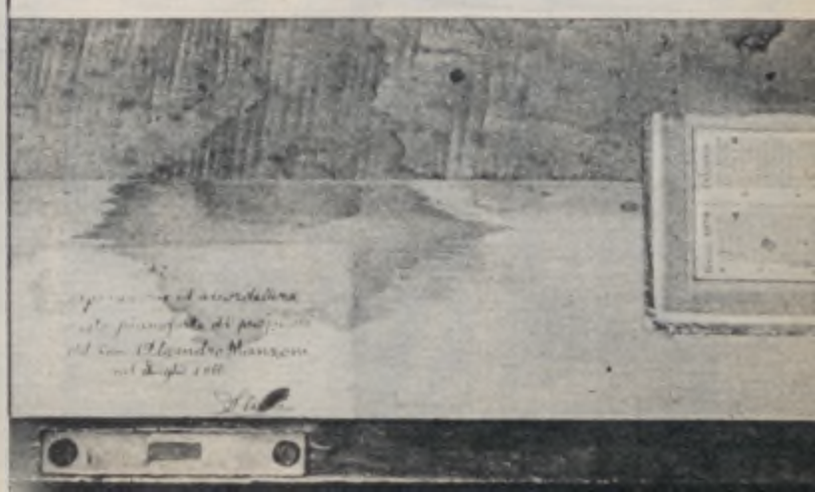
IL PIANOFORTE DI DON LISANDER

Fu musicista Alessandro Manzoni? Certo no, ma sicuramente fu musicofilo di chiara sensibilità. Tanto è vero che tempo fa è stata scoperta l'esistenza di un pianoforte a lui appartenuto.

Il pianoforte è ora di proprietà di Ezio Bossi di posto presso l'Officina T. E. di Gallarate. Tre anni fa il Bossi (che fa parte della banda del D.L.F. di Milano), intenzionato a completare gli studi in Conservatorio, acquistava da un amico lo strumento Un bel giorno, con sua somma sorpresa, notò sul telaio una etichetta che riportava: « Feci accordatura a questo pianoforte di proprietà di Alessandro Manzoni »; inoltre, sul primo tasto scoprì, vergate ad inchiostro, queste parole: « Omaggio al Maestro Venieri dal Princ. Febo Borromei ».

Il Centro Sud Manzoniani di Milano, al quale è stata resa nota la scoperta, ha riconosciuto l'autenticità del pianoforte, un verticale della Casa francese Ghebard, di Parigi Valutabile commercialmente al minimo, ha tuttavia un notevole valore storico. Sembra tra l'altro che il grande scrittore e poeta abbia tratto ispirazione per la composizione del « 5 Maggio », da un pezzo musicale eseguito su questo strumento dalle due figlie, appassionate pianiste.

L. P.



Befana D.L.F.

PER I NOSTRI FIGLI E PER NOI

Era una grande sala; una delle tante e non importa quale.

Che fosse un teatro di Torino o di Barletta, una palestra di Napoli o di Mantova, non importa. Forse era soltanto una vasta ideale platea preparata ad accoglierli tutti, convenuti da ogni parte d'Italia, al magico appuntamento del 6 Gennaio.

Luci e colori di festoni e trofei di bandiere limitavano lo spazio attorno a noi e il tempo era segnato dal loro vociare irrequieto, gaio, alto e trillante come coro di violini in allegria.

Erano migliaia e migliaia i bambini raccolti in quella sala, accesi d'entusiasmo, nell'attesa di ricevere il dono che era stato preparato per loro.

Erano tutti nostri figli.

Presi uno di loro fra le braccia; sorrideva ed aveva occhi grandi, trasparenti d'anima.

— Quando arriva la Befana? — mi chiese.

— Vedrai che ora sarà qui...

Più in là, un altro di forse sei anni teneva su di me lo sguardo intenso, assorto in un suo pensiero difficile da dipanare.

— La vedremo la Befana? — mi chiese.

— Chissà se si farà vedere... E' così schiva! Questa bimba chi è?

— E' mia sorella; si chiama Lucia... ma lei mica ci va a scuola!

Lucia aveva capelli di seta chiara che stentavano ad esser treccia appena sopra le orecchie. Le fui accanto e le presi le mani; piccole mani soffici, lievi come bioccoli di salice.

— Quanti anni hai? — le chiesi.

— So contare fino a venti — rispose piano.

— Ha neanche tre anni... — mi disse suo padre.

Era un uomo giovane, forte, scuro di sole, lo sguardo appena velato ed era orgoglio mite di padre.

Parlammo dei nostri figli come amici di vecchia data.

— Io ne ho quattro e il più grande è già al liceo...

— Sei avanti, tu; io con la scuola comincio adesso: Andrea va in prima...

— La piccola è davvero bella!

— Sì, è bella — disse lui e la voce gli tremò.

Un altro collega, intanto, s'era unito a noi per parlare dei figli e disse del suo Massimo di sette anni che disegnava figure, precise come fossero stampate.

— Bravo Massimo! — disse il giovane scuro di sole e a questo punto si ricordò delle caramelle che aveva in tasca; ce ne furono per tutti.

. . . . . .

Così era intorno a noi e così era in cento altri punti di quella sala.

Lontane, e come dimenticate, l'asprezza del nostro lavoro e la rigidità della disciplina che ci governa e che ci ha plasmato uomini tanto diversi dagli altri; noi, i Ferrovieri, eravamo lì, ancora una volta uniti, al di sopra di ogni gerarchia, in un commosso abbraccio di fraternità che oggi si esprimeva nella gioia che avevamo voluto e saputo dare a tutti i nostri figli.

Ed io dico grazie a te, Ferroviere Manovale; grazie a te, Ferroviere Ispettore; grazie a te, Ferroviere Ministro, perchè ciò che noi abbiamo fatto è stata una cosa buona..

Augusto FINOCCHI

* * *

Organizzata su scala nazionale dall'Ufficio Centrale del Dopolavoro Ferroviario ha avuto luogo, presso le sedi dei D.L.F. di tutta Italia, nella mattinata del 6 gennaio, la distribuzione dei doni ai figli dei Ferrovieri iscritti al nostro Dopolavoro ed agli Orfani di Agenti caduti sul lavoro. Sono stati complessivamente consegnati 60.463 pacchi regalo, per una spesa totale di 93 milioni e 650 mila lire. Di tale somma 50 milioni sono stati stanziati dall'Azienda Ferroviaria, 40 milioni dal Dopolavoro della rete più importanti e 3 milioni e 650 mila lire dall'Ufficio Centrale del D.L.F. Inoltre, quest'ultimo, ha offerto 50 abbonamenti annui al settimanale « Il Vittorioso », da sorteggiarsi fra i bambini che hanno beneficiato della « Befana 1960 ».

* * *

In tutti i Compartimenti la ricorrenza del 6 gennaio è stata festeggiata nelle sedi dopolavoristiche con l'intervento delle Autorità cittadine, dei Direttori Compartimentali, dei Capi delle Sezioni d'Esercizio, dei ferrovieri, familiari e di moltissimi bambini.

A Roma, al Teatro Italia, erano presenti: il Sottosegretario ai Trasporti on. Fanelli, in rappresentanza del Ministro sen. Angelini, il Direttore Generale ing. Rissone, con i Vice Direttori Generali, i Direttori Centrali, il Direttore Compartimentale di Roma ing. Rubino, il Capo dell'Ufficio Centrale del D.L.F. avv. Cutrona, il Presidente del D.L.F. romano dr. Puoti, molti funzionari, agenti e congiunti, oltre a migliaia e migliaia di bambini. La distribuzione dei doni è avvenuta in un clima di alta festosità, fra l'entusiasmo crescente dei piccoli ospiti.

Ecco alcuni dati sul numero dei bambini che hanno ricevuto doni della Befana D.L.F.

Compartimento di Ancona, 3.043; Bari, 4.999; Bologna, 3.859; Cagliari, 1.614; Firenze, 4.376; Genova, 1.687; Milano, 3.028; Napoli 7.455; Palermo, 5.918; Reggio Calabria, 3.960; Roma, 6.779; Torino, 3.162; Trieste 1.854; Venezia, 3.033; Verona 4.686.

* * *

17 Dopolavoro del Compartimento di Bologna hanno contribuito ad « aiutare » la Befana che ha portato i suoi doni agli Orfani di Ferrovieri del Collegio di Bellaria.

* * *

Il personale della Trazione del Deposito Locomotive di Genova Brignole, ha offerto un pranzo a 200 bambini poveri del Rione S. Fruttuoso di Genova nella ricorrenza della Befana. Sono intervenuti: il Sindaco di Genova, il Direttore Compartimentale, funzionari e ferrovieri.

* * *

Con l'intervento del Sottosegretario ai Trasporti on. Colasanto, del Direttore Compartimentale ing. Borriello, si è svolta a Napoli presso il Magazzino Approvvigionamenti la cerimonia della Befana. Largo concorso di bambini, familiari e agenti, in un'atsmosfera ideale di letizia e di entusiasmo.

Il Sottosegretario ai Trasporti, on. Fanelli è intervenuto alla cerimonia svoltasi nella sede del D.L.F. romano.

NEI COLLEGI DELL'OPERA DI PREVIDENZA

TORINO

MILANO

TRIESTE

REGGIO C.

GENOVA

Al D.L.F. di Villa Literno il Sottosegretario Onorevole Colasanto consegna i doni ai bambini.

Anche nei cinque Collegi dell'Opera di Previdenza la solennità dell'Epifania è stata festeggiata con manifestazioni e con la consueta distribuzione di giocattoli e dolciumi ai più piccini; doni individuali di maggiore consistenza ed utilità ai convittori delle scuole superiori, integrati da regali collettivi quali biliardini, apparecchi radio, registratori a nastro, dischi, libri per biblioteca di squadra, enciclopedie.

Complessivamente sono stati distribuiti doni a circa 1.000 ragazzi nella quasi totalità orfani di ferrovieri.

Presepi, alberi di Natale e spettacoli di varietà allestiti nei teatrini dei collegi hanno impegnato allievi e dirigenti, e molti ragazzi hanno rivelato nella circostanza non comuni capacità artistiche.

Si è anche proceduto, quest'anno per la prima volta, alla distribuzione di 80 premi scolastici (per l'importo di un milione circa), che l'Opera di Previdenza ha messo a disposizione per gli allievi particolarmente distinti nel profitto scolastico lo scorso anno.

Commovente, pur nella sua semplicità, la distribuzione dei doni a 18 orfani di ferrovieri ospitati nel Convitto Comunale di Veroli, in Provincia di Frosinone.

Le cerimonie si sono svolte alla presenza dei Direttori Compartimentali al Collegio di Calambrone è intervenuto il Direttore Generale ing. Rissone), con la partecipazione di

Autorità ecclesiastiche e didattiche locali, nonchè dei rappresentanti del Comitato Amministratore dell'Opera di Previdenza, che hanno espresso il loro plauso per la tradizionale, simpatica manifestazione.

UN TELEVISORE PER TUTTI

Un televisore per tutti: questo potrebbe essere lo slogan più idoneo per illustrare l'iniziativa presa recentemente dalla TEDAS, la nota società produttrice di televisori ed elettrodomestici, in collaborazione con il DLF di Roma.

Le condizioni offerte per l'acquisto di un televisore sono indubbiamente tra le più convenienti e potranno dar modo a moltissime famiglie di ferrovieri di tutta Italia di realizzare uno tra i desideri più vivi e più attuali. Abbiamo parlato di ferrovieri di tutta Italia, in quanto la Società TEDAS intende appunto offrire a tutti i dipendenti delle F.S. le stesse vantaggiose condizioni di vendita — in contanti o a rate e senza anticipo — già concretate negli accordi col DLF di Roma. Ed ecco, qui di seguito, i tipi degli apparecchi ed i prezzi che la TEDAS offre ai ferrovieri.

TELEVISORI

TELEVISORI - Produzione e modelli 1959/60 tutti predisposti UHF. (II programma TV).

TIPO	PREZZO LISTINO	PREZZO CONTANTI	PAG. A RATE	IMPORTO TOTALE
17 3T 22	122.500	61.000	12 da 5.500	66.000
Marte 17	128.750	80.000	12 da 7.210	86.520
			18 da 5.100	91.800
Strenus 17	149.000	90.000	12 da 8.100	97.200
			18 da 5.720	102.960
Marte 21	181.500	113.000	12 da 10.150	121.800
			18 da 7.160	128.880
Saturno 21 110	216.600	135.000	12 da 12.100	145.200
			18 da 8.500	153.000

FRIGORIFERI

FRIGORIFERI - Sistema Panclimatic « ARTICO TEDAS » modello e costruzione 1959/60.

CAPACITA'	PREZZO LISTINO	PREZZO CONTANTI	PAG. A RATE	IMPORTO TOTALE
Lt. 145	115.000	72.000	12 da 6.500	78.000
			18 da 4.600	82.800
» 190	135.000	87.000	12 da 7.830	93.960
			18 da 5.530	99.540
» 240	155.000	110.000	12 da 9.870	118.440
			18 da 6.970	125.460

FONOVALIGE

TIPO	PREZZO LISTINO	PREZZO CONTANTI	PAG. A RATE	IMPORTO TOTALE
Calipso	43.000	29.500	12 da 2.770	33.240
Tersicore	60.000	39.000	12 da 3.660	43.920
Stabilizzatore	25.000	16.000	6 da 2.850	17.100

Nei prezzi dei televisori non sono comprese le spese per antenne, tavoli, stabilizzatori ed altri accessori. I pagamenti sono senza anticipo compresa IGE e interessi vari, escluso dazio per i frigoriferi e fonovalige. Tutta la merce sopra offerta è coperta da garanzia e da assistenza. Gli interessati per eventuali ed ulteriori informazioni d'acquisto potranno rivolgersi direttamente alla filiale della soc. TEDAS, in Roma, Via Piemonte, 65-67, tel. 465882.

Prima di partire, prima di spedire...

è necessario, egregio signor Rossi, che lei conosca le condizioni e le tariffe che le F.S. praticano.

Ci risulta invece che lei in materia di viaggi in treno è un improvvisatore, e questo, naturalmente, fa sì che spesso perda tempo e denaro. Con queste rievocazioni delle sue disavventure, diciamo così, tariffarie, ci auguriamo di far di lei un viaggiatore scaltrito.

Eh, sì, signor Rossi, lei si deve adeguatamente informare. Questo, per esempio, non le sarebbe capitata se lei avesse raccolto le necessarie informazioni. Avrebbe saputo infatti che i biglietti per gruppi familiari danno diritto (per le prime quattro persone) ad una riduzione del 40% per gli adulti e del 70% per i ragazzi (naturalmente bisogna portarsi dietro uno stato di famiglia). Ma lei non si informa...

Siamo alle solite, signor Rossi. Non solo lei non ha approfittato della riduzione per gruppi familiari, ma nemmeno di quella del 15% che si ottiene acquistando un biglietto di andata e ritorno ordinario che ha la validità di un giorno, fino a 50 Km, e di 3 giorni, oltre 50 Km.

Così ha dovuto fare il biglietto due volte, ha pagato di più e infine ha perso anche il treno. Ma lei non si informa...

Ecco, signor Rossi, si fa mettere nel sacco anche dai giovani in fatto di informazioni ferroviarie. Lei non lo sa ma Suo figlio Roberto sì; acquistando biglietti di andata e ritorno festivi si può fare un viaggio fino a 250 Km con la riduzione del 20%; questo biglietto viene rilasciato nel giorno precedente al festivo o nel festivo, mentre il viaggio di ritorno deve essere iniziato non oltre le ore dodici del giorno feriale seguente.

Occhio, dunque, signor Rossi! Prima di partire, prima di spedire, si procuri tutte le informazioni necessarie: risparmierà denaro ed amarezze... Coraggio signor Rossi... viaggiare in treno è facile, però...

LA PAGINA DI FAMIGLIA

Questa pagina è dedicata ai familiari dei ferrovieri. Tutti coloro che desiderano collaborarvi, possono inviare alla Redazione racconti, novelle, cronache, rievocazioni, pezzi di colore, poesie, disegni, foto. Il materiale migliore sarà di volta in volta pubblicato e, a fine d'anno, verrà formata una graduatoria dei collaboratori più attivi ai quali verrà assegnato un premio.

TEMPO DI CALDARROSTE

L'ho ritrovata qui, anche quest'anno, nello stesso angolo. Sulle spalle curve, ancora quello scialletto di lana azzurra sempre più stinto e sui capelli ormai decisamente bianchi, un fazzoletto rosso, unica cosa che di lei non conoscessi.

Dinanzi a quel suo grosso fornello dove arrostisce le castagne, sembra ancora più bianca e piccina.

Il guardarla mi mette commozione e il ritrovarla ogni anno uguale con solo i capelli un poco più bianchi e qualche ruga in più a solcarle la fronte e l'angolo di quegli occhi chiari come un cielo limpido, mi dà quella

gioia che è naturale quando si ritrova una cosa cara. Tornare da lei ogni anno a comprare le caldarroste è per me come un appuntamento con l'età perduta.

Ne ho in tasca una manciata; le stringo forte con la mano e quel tepore mi scalda dentro e accompagna il mio lieve pensare — come allora — quando con poche lire di castagne in tasca camminavo per questa stessa via inseguendo altri pensieri, accarezzando sogni diversi e desideri dove l'amore aveva la immagine più nitida e il colore dei cieli primaverili.

Camminavo distratta senza sentire la folla che mi sfiorava senza capirmi, ignorando il rumore della strada che sentivo lontano come ovattato in quella prima nebbia autunnale. Poche lire di castagne che duravano tanto... tanto quant'era la strada e per me avevano il sapore della poesia.

Per questo, ritrovarla sempre allo stesso angolo mi intenerisce, anche se ora la strada la percorro a passi più veloci e i sogni che rincorro non sono più tinti di rosa come a vent'anni.

Allora sognavo l'amore e non avevo fretta, oggi ho fretta perché ho trovato l'amore.

Io certo sono mutata come i miei sogni, cambiate le facciate delle case lungo la via; solo lei non è mutata, come se il tempo avesse giocato soltanto coi suoi capelli.

La guardo sorridendo e vorrei dirle quanto le sono grata. Grata a lei che sa vendermi a poche lire la dolce poesia che ritrovo ogni volta in quella manciata di caldarroste.

Gianna Benedettini - Bologna

FIORI D'ARANCIO

I segnali rossi, là vicino agli scambi, sembravano piccoli incendi nell'aria grigia delle grige giornate di dicembre. A volte, invece, facevano venire in mente gli occhi fiammeggianti del gatto bianco del capostazione-titolare, specialmente di notte.

Ma i treni sapevano far rumore, più gioiosamente del solito sulle rotaie, in quei giorni pieni di atmosfera di festa, alla vigilia del matrimonio. Era il figlio del sorvegliante lavori che si sposava con una sartina di venti anni. Lui era ingegnere, un buon ragazzo.

— Sarà tutto semplice — aveva detto lui.

— Sarà tutto semplice — aveva detto lei.

Era riuscito un bel matrimonio.

L'importanza della cerimonia aveva reso grandi anche le cose più insignificanti.

* * *

Da vari giorni, a casa degli sposi, c'era una gran confusione: è inevitabile; gente che va, che viene.

Al capo-gestione un confetto ed un pasticcino, un bicchierino di vin santo, di liquore? No...: il liquore fa male al fegato E lui va risparmiato il più possibile; con tutto il dinamismo della vita moderna, ha già tanto da fare...

Alla moglie del capo-tecnico, una fettina di dolce fatto in casa... Si sa, si risparmia a farli da sé e per i matrimoni c'è tanto da spendere! Le bomboniere, la pasticceria, c'è da completare il corredo della sposa, c'è da comprare la mobilia, da mettere su casa, da pagare i taxi e tante altre cose impreviste, che sbucano all'ultimo momento e di cui non si può proprio fare a meno.

Ma in un bel vassoio, anche le fette di dolce, fatte nel fornino della stufa, fanno tanta figura: basta saperle accomodare perbenino... e con qualche confetto qua e là, per ricordare che non è un rinfresco comune, ma quello delle nozze.

Il campanello della porta, insistente e più festoso, suonava ad intervalli quasi regolari di mezz'ora circa. Apriva chi era meno affaccendato e più prossimo all'entrata: la sorella dello sposo, oh!, quanto aveva sgambettato!; oppure la mamma o il babbo, che cominciavano a fare gli occhi tristi: avrebbero perso il loro figlio...

A casa della sposa c'era il nipotino, cui era stato affidato il compito di andare ad aprire. E lui ne era fiero! Tutta quella gente che veniva, portando sulle braccia, pacchi, pacchettoni legati col filo colorato, lucido, quasi come l'oro o l'argento. Era divertente.

E poi, quante sorprese! In ogni pacco una di nuovo; anche se di là c'erano già cinque di quei soliti servizi da caffè o da liquore.

Avrebbero fatto comodo tutti: in settanta anni di vita, che il buon Dio avrebbe benevolmente concesso agli sposi.

I capo-squadra l'avevano fatto individualmente il regalo.

I cantonieri tutti insieme: delle belle pentole di acciaio inossidabile, lucide come specchi. Fa tutto comodo per mettere su casa!

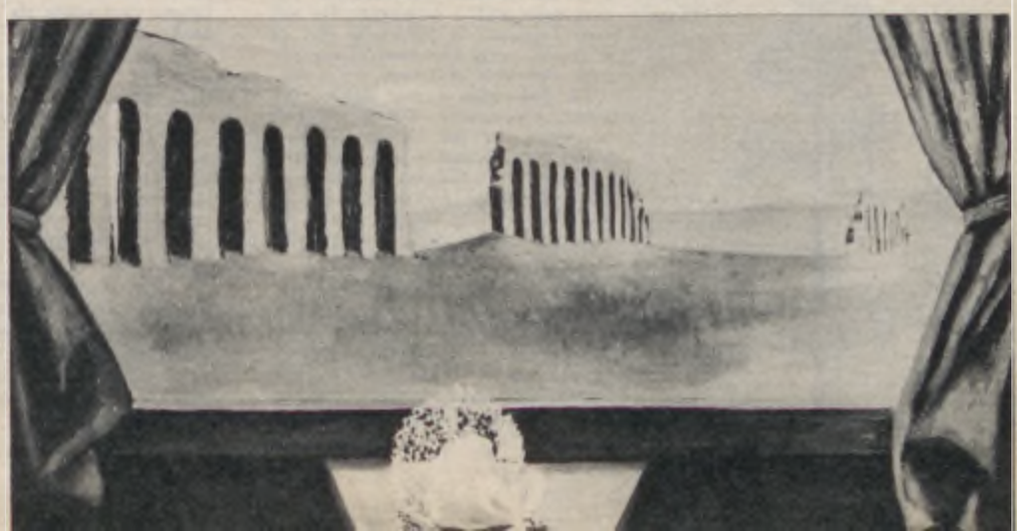
I fratelli della sposa, si davano più importanza, come in ogni occasione notevolmente grande, ma con la sposa sembravano agnellini: sarebbe partita, non avrebbero più bisticciato ed avrebbero trovato sempre libero il gabinetto, la mattina. Sarebbero stati più comodi, ma per questo avevano gli occhi lucidi, anche la mamma ed il babbo. Avrebbero perso la loro figlia, la più piccola e l'unica.

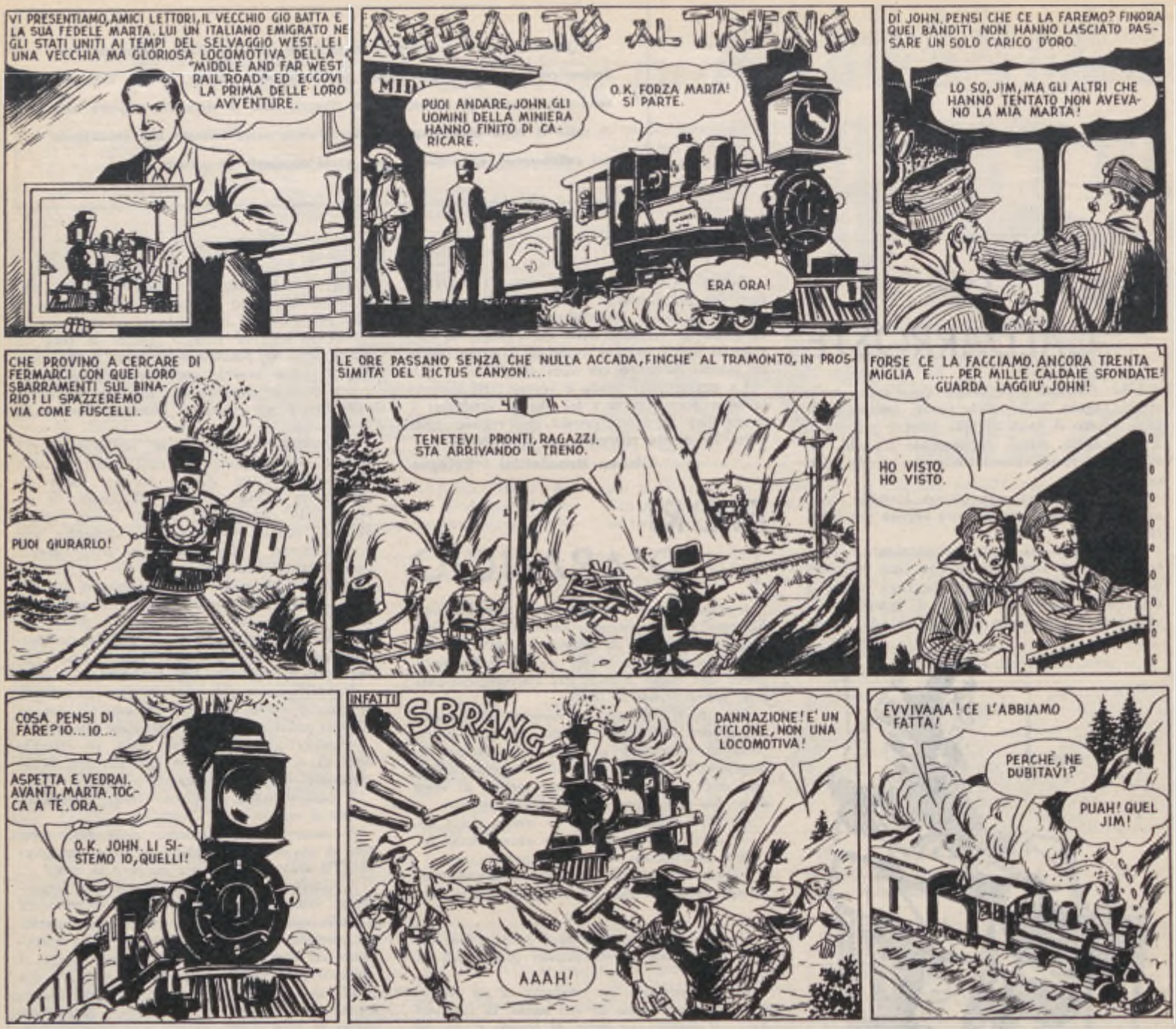
— Ma i figli sono sempre figli, anche se vogliono bene alla moglie o al marito e se vanno lontani, in casa loro, — aveva detto la signora accanto, tanto per dir qualcosa.

Ma gli occhi della mamma della sposa si erano riempiti di lacrime, tante, e la bocca si era increspata, decisa a non far uscire i singhiozzi prepotenti.

Saida MELANI - Empoli

Failla: « Viaggio di nozze ».





L'ERBORISTA

La Salcerella

Come accade per gli uomini, così, accanto alle erbe più stimate, altre ne esistono, più modeste, ma non meno utili e benefiche. Tra tali erbe troviamo la Salcerella che ha sì grandi pregi che conveniente appare indicarla ai lettori.

La Salcerella è una pianta perenne, abbondante. Da noi si trova facilmente nei luoghi umidi e nelle zone paludose: la caratteristica della pianticella è data dalla forma a spiga composta da fiori giallo dorato che si scorgono a distanza. Fiorisce dalla fine di giugno a tutto autunno.

Le proprietà terapeutiche della Salcerella erano note ed apprezzate fin dall'antichità. Plinio ne parla e ritiene la pianta scoperta nientemeno da Lisimaco. Contiene mucillagini, idrati di ferro, tannino ed un glucoside chiamato salicarina. Gli effetti sono astringenti e cicatrizzanti, specialmente nei disturbi intestinali. Tali proprietà furono controllate da molti medici, anche d'Italia.

La pianta, per lo speciale tannino che contiene, è farmaco prezioso per curare e guarire ulcere cattive: il succo fresco e stabilizzato viene usato contro l'ulcera duodenale. Moltissimi hanno ottenuto risultati veramente strabilianti, certo è però che per questa cura bisogna avere costanza, altrimenti il risultato potrà essere modesto.

Il Dott. Leclerc ottenne guarigioni in diarree ribelli a tutti i rimedi; così altri han dimostrato che la salicarina ha azione emostatica potente, azione astringente, rapida e specifica nella dissenteria bacillare ed epidemica.

Altri medici ebbero buoni risultati nelle ematurie e in tutti i casi di infiammazione renale e vescicale. Nelle Regioni del Nord Europa i contadini usano le foglie e i fiori della Salcerella per preparare decotti e tisane contro le ulceri della bocca e nei rilassamenti viscerali, anzi raccolgono i giovani germogli della pianata e ne mangiano ad uso spinaci.

Coi fiori si prepara pure una acqua distillata ottima contro le malattie della gola e degli occhi, usata per gargarismi e lavande locali. Nei bambini colpiti da enteriti, il decotto di salcerella rende preziosi servizi ed è assai ben tollerato anche dagli stomaci delicati.

Infine, con le foglie si prepara un tè eccellente contro la poliuria e tale tisana viene anche usata contro la minzione dolorosa dei prostatici.

Circa tale uso furon fatte molte consultazioni da eminenti studiosi. Si deve quindi concludere riconoscendo la efficacia della Salcerella ed esaltandone le salutari virtù.

F. C.

I NOSTRI MODELLI

La nostra moda è una moda alla buona: un po' d'ingegno, un po' di buona volontà e poca spesa. E i modelli che noi man mano presenteremo avranno soprattutto requisiti di semplicità e di praticità, anche se non disgiunti dal buon gusto: insomma, la rubrica non servirà ad illustrare come si veste chi dispone di grossi patrimoni, ma proporrà concreti suggerimenti per la confezione di un abito in famiglia.

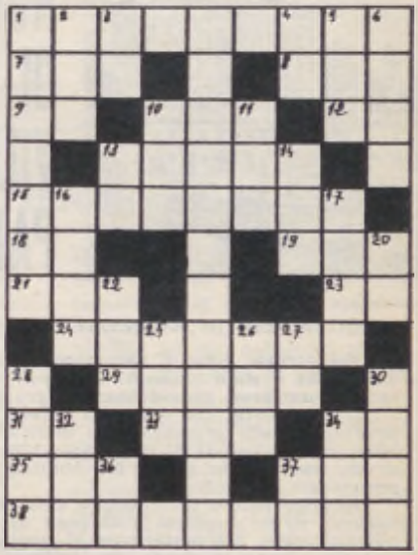
Il primo modello può ritenersi ideale: il più nuovo per i pomeriggi. Potete eseguirlo in cannetrè, in lanaseta od anche in maglina. Sempre più brillante la scollatura esagonale che viene leggermente scesa sul dietro; la scollatura trattiene per un buon trequarti il drappeggio sovrapposto sul davanti del corpicino. Il giro della vita verrebbe a formare per il davanti come un'intera tunica. La gonna del vestito è dritta e affusolata. Spilla di getto sulla sottile cintura della vita. Maniche guantate ed attaccate all'araglan.

Il secondo, dalla linea Volga, si presenta — nel corpicino — con scollatura alla russa appena accentuata, leggermente ablusato con quattro profonde piegoline morbide al centro del davanti e cintura a forma di treccia Gonna a teli sbieghi, maniche all'araglan. Il mohair si presta moltissimo per tale linea e tanto la cintura come il berretto possono eseguirsi con il ricco raso.

Roberta DAN'IR

CRUCIVERBA

(di Mitrani)



ORIZZONTALI: 1) Ribaldo, manigoldo. 7) Piccolo arnese. 8) Sigla antequerra di ricostruzione. 9) Napoli. 10) Costumi, usanze. 12) Arezzo. 13) Vati. 15) Lo è un carico d'esplosivi trasferito da un luogo all'altro. 18) Capo Reparto. 19) Un giallo tentatore. 21) L'ex sigla della radio. 23) Pronome. 24) Materia che fa correre la locomotiva. 29) Mangime per animale. 31) Repubblica Francese. 33) Grido spagnolo. 34) Imperia. 35) Altare pagano. 37) A favore. 38) Lavora lungo la linea (tr.).

VERTICALI: 1) Materiale d'armamento. 2) Un gran Kan. 3) Patriota triestino. 4) Fede poetica. 5) Segue Cristofaro, nei Promessi Sposi. 6) Opera di vate. 10) Cuore senza nè capo nè coda. 11) Andata. 13) Il più lungo d'Italia. 14) Andato. 16) Crollo finanziario. 17) Noto centro ferroviario. 20) Dittongo. 22) Sigla dell'aviazione Inglese. 25) Ruscello. 26) Uno inglese. 27) Negazione. 28) Abito da società. 30) Il fiume di Bottego. 32) Preposizione. 34) Andare. 36) Città siciliana (sigl.) 37) Perito Industriale.

Nella colonna centrale si leggerà il nome del più noto Elettrotreno Italiano.

UMORISMO

— **Partenzaaaa !!?!?!**

(Disegno di Sarrocco)

— **Mi fischiano le orecchie. Staranno parlando male di me...**

(dalla Settimana Incom)

(Disegno di Attalo)

AI FERMODELLISTI

Siamo lieti di annunciare che con il prossimo numero avrà inizio una nuova rubrica dedicata al modellismo ferroviario. Saremo grati a tutti gli appassionati se vorranno darci tempestivamente i loro suggerimenti, sicchè sia possibile impostare la rubrica nella maniera più gradita.

UN ARTISTA CHE SI STA AFFERMANDO

Vivo interesse sta suscitando nell'ambiente artistico il pittore Giorgio Mascalchi, applicato principale in servizio presso la Segreteria della Direzione Compartimentale di Bologna.

Mascalchi non è certo un pittore alla moda, ma a suo modo: egli dipinge quel che sente osservando e contemplando.

Le sue opere non sono ancora perfette, ma anche i loro difetti sono stati definiti vivi e vivificanti.

gi-acca

NOTIZIARIO DI VILLA PATRIZI

AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Nel decorso mese di novembre, il Consiglio di Amministrazione è stato chiamato ad esprimere il proprio parere su numerosi provvedimenti riguardanti il personale.

Da segnalare, fra l'altro, il parere favorevole all'approvazione della graduatoria di merito del concorso pubblico, indetto con D.M. 16 gennaio 1959, n. 3154, a 45 posti di Ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di Ingegnere.

Analogo parere favorevole è stato espresso per la attuazione di un concorso a 45 posti di A. Applicato Stenodattilografo. Per partecipare al concorso, al quale sono ammesse anche le donne, gli aspiranti dovranno essere forniti di licenza di scuola media o di altro titolo equipollente.

Ha trovato favorevole accoglimento la proposta di concessione di un'indennità fissa mensile di diversa misura, da attribuirsi, in base all'art. 14 delle D.C.A., al personale del Servizio Impianti Elettrici inviato in missione continuativa, senza possibilità di rientrare giornalmente in residenza, per provvedere alla dirigenza, assistenza e sorveglianza di determinati lavori per l'elettrificazione a c.c. della linea Mestre-Udine.

Il Consiglio di Amministrazione si è, infine, pronunciato favorevolmente per la concessione di numerosi sussidi ed elargizioni straordinarie. Sono stati anche esaminati vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riapertura di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio, riammissioni in impiego, ecc.

MOVIMENTO DI FUNZIONARI

Il Direttore Centrale Prof. ing. Rigo Righi ha assunto la dirigenza dell'Istituto Sperimentale, in sostituzione del Direttore di I classe Ing. Ugo Cantutti, collocato a riposo.

Il Dr. Ing. Vincenzo Rizzo, Ispettore Capo Superiore, ha assunto, con le funzioni di Direttore Compartimentale, la dirigenza del Comp. di Palermo.

N.d.R. - Ai tre funzionari « Voci della Rotaia » porge il suo saluto augurale.

SERVIZI PRESTATI PRIMA DELLA NOMINA A RUOLO

Si richiama l'attenzione sulla Circolare PAG. 62 Risc. 47200 del 19-7-1958 riguardante la dichiarazione ed il riconoscimento in pensione dei servizi prestati prima della iscrizione al Fondo Pensioni ferroviario ed in particolare sulla obbligatorietà e sul termine di presentazione della dichiarazione (corredata dei relativi documenti probatori) dei servizi di ruolo e non di ruolo, compresi i servizi militari, resi allo Stato o ad altri Enti Pubblici.

Tale termine, per gli agenti in servizio di ruolo all'11-3-1958, scade improrogabilmente l'11-3-1960.

Si rammenta inoltre che le domande di riconoscimento dei servizi già dichiarati e documentati devono essere presentate, pena decadenza, almeno tre anni prima del raggiungimento del limite di età per il collocamento a riposo.

CONGEDO STRAORDINARIO

Con Circ. PAG. 43/34/1/175869/34.40.C del 3 Novembre 1959, è stato precisato che il congedo straordinario può essere concesso, come il congedo speciale, a tutti i dipendenti di ruolo e non di ruolo, indipendentemente alla circostanza che essi abbiano o no titolo al congedo ordinario.

Sembra infatti che la norma del citato articolo, con una interpretazione analogica estensiva, possa essere applicata anche a coloro che non hanno ancora titolo al congedo ordinario perchè questi si vengono a trovare praticamente nelle stesse condizioni di quei dipendenti che, pur avendo diritto al congedo in parola, ne hanno già fruito.

TRAVERSATA MARITTIMA PER LA SARDEGNA

Le credenziali per il passaggio marittimo gratuito sulla linea « Civitavecchia-Olbia » o viceversa, accordabili al personale F.S. in servizio e a riposo e rispettivi famigliari, in base al punto 2, lettere a), b), c), e d) dell'Ordine di Servizio n. 51 del 1954, saranno d'ora in poi rilasciate con validità 31 gennaio dell'anno successivo, anzichè 31 dicembre dell'anno di emissione.

Ciò per poter consentire ai beneficiari della concessione diretti in Continente o in Sardegna, per trascorrere le feste di Natale e Capo d'Anno, di utilizzare, per il viaggio di ritorno, le credenziali dell'anno di emissione senza dover fare uso di quelle dell'anno successivo. Circolare PAG. 12/3/23932/B del 25 novembre 1959.

MENO SANGUE SUI BINARI

Qui di seguito sono illustrati tre diversi incidenti — due dei quali mortali — capitati recentemente nel Compartimento di Firenze. Ognuno di essi poteva essere evitato, e due vite umane sarebbero state risparmiate, se fossero state rispettate alcune elemenari norme dell'antifortunistica.

Bisogna fare l'impossibile per spezzare questa tragica catena: l'osservanza delle norme, la prudenza, la riflessione sono le armi da usare sempre, anche nelle circostanze più semplici e apparentemente più innocue.

*

Fra Empoli e S. Miniato è rimasto vittima di grave imprudenza il Cantoniere CHINI GIUSEPPE, cinquantenne, appartenente al Tronco 19° di Empoli.

Da dieci anni era Guardialinea sulla tratta S. Romano-Empoli. Il 10 novembre u.s., terminato il riposo per la refezione, aveva da poco ripresa la visita alla linea sul binario pari allorchè, erano circa le 13, giunse in vista del merci 6508 che avanzava sullo stesso binario. Fidandosi forse dell'ampia visuale consentita dalla linea, il Chini, commise la gravissima imprudenza di spostarsi sul binario attiguo. Qui, pochi istanti dopo, venne raggiunto alle spalle dal diretto ET.807 che viaggiava alla velocità di km 120 all'ora. I fischi emessi e l'energica frenata del convoglio, purtroppo, non valsero ad evitare l'investimento.

Il Chini, come prescrive l'art. 10 delle « Istruzioni per il servizio del personale di linea », avrebbe dovuto ricoverarsi sulla banchina attigua al pari ed attendere lì che il convoglio fosse transitato.

Questa precisa norma deve essere tenuta costantemente presente da chiunque si trova in linea; l'esperienza insegna che non osservarla riesce troppo spesso fatale.

*

L'operaio di I classe GIUDICI LUIGI della Divisione Lavori di Firenze ha subito un infortunio giudicato guaribile in 30 giorni salvo complicazioni. L'incidente è avvenuto mentre il Giudici con altri operai della Squadra Ponti lavorava alla preparazione del varo di una piattabanda in calcestruzzo armato al ponticello km. 30 +035 sulla linea Chiusi-Empoli.

Il Giudici spostava una binda a cremagliera del peso di circa kg. 40, trascinandola a diretto contatto con la muratura sulla parte superiore della spalla allorchè, presso l'estremità della spalla stessa, si verificava il distacco di un piccolo blocco di muratura che cadeva sul piede dell'operaio.

Si ritiene che in questa parte la muratura fosse rimasta sconnessa in seguito a precedenti lavori di demolizione eseguiti per lo sbassamento della spalla.

L'operaio avrebbe potuto evitare l'infortunio se, prima dello spostamento della binda, avesse prestato attenzione allo stato della muratura su cui la binda venne trascinata.

*

L'operaio Giorgio Berti, dipendente della ditta appaltatrice I.R.M.I.E. mentre nella stazione di Cortona Camuscia, lavorava alla cassetta di distribuzione, alimentata a 160 V., alla base della torre portafari lato Arezzo, rimaneva folgorato.

La folgorazione fu causata dal diretto contatto con il 160 V.

Il terreno, al momento dell'infortunio, era umido a causa di una recente pioggia.

E' questo il caso assai frequente che capita a chi, avendo i piedi a terra, tocchi accidentalmente con la mano un conduttore sotto tensione; trattandosi di un conduttore facente parte di un sistema trifase avente il neutro a terra, il circuito si chiude attraverso il corpo di colui che lo ha toccato: il suo corpo viene attraversato da una corrente la cui intensità (quando la resistenza complessiva rappresentata dal corpo umano in condizioni sfavorevoli — terreno umido — si riduce gradatamente; l'ordine di grandezza della resistenza complessiva era in questo caso 2.500 Ohm: resistenza del corpo vero e proprio più resistenza di contatto suola-scarpe-terra più resistenza di contatto mano-elettrodo), raggiunge valori letali: 64 mA nel caso in esame.

L'infortunio mortale del povero Berti è quindi conseguenza della inosservanza delle norme e cautele dei principi generali dell'infortunistica, norme che, nel caso di cui trattasi, prescrivono la disalimentazione delle linee alle quali si deve accedere per eseguire dei lavori.

*

Durante le manovre di composizione del giornaliero 9567 (trasporto pietrisco) nell'Assuntoria di Carpanè Valstagna, si verificava, la fuga del carro Europ DB 711660, carico di pietrisco, sul binario di corsa che porta alla fermata di San Nazario in pendenza del 10 per mille. Intanto il treno viaggiatori AT.208, con 4' di ritardo, era partito dalla fermata di San Nazario.

Sul carro in fuga, sprovvisto di freno a mano, era riuscito a saltare l'Assistente di Stazione, f.f. Capo treno del 9567, Silvano Spagnol.

L'urto tra carro e AT.208 era inevitabile: avveniva infatti al km. 63+690 ma quando l'AT.208 era già in retrocessione perchè il p.d.m. — coppia Antonio Crovato e a.m. Ettore Vanin —, avendo scorto in lontananza, le segnalazioni provenienti dalla lanterna rossa agitata dallo Spagnol che viaggiava sul predellino del carro — ed avendo intuito il pericolo — aveva prontamente invertito la marcia riuscendo così ad attutire l'urto.

Lo Spagnol rimaneva sul predellino del carro fino all'ultimo momento, tanto che al momento del cozzo veniva proiettato contro l'automotrice, cadendo poi a terra. Le sue condizioni, sino ad oggi, non destano preoccupazioni; fortunatamente sembrano escluse fratture.

E' necessario riconoscere che nella circostanza lo Spagnol ha dimostrato un altissimo senso della responsabilità e un coraggio non comune; tuttavia si deve altresì tener conto che, quale Capo treno del 9567, egli dirigeva le manovre presso l'Assuntoria di Carpanè e deve essere considerato il maggiore responsabile della fuga del veicolo.

Se pure è doveroso esaltare la sua abnegazione e il suo sprezzo della vita, non si deve trascurare l'insegnamento che nello stesso tempo l'incidente propone: prima di procedere alla manovra di carri è indispensabile osservare tutte le disposizioni regolamentari.

DUE NOBILI EDUCATRICI

Dopo molti anni di impegnativo servizio, la prof. Maria Teresa De Gastaldi, Direttrice, e la sua segretaria, sig. Sestini, hanno lasciato il Collegio di Calambrone; il Direttore Generale ha espresso loro il suo più vivo e grato saluto, ringraziandole per l'opera svolta in favore di tante generazioni di orfani di ferrovieri.

* * *

La signorina De Gastaldi, professoressa in lettere, assunse la direzione del Collegio nel 1937, avendo al fianco, quale segretaria, la professoressa Sestini, diplomata al Conservatorio musicale di Firenze.

Il compito di Direttrice, nei collegi del nostro tipo, richiede non solo perizia e cultura, ma spirito di sacrificio e profonda dedizione: esso infatti non si esaurisce nella pura e semplice funzione didattica ed organizzativa, ma implica necessariamente un altro difficile compito: quello di sostituire i genitori di ogni orfano ospite del Collegio. E poche volte abbiamo visto sotto un aspetto severo e autoritari,o che incuteva riverenza e rispetto, come quello della signorina De Gastaldi, un cuore più aperto ad ogni generosità e più pronto a intuire, comprendere e risolvere ogni problema, grande o piccolo, che si presentasse alla mente di ogni bambino.

Nel periodo bellico, fino al 1943, le due signorine cercarono se non di celare almeno di minimizzare agli occhi dei ragazzi dolori e lutti.

Poi quando la permanenza a Calambrone divenne impossibile, Direttrice, Segretaria e ragazzi, circa 250, si trasferirono in un convento di Nicosia, in quel di Calci. Poi anche il Convento di Nicosia si dimostrò poco sicuro e si impose un nuovo trasferimento. Ma di quel triste periodo, che vide le due signorine impegnate al massimo per distogliere gli animi e i pensieri dei ragazzi dal pericolo incombente, basterà ricordare che mai i piccoli ospiti del Collegio dettero segni di paura.

Terminata poi la guerra, si rientrò a Calambrone, nel 1948; qui attendeva il difficile compito di restaurazione e di riorganizzazione del Collegio, che aveva duramente sofferto delle vicende belliche. Ancora una volta Direttrice e Segretaria prodigarono tutte le loro energie nell'assolvimento del nuovo compito. In questo periodo la signorina De Gastaldi diede la sua opera prima come insegnante e poi come Preside nelle scuole medie, che si erano aperte nel Collegio: e, infine, pittrice di buona qualità, insegnò disegno e pittura alle scuole elementari e medie, giungendo perfino ad organizzare una mostra.

Donna di grandi virtù morali, riuscì sempre a farsi rispettare e amare dai bambini: a Lei e alla sua collaboratrice più vicina, è giusto che vada il pensiero di tutta la famiglia ferroviaria.

O. S.

GALLERIA D'ONORE

LIONELLO SERGENTI

Assunto in servizio il 16-6-1919, Deviatore presso la Stazione di Nogara, alle dipendenze della Divisione Movimento di Bologna, è il decano dei Deviatori.

ALTA ONORIFICENZA AL MINISTRO ANGELINI

Il Ministro dei Trasporti, sen. avv. Armando Angelini, è stato recentemente insignito dal Presidente della Repubblica del Brasile dell'alta onorificenza di Cavaliere di Gran Croce dell'Ordine del Cruzeiro do Sul.

N.d.R. - Vivissimi rallegramenti.

FERROVIERI MUTILATI DEL LAVORO

Ferrovieri mutilati di Bologna, Milano, Firenze, Padova, Vicenza, Rovigo e Fiorenzuola si sono recentemente riuniti a convegno a Bologna, per esaminare i problemi della loro categoria.

Premesso che l'art. 3 della L. 21-3-1958, n. 335 per la trasformazione ed il riordinamento dell'Associazione Nazionale fra Mutilati e Invalidi del lavoro, considera Mutilati ed Invalidi tutti coloro che per causa di lavoro abbiano subito una riduzione della capacità lavorativa e non siano riconosciuti tali ai sensi dell'art. 3 nella L. 15-7-1950, n. 539; e che, dal canto suo, l'nione Nazionale Mutilati accetta come soci: a) i titolari di **pensione privilegiata ordinaria** o di **pensione eccezionale** a carico delle F.S. o di **pensione di privilegio** a carico degli Istituti di previdenza per i dipendenti degli Enti locali; b) coloro che sono stati proposti per la concessione di una di tali pensioni, per avere subito un accertamento sanitario che ne abbia stabilito la idoneità al servizio e l'ascrivibilità ad una categoria in servizio e per causa di esso; i convenuti hanno dovuto constatare che i Ferrovieri infortunatisi mentre lavorano alle dipendenze della propria Azienda e che, di conseguenza, godono di **rendita da infortunio**, sono esclusi dalla vita associativa dei due Enti citati.

Di fronte a questa grave situazione essi hanno deciso di creare una Associazione Nazionale fra Ferrovieri mutilati del lavoro e Famiglie di caduti in servizio ferroviario; mettendone allo studio fin da ora lo Statuto che sarà discusso in un prossimo Convegno nazionale da tenersi nella primavera 1960.

Gli interessati possono rivolgersi al promotore, dr. Aldo Amadori, via Palmieri n. 8, Bologna

A. S.

I nuovi Ingegneri delle F.S., vincitori del concorso per Allievo Ispettore, sono stati ricevuti dal Ministro dei Trasporti sen. Angelini. Erano presenti il Capo di Gabinetto, avv. Berruti, il Direttore Generale ing. Rissone, il V. Direttore dr. Branca e numerosi altri funzionari. Dopo il saluto dell'ing. Rissone, ha parlato il Ministro esortando i giovani a seguire ed emulare nell'attaccamento al servizio e nel senso del dovere gli attuali dirigenti per assicurare all'Azienda quella continuità necessaria al suo sviluppo e al suo progresso.

Una ragione di meno per protestare

Se c'è un posto libero in treno io lo scovo. Sfruttando l'incapacità dei viaggiatori, è possibile sedersi. Ciò diventa facile nelle stazioni di testa donde i treni partono zeppi in coda, completi in centro e semivuoti nelle prime vetture.

Un giorno però frugai a vuoto: sarei rimasto in piedi. Ma avevo fatto i conti senza il conduttore che, fatte finire in reticella certe disoneste « occupazioni », mise a sedere tutti, sbrigativo e cortese. Dotato di evidente forza di persuasione ma più ancora di buona volontà, al mio: « Fa sempre così, lei? » rispose con una punta di fierezza: « D'Angelo fa sempre così. Sa, non si fatica mica di più; dopo, la controlleria si fa meglio. Ed il cliente ha una ragione di meno per protestare ». Cioè una ragione di più per accontentare il nostro vero "datore di lavoro". Se non ci fosse il passeggero, non ci sarebbe il treno; se non ci fosse il treno, D'Angelo dovrebbe trovarsi un altro lavoro. Strizzò l'occhio e frullò via.

So d'un Capo Divisione Commerciale che in Comitato d'Esercizio un giorno sbottò coi colleghi: « Ma vi siete mai chiesto cosa stiamo a fare qui, a cosa serve la ferrovia? Siamo qui per trasportare le persone e le loro cose Dobbiamo pertanto soddisfarne le richieste ». Lapalissiano, ma c'è chi non lo sa.

Era accaduto che ad una petizione firmata da 300 valligiani perchè si anticipasse di 5' la partenza di un treno operaio, l'ufficio orari aveva recisamente risposto con un « no » tecnico, riducendo gli introiti e non le spese e, quel che è peggio, scontentando una vallata Il diniego forse era fondato; o mancava piuttosto quella volontà, le cui crisi saltuarie fanno si che talvolta i nostri servizi difettino.

Il pallino della priorità delle « ragioni tecniche » è una delle cause della nostra insufficienza. Si sente poi affermare ognora, anche da eminenti responsabili politici, che le F.S. sono una *azienda industriale*. Sia pure sostenuta da un *apparato industriale* possente, la nostra non è piuttosto un'*azienda commerciale?* Essa non trasforma materia prima, i suoi prodotti sono i *servizi*. Se anche la produzione industriale non può prescindere dalle esigenze e dai gusti del pubblico, i nostri servizi sono in funzione prevalente di ciò.

So bene che molti ferrovieri possono affermare, leggendomi, « non mi riguarda ». Ad onor del vero, fra noi c'è chi la mette tutta perchè il servizio riesca il più possibile accetto e confortevole. Ma che ciò sia cosa generalizzata e che il cliente denunci la propria soddisfazione, no davvero. Quanti hanno sete di aprirsi a queste benedette relazioni aziendali? Quanti credono che esse, pur affaticando in taluni momenti ed aspetti l'amministrazione del personale, sono poi altamente produttive?

Ma non è col solo invio di opuscoli e paternali qualificate che si può pensare di ottenere migliori risultati. Non è mistero che i destinatari di certe circolari dal contenuto profondo e novatore ne accusano formale ricevuta senza assimilarle nè tradurle in soldoni spiccioli per la base, la quale, pertanto, non lesina il sarcasmo, anche fuori luogo.

Anni or sono ascoltai alcune conferenze patrocinate dalla Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Bologna (dei 25 inviti distribuiti a dirigenti del Compartimento nessuno fu accolto), tenute da docenti stranieri. Rimasi particolarmente colpito da quanto assicurò un oratore francese circa la riforma della pubblica amministrazione nel suo Paese. Non carta scritta ma corsi (presso le Università) cui a rotazione vengono avviati tutti i funzionari dello Stato. Dopo alcuni mesi di studio serio e collegiale molte teste cambiano avviso.

L'applicazione di nuove teorie poggia sulla conoscenza e sul credo: se non si è convinti e consapevoli, non si fanno conquiste, non si fanno riforme. Attenzione, però: imparata l'arte, *non* mettiamola da parte.

Pur privo di elementi statistici, oso affermare che l'Azienda si trova in una congiuntura favorevole, conseguente alla pubblicazione del nuovo Codice della strada, le cui limitazioni di velocità ci restituiscono clienti, del resto già in via di disincantamento per le crescenti disgrazie stradali, cui non porrà mai rimedio il potenziamento delle strade; chè, se anche ci sarà, non terrà testa all'aumento impressionante della motorizzazione privata.

La velocità del mezzo su gomma ha superato di gran lunga i limiti di sicurezza e lo prova la notevole flessione dell'automobilismo competitivo. La riduzione della velocità imposta dalla legge ma più ancora dal buon senso, è la nostra grande alleata. Velocità, sicurezza e comodità, con tariffe ancora convenienti nonostante gli inevitabili allineamenti, rimettono in gara il nostro treno. Il traffico ferroviario si intensifica — nel maggior scalo merci (Bologna S. Donato) da mesi i convogli sono tanti che si ingorgano — ed il fallimento della nostra Azienda è di là da venire.

Il momento è quanto mai favorevole per chiamare tutti a raccolta, e non solo gli uomini di buona volontà, e non solo in vista delle punte di maggior traffico, per limitarsi poi, passata l'onda di piena, a far telegrammi di « alto compiacimento, ecc., ecc. ». E' il momento, cioè, di conferire ad ogni ferroviere il senso di responsabilità, favoriti in ciò dal nuovo stato giuridico e dalle nuove istanze sociali.

Uffici informazioni, Uffici relazioni aziendali, assistenti sociali, giornale aziendale: si utilizzino tutte queste organizzazioni moderne le altre che ancora verranno, per studiare da vicino i problemi, *ma non solo a tavolino*. In materia di acquisizione del traffico, chi più del Capo Stazione o del Capo Gestione può fornire indicazioni preziose nell'ambito della propria giurisdizione, al nuovo reparto pilota del Servizio Commerciale per lo studio della concorrenza? Si vada da loro, non si tema di perdere tempo a conversare, si diano consigli e direttive, ma prima si ascolti. In questo modo si dà il senso di responsabilità: ascoltando il parere del collaboratore e tenendone conto.

Occorre un esempio? Cito il titolare di Abano Terme. Brigando senza posa, ha ottenuto la istituzione di un servizio urbano di autobus che collega la piazza centrale con la stazione (3 km.), ha ottenuto la prenotazione di posti da Abano su vari treni, ha visitato i grossi clienti probabili, ha *cordialmente* imposto alla locale agenzia di viaggi di indirizzare i viaggiatori al treno: il prodotto mensile del traffico si è quadruplicato.

Balasso, così si chiama quel CS, non si illude di pareggiare il

Interfrigo 1949-1959

La Società ferroviaria Internazionale di trasporti frigoriferi Interfrigo, la cui Direzione Generale risiede a Basilea, ha commemorato recentemente il decimo anniversario della sua fondazione. Fondata il 24 ottobre 1949 a Bruxelles, dove trovasi la Sede Sociale, nella forma di una cooperativa delle ferrovie, essa si compone delle Amministrazioni fondatrici che sono le ferrovie del Belgio, della Francia, della Gran Bretagna, dell'Italia, dei Paesi Bassi, della Repubblica Federale Tedesca e della Svizzera. Sono inoltre membri della Società le Amministrazioni ferroviarie della Grecia, del Lussemburgo, della Spagna e della Turchia. L'INTERFRIGO ha pure concluso degli accordi con la maggior parte delle altre Amministrazioni ferroviarie europee.

La Società dispone di un parco di più di 900 veicoli, dotato degli ultimi perfezionamenti della tecnica; d'altra parte, 300 nuove unità sono state ordinate dall'Interfrigo all'industria italiana, a seguito di una gara internazionale, e sono attualmente in costruzione. Oltre al suo proprio parco, la Società gestisce nel traffico internazionale i carri refrigeranti appartenenti alle sue Amministrazioni-membre o alle loro Società filiali.

L'INTERFRIGO è un'opera di cooperazione europea, il cui successo si riflette nell'evoluzione nettamente ascendente dei traffici posti sotto la sua gestione, evoluzione che ha sorpassato le previsioni più ottimistiche (1951: 21.000 *viaggi di carri refrigeranti o isotermici in traffico internazionale;* 1958: *approssimativamente* 70.000 *viaggi; previsioni per il* 1959: 85.000 *viaggi). Essa ha acquistato in tal modo una posizione di primo piano nei campi dell'economia e dei trasporti di derrate deperibili.*

ATTUALITÀ D. L. F.

● *Belle collezioni di francobolli sono state esposte in una mostra filatelica allestita nella sede del DLF di Firenze Fra le raccolte presentate dagli undici espositori, oltre a numerosi esemplari emessi da alcuni Stati europei negli ultimi cinque anni, hanno destato interesse alcune buste « primo giorno » della Somalia Italiana, vari francobolli illustrativi del lavoro, dello sport e di manifestazioni svoltesi in Italia, nonchè una collezione di emissioni ONU. Nella circostanza è stata offerta ai visitatori la possibilità di acquistare una cartolina ricordo e*

di ottenere l'immediato annullamento del relativo francobollo con apposito timbro postale. Il Direttore Compartimentale Ing. Bagnoli, dopo avere inaugurato la mostra, ha espresso il suo vivo compiacimento al Dr. Tucci, organizzatore della manifestazione.

● *Un caloroso successo ha ottenuto la seconda Mostra di Pittura, allestita nei locali sociali del DLF di Firenze. Vi hanno preso parte 27 ferrovieri espositori con 68 opere, ispirate in prevalenza a soggetti paesistici, che hanno ricevuto il vivo apprezzamento del pubblico durante la settimana in cui la mostra è rimasta aperta.*

Alla cerimonia inaugurale ha presenziato il Direttore compartimentale che si è vivamente compiaciuto con gli espositori sottolineando in un breve discorso, l'importanza della funzione svolta dal Dopolavoro nei diversi settori di attività. Dei quindici premi assegnati, i primi cinque sono stati attribuiti rispettivamente ai Sigg.: Mario Manetti (« Marina »), Romano Mari (« Livorno »), Sergio Tasselli (« Paesaggio »), Giuseppe De Lorenzo (« La nave »); Mario Borsini («paesaggio invernale»). (A. d'E.).

● *Nella sede del DLF di Cancello, ha avuto luogo una simpatica cerimonia, organizzata dal dinamico Presidente Nappo e dal Capo della 7ª Zona I.E., Dr. Castaldo. Tutti i dipendenti della 7ª Zona I.E. hanno salutato l'Ing. Castellano, che ha lasciato la dirigenza del Reparto perchè destinato ad altro incarico. In sua sostituzione è stato designato l'ing. Gennaro Della Corte, al quale porgiamo un caldo saluto augurale.*

● *Il D.L.F. di Salerno, nel quadro delle attività culturali, ha organizzato un doposcuola per le classi elementari, un corso di preparazione per l'ammissione alle scuole medie, un corso di ripetizione per le materie inerenti alle scuole medie. I Corsi programmati si terranno nei locali della sede sociale tutti i giorni feriali, sotto la guida di valorosi docenti salernitani.*

● *Presso il DLF di Salerno si è costituita la Sezione Filatelica, la cui organizzazione è curata dal socio Spagnuolo, il quale ha già impostato un elogiabile programma di attività da svolgere nel corso del prossimo anno. Auguri e buon lavoro.*

● *Il DLF di Napoli ha organizzato un Corso di Fisarmonica della durata di otto mesi, con lezioni trisettimanali. Le lezioni saranno tenute da un socio ottimo fisarmonicista.*

● *Il DLF di Napoli ha organizzato un Corso di Scherma della durata di sei mesi, per i soci e per i familiari dei soci. Al termine del Corso il Dopolavoro organizzerà un apposito Torneo schermistico allo scopo di creare una ben qualificata Squadra che parteciperà anche a competizioni nazionali. (D.M.).*

● *Al Cine-Teatro Vittorio Veneto, organizzato dal DLF di Trieste si è svolto il 4° concerto*

vocale strumentale. Il maestro Silvestri ha accompagnato al pianoforte la scelta schiera di esecutori nell'interpretazione di musiche di Rossini, Cilea, Puccini, Verdi, Mozart, Giordano, Bizet ed altri. Un « tutto esaurito » ha confermato l'interessantamento dei soci a questa serie di concerti. (L.D.L.).

● *Il gruppo tennis di Bologna ha chiuso il 1959, un'annata di intensa e brillante attività; con due squadre ha riportato ottimi piazzamenti in molti tornei regionali ed interregionali, fra cui i principali: Coppa Facchinetti — torneo nazionale a squadre: 2° posto girone regionale; Campionati Regionali Enal 3ª C. — 3°, 4° e 5° posto nel singolo; Campionati Nazionali Ferrovieri — Primi quattro posti nel singolo e primi due nel doppio; Coppa della Ricreazione Enal — Primi tre posti; Coppa O.R.mec. Notturna — secondo posto; Trofeo comune di Bagnacavallo — Torneo a squadre. Primi due posti; Coppa Sirola — Torneo a squadre. Secondo posto.*

Tutti i tennisti del gruppo, un autentico vivaio in continuo sviluppo, hanno gareggiato con volontà e spirito di sacrificio; degni di menzione: Walter Benini, Ivo Castellini, Luciano Turra e Alberto Fabbri, specialmente per i Campionati Italiani Ferrovieri.

Per non sospendere gli allenamenti nelle giornate invernali favorevoli alcuni campi saranno riparati dal gelo con particolari accorgimenti.

● *A Faenza si è svolto il Campionato Romagnolo di Bocce a squadre con 38 rappresentative di tutti i centri della Romagna. Si è affermata squadra campione quella del DLF di Faenza (Ettore Cicognani e Otello Erbacci), mentre l'altra coppia (Bruno Mainardi e Guerrino Bandini) s'è piazzata 5ª, completando il trionfo dei ferrovieri. A.S.)*

● *Nei locali della Mensa del DLF di Viterbo è stata festeggiata la « Giornata del Ferroviere cacciatore e pescatore » Un plauso particolare ai Soci Castellani, Bevilacqua, Buzzi e Merlani, provetti cacciatori che oltre ad aver conseguito una buona affermazione alla gara svoltasi ad Anguillara guadagnandosi una medaglia d'argento, hanno utilizzato i ritagli di tempo libero dal Servizio per rendere simpatica, fraterna e gioiosa la festa comune. (D.L.)*

● *Angelo Murtas, il bravo tennista del D.L.F. di Cagliari, è il nuovo campione sardo assoluto di tennis, mentre Remigio Pisano di 14 anni, figlio dell'Aiutante di Stazione Giovanni, è campione sardo « allievi » di tennis. Felicitazioni.* (A. L.)

LA TRAGEDIA DI MONZA

Il tragico incidente ferroviario del 5 gennaio, nel quale hanno perduto la vita 16 persone e molti altri viaggiatori sono stati feriti, ha sollevato nella famiglia ferroviaria profondo dolore.

Ovviamente, a così breve distanza dall'accaduto, non si può oggi dire alcunché di preciso sulle sue cause, ed occorre attendere serenamente le conclusioni delle inchieste in corso.

E' però indubbio che anche se queste dovessero accertare responsabilità a carico di qualcuno di casa nostra, ciò non potrebbe assolutamente incidere sulla fiducia che chiunque può, ancora e sempre, riporre nel servizio ferroviario.

Le statistiche relative agli incidenti di servizio delle varie ferrovie europee pongono, infatti, l'Italia fra i paesi nei quali si verifica il minor numero di incidenti rapportati all'intensità della circolazione.

Nell'ultimo biennio, le unità di traffico (viaggiatori-chilometro e tonnellate-chilometro) effettuate sono state rispettivamente 38,7 e 38,9 miliardi, ed hanno richiesto ben 230 e 232 milioni di treni-chilometro: di contro gli incidenti verificatisi per investimenti, svii ed urti di treni sono, nel complesso, ammontati ad 83 e 73 casi, con 442 (63 morti e 379 feriti) e 369 (45 morti e 324 feriti) persone infortunate, ivi comprese quelle per cause proprie non imputabili alla ferrovia.

In complesso il numero dei viaggiatori comunque infortunati nel 1957-58 è stato pari a 0,017 e nel 1958-59 a 0,014 per ogni milione di viaggiatori-chilometro trasportati.

L'indice di sicurezza è perciò mediamente elevatissimo anche se, comunque, non si può escludere che purtroppo incidenti possano egualmente accadere: ciò rientra nei dolorosi eventi imprevedibili connessi ad ogni attività umana.

I ferrovieri tutti ed il loro Giornale rendono doveroso omaggio agli Scomparsi ed esternano nel contempo la loro profonda solidarietà alle famiglie colpite dal lutto, ai feriti ed ai loro congiunti.

VOCI DELLA ROTAIA

---

bilancio; ma quante sono le stazioni della rete? Solo che il 50% dei titolari sia portato ad imitare Balasso, il Bilancio se ne avvantaggerà non poco. Non è calcolo semplicistico: il pareggio del bilancio, meta giustissima, meno giusta scusa per evitare l'accoglimento di oneste rivendicazioni, non può prescindere dalla piena collaborazione d'ogni singolo ferroviere. Sostengo che questi possa essere messo in grado facilmente di assaporare il valore del proprio contributo personale, attraverso una rieducazione che gli dia il senso delle proporzioni di tale contributo, della propria dimensione, dell'importanza della produttività nel rispetto della propria dignità.

Aldo SENSI

BOLOGNA

● Molti sono i ferrovieri che si sono raccolti, col Direttore Compartimentale Ing. Alessandri, intorno alla « Cappella » volante del Cardinal Lercaro per partecipare alla Messa celebrata dal Cappellano Compartimentale e per udire, poi, la parola che il Capo dell'Ispettorato Ripartimentale delle Foreste ha pronunziato per illustrare il significato della « Festa degli Alberi ». Assortite in 13 qualità, ben 1830 sono le piante messe a dimora in 73 impianti del Compartimento del nostro personale, sotto la competente guida di un maresciallo della Forestale. Alcune di tali piante, 4 ciliegi selvatici, sono state simbolicamente collocate da quattro dei bambini, figli di ferrovieri, espressione gentile di vita che si rinnova e di impegno duraturo in questa battaglia per il verde.

● Ernesto Rossi, il guardaportone di Palazzo Pizzardi, ci ha lasciato in meno d'un mese, stroncato da un morbo inesorabile. La sua simpatica figura, a tutti nota, resta nel rimpianto generale, specialmente per la cordialità e la servizievolezza che mai gli sono venute meno. Condoglianze sentite alla Famiglia, che, a sua volta, ringrazia a nome nostro per l'imponente partecipazione al funerale.

● Il Cav. Anastasio Prestopino, Appl. Capo della Divisione Ragioneria, è stato collocato in quiescenza per raggiunti limiti d'età e di servizio (oltre 40 anni). Nel corso di una riunione di commiato il C. Divisione dr. Crescioli ha ricordato le benemerenze acquisite da questo « anziano della rotaia ». Dopo 43 anni di servizio è pure andato a riposo il C.T. 1ª cl. Alberto Corsini al quale, per le sue alte capacità, il Servizio Trazione aveva affidato per lunghi anni speciali incarichi. Ha saputo farsi amare da tutto il personale. Ad entrambi i nostri auguri sinceri.

A. SENSI

CAGLIARI

● E' stata celebrata a Cagliari, come in tutti i Compartimenti, la « Festa degli Alberi » che ha raccolto nei nuovi locali delle Officine delle Automotrici tutti i ferrovieri attorno al Direttore Compartimentale Dr. Gazzei. Dopo la Messa, officiata dal Cappellano Comp.le, il

Dr. Gazzei — con felicissimi riferimenti al mondo della poesia e della musica — ha illustrato il significato della manifestazione, che tende a creare nell'uomo amore e rispetto per le piante. E' seguita la messa a dimora di numerose piantine, simbolo delle cinquemila che nello stesso momento venivano sistemate in tutti gli impianti ferroviari della Sardegna.

● Sono stati collocati in quiescenza: Antonio Uiu, Macchinista di 1ª cl. del Deposito Locomotive di Sassari; Antonio Luigi Spano, Verificatore del D.L. di Sassari; Santino Zucca, Operaio Qualif. di 1ª cl. del D. L. di Cagliari; Michelino Pala, Aiutante di Stazione della Segreteria Compartimentale. Tanti auguri.

● Parenti, amici e colleghi hanno festeggiato le nozze d'argento di Augusto Citta, Applicato Pr.le della Divisione Movimento e della gentile Signora Rag. Fannj. Ancora tanti auguri.

● **Binario dieci.** Ha conseguito brillantemente la laurea in Medicina presso l'Università di Cagliari la Signorina Mimma, figlia del Macchinista di 1ª cl. Alessandro Vespa, Dep. Loc. di Cagliari; si è laureato in Legge Daniele Cauli, figlio dell'Applicato Capo Emanuele della Segreteria Compartimentale; si è laureata in Scienze Matematiche la Signorina Lucia, figlia dell'Applicato Capo Cav. Azelio Filippi, della Divisione lavori. Congratulazioni.

● **Cicogna Express:** Paolo, al Capo Stazione di 1ª cl. a. p. Raimondo Uras della Dirigenza Unica di Macomer; Luigi, al C. S. Giovanni Antolini della stazione di Samassi; Luciana, al Segretario Pr.le Franco Perniciano della Divisione Ragioneria; Marina, al collega Antonio Massetti della Divisione Movimento; Mariella, al C.S. Antonino Cara del Reparto Contratti Compartimentali. Felicitazioni e auguri.

A. LUCHI

FIRENZE

● Nella sede dell'Università Popolare di Firenze, l'Ispettore Capo Superiore Dr. Piero Monaci, nostro collaboratore, ha tenuto una conferenza sul tema: « Il Portogallo, paese da scoprire ». L'oratore ha tracciato un interessante panorama etnico-storico-geografico del paese iberico da lui recentemente visitato, ed ha pure illustrato, con dettagliate notizie, la struttura e le caratteristiche delle ferrovie portoghesi. Al brillante conferenziere, che è stato salutato da un prolungato applauso dell'uditorio, esprimiamo le nostre altrettanto vive felicitazioni.

● Nel salone del D.L.F. di Firenze, il Direttore Compartimentale, Ing. Bagnoli, ha proceduto alla premiazione di 60 Capi Impianto che si sono distinti nel concorso compartimentale per l'abbellimento arboreo-floreale delle stazioni. Nel corso della cerimonia, alla quale erano presenti il Prefetto, Dr. Adami, il Commissario del Comune, Dr. Salazar, ed altre autorità cittadine, rappresentanti di Enti turistici e funzionari, l'Ing. Bagnoli ha sottolineato l'importanza della iniziativa, rivolgendo un caldo elogio e un

vivo ringraziamento a tutti i dipendenti che hanno prestato la loro opera per il miglioramento estetico degli Impianti.

A. D'ERRICO

GENOVA

● In occasione della ricorrenza del 107° anniversario della istituzione del Corpo, al Posto di Polizia di Albenga, si è svolta una simpatica cerimonia, che ha riunito — in un'atmosfera di fraterna cordialità — i rappresenti dei Corpi operanti nella zona e numeroso personale ferroviario Ha celebrato la Messa il Cappellano dei Ferrovieri e ha rivolto parole di elogio all'indirizzo del Corpo il Comandante del Posto di Polizia Ferroviaria, ricordando i più significativi atti di valore e di dedizione al dovere da parte degli agenti.

● Si è svolta a Novi Ligure ed a Busalla la programmata « Festa degli Alberi », con l'intervento del Direttore Comp.le, Ing. Fiornovelli, dei Capi Divisione e di numeroso personale. Dopo la Messa, officiata dal Cappellano dei Ferrovieri, Padre Biancolini, — che ha proceduto anche alla benedizione degli alberi — il Direttore Compartimentale ha pronunciato un breve e significati-

vo discorso, esaltando l'iniziativa della festa, mettendo in risalto il messaggio di poesia che scaturisce dagli alberi, e ricordando che tale iniziativa, ripresa in epoche moderne da Guido Baccelli, è antica quanto l'uomo e le sue leggi. Applauditissimo, l'Ing. Fiornovelli ha concluso il suo dire sottolineando che il piantare un albero costituisce un'eredità di benessere per i posteri e quindi un dovere umano e sociale di interesse collettivo, i cui frutti saranno raccolti dalle generazioni future.

● Molto festeggiati da colleghi, amici e dipendenti, hanno lasciato l'Azienda per limiti di età il C.S. Pr.le Giacomo Quaglia di Arquata Scrivia, i Manovr. tori Capo Mario Baldi, Paolo Tabò e Francesco Valle di Genova S. Limbania e il Commesso a.p. Valdo Picchi della Divisione Impianti Elettrici. A tutti giungano i nostri più fervidi voti augurali.

A. BATTAGLIA

VIVONO NEL RICORDO

Compartimento Venezia - Giovanni Gola, Conduttore, della Divisione Movimento.

Compartimento di Bologna - Giuseppe Borghetti, Operaio qualificato, della Divisione Impianti Elettrici.

Ai familiari le espressioni della nostra commossa solidarietà.

MILANO

● Si è svolta presso il Teatro di Palazzo Litta, a Milano, la cerimonia di consegna dei 6 premi fuori graduatoria e dei 46 primi premi assegnati in occasione dell'ultimo concorso compartimentale per l'abbellimento delle stazioni e degli impianti. Unitamente ai rappresentanti delle Camere di Commercio e degli Enti Provincia-Capi delle unità compartimentali e li del Turismo, erano presenti i il Direttore del Compartimento Ing. Forte. Quest'ultimo ha parlato ai convenuti illustrando, in felicissima sintesi, il significato della cerimonia.

● Alla Stazione di Voghera, il Manovale Luigi Remotti, dopo soli tre giorni di appartenenza alla nostra famiglia, è rimasto vit-

Il personale di stazione di Cavallermaggiore (Torino) — nelle ore libere dal servizio — con la collaborazione dei colleghi dei Lavori, ha costruito una fontana monumentale (a sinistra) lunga m. 10, alta m. 3.50. L'affresco che appare nella parte centrale, è opera del pittore Giovenale, figlio di ferroviere. L'opera è artisticamente illuminata, e gli effetti di luce sono stati studiati e realizzati dai Capi Tecnici degli I. E. Iorio e Bambi. Nella costruzione si sono particolarmente distinti i Manovali Fioriferi, Milanesio e Bianco per la parte muraria e il Manovratore Bragantini nei lavori di stuccatura. La fontana monumentale è stata testè inaugurata alla presenza dell'Ing. Funghini, Capo della Sezione Movimento e di tutte le autorità di Cavallermaggiore.

Il Capo Stazione Leonardo Felluccbi di posto a Cecchina ha ideato e costruito — con la collaborazione del titolare Cappelli e di tutto il personale dell'impianto — una bella fontana (sotto) con nicchia, contenente la statua della Madonna di Lourdes. La benedizione dell'opera è avvenuta recentemente con l'intervento del Parroco di Cecchina, dei ferrovieri e familiari.

tima di un gravissimo incidente; investito da una locomotiva, riportava l'amputazione simultanea degli arti inferiori. Soccorso e trasportato all'Ospedale locale, il Remotti, grazie alle numerose trasfusioni rese possibili per l'offerta spontanea ed immediata di sangue da parte dei ferrovieri vogheresi, ha potuto essere salvato da sicura morte. Ai donatori, che apparten-

● Con un pranzetto offerto da colleghi ed amici in un ristorante cittadino, è stato festeggiato il Capo Stazione P.le e Capo Ufficio Dirigenti Unici di Cremona, Angelo Pagliari, che ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età. Anche i nostri auguri.

● L'annuale « Festa degli Alberi » svoltasi recentemente nel Compartimento, ha avuto vasta eco in tutti gli Impianti. Nel giorno della « Festa » oltre alle 1.500 piantine distribuite in precedenza e già poste in terreno, altre 1000 sono state messe a dimora per l'occasione dai bambini figli di agenti.

● In stazione a Milano Centrale (con buona... pace di alcuni quotidiani milanesi) è entrato in attività un ambulatorio medico di pronto soccorso con servizio esclusivamente notturno (21/7) organizzato dalla Croce Rossa Italiana.

● **Marcia nuziale:** per il Manovale Carlo Bonardi, della stazione di Brescia, e la gentile Signorina Assunta Antonaglia. Felicitazioni.

● **Cicogna Express:** Claudio, al Cantoniere Giuseppe Amadei del 4° Tronco Lavori di Rho; Massimo, al C. S. di 1 a cl. a. p. Antonio Califi, in servizio a Milano Greco Pirelli. Rallegramenti e tanti auguri ai neonati. **L. PAINA**

NAPOLI

● Manifestazione altamente simpatica la Festa degli Alberi, svoltasi quest'anno in quasi tutti gli Impianti del Compartimento. Alla presenza del Direttore compartimentale, ing. Borriello, di numerosi Funzionari ed Agenti, belle ceri-

monie si sono svolte presso il Magazzino Approvvigionamenti e presso il Collegio Orfane di Ferrovieri di Pozzano. In quest'ultima località sono confluite le scolaresche della zona, alle quali, dopo la celebrazione della S. Messa, il Direttore Compartimentale ha illustrato il significato della manifestazione.

● Una simpatica cerimonia si è svolta nel salone del Comitato di Esercizio all'indirizzo del Rag. Giovanni De Vivo, Isp. Princ.le, Capo della Segreteria Compartimentale di Napoli, in occasione del suo collocamento in quiescenza dopo 40 anni di intensa attività. Egli è stato salutato dal Direttore Compartimentale, ing. Borriello, presenti tutti i Capi delle Divisioni e rappresentanze degli uffici compartimentali. Gli amici nel salutarlo gli augurano una lunga serena vita.

● **Cicogna Express:** Gianfelice, al Capo Tecnico Andrea Feltrino; Claudio, all'operaio Cosimo Fotia; Luigi, all'operaio Raffaele Linguetta. Rallegramenti ed auguri. **D. MANGANELLI**

REGGIO CALABRIA

● Attorniato dai figli, nipoti, parenti ed amici, l'ex ferroviere Giorgio Pavido e la moglie signora Anna Maisano hanno celebrato le « nozze di oro ». Alla felice coppia, ed ai figli Giovanni e Demetrio, rispettivamente Assistente di Stazione e Deviatore, i nostri rallegramenti ed i più fervidi auguri. **A. CREMONA**

ROMA

(Dagli **Impianti**)

● Il 20 dicembre scorso l'ex Csq. Manovali Vincenzo Moscarelli e la Sua Signora Luisa Morgia, residenti a Roma, attorniati dai tre figli e numerosi nipoti, nella Cappella privata della Chiesa della Immacolata di S. Lorenzo, hanno solennemente celebrato le nozze d'oro. Dopo il rito religioso gli «sposi» attorniati dai parenti, amici e conoscenti, hanno preso parte al banchetto nuziale, durante il quale non sono mancati i discorsi di circostanza. Ai coniugi Moscarelli il nostro vivo augurio per le nozze di diamante.

● **Binario dieci:** Carlo Mongardini, figlio del collega C.S.P.le Renato di Roma Tuscolana, a 21 anni frequenta il terzo anno della Facoltà di Scienze Politiche ed ha superato già quattro esami in anticipo con 30 e lode. Le nostre felicitazioni al bravo « Carletto » ed al felice Papà.

● La signorina Maria Pia Ladi, figlia del Capo Gestione P.le Cv. Aroldo, dirigente la Gestione Velocità Accelerata di Roma Termini, ha conseguito la Laurea in Medicina e Chirurgia con voti 110 e lode, discutendo brillantemente la tesi su lo « studio del comportamento di alcuni indici umanitari aspecifici in varie condizioni endocrinopatiche ». Alla neo dottoressa i nostri rallegramenti ed auguri vivissimi. **D. LOFFREDO**

(**dai Servizi**)

● Per limiti d'età sono stati posti in quiescenza, del Servizio Approvvigionamenti, l'Isp. P.le Gaetano De Luca, gli Applicati Capi Renato Rigoni e Giulia Corini, e lo usc. 1ª cl. Antonio Menti. Auguroni.

● L'Ispettore Capo Superiore dr. Pietro Villa, Capo dell'Ufficio 5° del Servizio Approvvigionamenti, è stato colpito da grave lutto per la perdita della sua adorata mamma, signora Maria Pascucci. Le nostre sentite condoglianze.

● **Marcia nuziale:** per l'Isp. 1ª cl. Prof. Goffredo Rosati, della Sez. 6ª del Serv. Approvvigionamenti, e la sig.na Liliana Di Maio. Felicitazioni.

● **Cicogna Express** (Serv. Approvv.ti): Alessandra, all'Isp. P.le dr. Giovanni Ginanneschi della Sez. 2ª; Flavia, al Seg. P.le Aldo Tonetti della Sez. 9ª; Bernardino, ad Aldo Spaziani del Magazzino di Roma Tiburtina; Massimo, all'Applicato Arturo Pinzarrone della Sez. 10ª e Flavia, ad Ennio Altieri della Tipolito. (Cell.).

● **Binario dieci:** Si è recentemente laureata in Pedagogia e Filosofia presso l'Università di Roma, con punti 110, la Signorina Clotilde de Santis, figlia del caro collega Cav. Per. Ind. Guglielmo, Ispett. di 1ª cl. del Servizio Lavori e Costruzioni, Ufficio Architettura e Fabbricati Civili, svolgendo in modo brillante una tesi di grande interesse e di attualità « La funzione preminente dell'inconscio nel sogno Sigmun Freud ». Alla neo-dottoressa auguri vivissimi e congratulazioni dalla Redazione « Voci della Rotaia ». Edoardo Pellegrini, figlio di Ernani, autista del Sottosegretario ai Trasporti On. Ing. Colasanto, ha recentemente conseguito il diploma di Geometra presso l'Istituto Tecnico « Leonardo da Vinci » con la media dell'8. Il neo Geometra si è qualificato primo fra gli studenti romani, in quanto da parecchi anni non si verificava nelle scuole superiori di Roma un'affermazione così brillante. Al bravo Edoardo, presentemente « matricola » presso la facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Roma, inviamo i nostri vivissimi rallegramenti. Alessandro Zanotti, figlio di Alfredo, Capo della Segreteria dell'Ufficio 1° Servizio I.E., ha conseguito la promozione alla terza elementare con tutti dieci. Bravo Alessandro! **F. MINUTILLO**

TORINO

● Superiori, colleghi ed amici hanno salutato e festeggiato il Capo Tecnico di 1ª Cl. Bartolomeo Naretto delle Officine di Torino che ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età e di servizio. Salutato e festeggiato da Superiori, colleghi ed amici ha lasciato l'Azienda, per raggiunti limiti di età e servizio, l'Applicato P.le Antonio Ghiano delle Officine Materiale Rotabile di Torino. Anche i nostri auguri.

● **Binario Dieci:** Maria Rosa, figlia del Capo Gestione Princ. Federico Vallegro della stazione di Alessandria, ha conseguito nella sessione estiva, il diploma di insegnamento nelle Scuole Secondarie (Economia Domestica e Lavori Femminili) con punteggio 7/10. Diplomate a tale sessione 6 su 27 candidate. Il diploma è stato conseguito presso il Magistero Femminile di Torino. Vivissimi rallegramenti.

● **Marcia Nuziale:** Elio De Paoli, Segretario Capo della Divisione I.E. di Torino con la Signorina Franca Biloni; Francesco Berutto, Op. q. delle O.M.R., con la Sig.na Maria Bertolino; Egidio Cravero, Op. q. delle O.M.R., con la Sig.na Margherita Gillia. Luciano Artuffo, Op. q. delle O.M.R., con la Sig.na Piera Angeleri; Guido Maggiorotto, Op. q. delle O.M.R., con la Sig.na Vanda Besusso; Giovanni Landi, Op. q. delle O.M.R. con la Sig.na Rachele Arneodo. Felicitazioni.

● **Cicogna Express:** Lia, a Giuseppe Calì, Op. q. 1ª cl. delle O.M.R. di Torino; Laura, a Giuseppe Bellati, Op. q. delle O.M.R.; Anna, a Sergio Rovero, Op. q. delle O.M.R. Rallegramenti. **R. MARELLO**

VENEZIA

● **Nel nostro** Compartimento si è celebrata la « Festa degli Alberi ». Particolarmente a Castelfranco Veneto, ove maggiore era la disponibilità di terreno utilizzabile, la festa ha avuto carat-

tere di solennità. Dopo la Messa officiata dal Cappellano Compartimentale, Padre Massimo Da Plois, il Direttore Compartimentale ha pronunciato un discorso di circostanza illustrando il significato della festa. **E. POLI**

VERONA

● Nella notte di Natale gli altoparlanti delle stazioni di Verona P. N., Vicenza, Mantova, Trento, Bolzano e Brennero hanno trasmesso un programma di musiche natalizie e di messaggi augurali del Direttore Compartimentale, ing. Navaretti, e dei Capi Divisione del Movimento, Trazione, Lavori e Impianti Elettrici, per ricordare la sacra ricorrenza agli agenti in servizio ed ai viaggiatori.

Il programma diffuso al Brennero (curato lodevolmente dall'Oper. q. 1ª cl. Luigi Virgilio) recava inoltre interviste e scambi di auguri delle autorità italiane ed austriache dei vari servizi nel posto di confine.

Questa iniziativa è stata molto gradita dal personale e dai viaggiatori ed ha determinato favorevoli commenti sulla stampa locale. **R. CAMPAGNARI**

POZZOLO FORMIGARO - (Milano) - Il Manovratore Genesio Milanese, con la collaborazione **dei Manovali di stazione, nonostante** il pesante lavoro di circolazione **treni che l'impianto deve portare a termine ogni giorno, ha ideato e costruito, con prestazioni volontarie, questa artistica fontana a mosaico, per abbellire la stazione. L'inaugurazione si è avuta lo scorso mese, in occasione della Festa degli Alberi, e ha visto riuniti attorno alla nuova opera tutti i ferrovieri e famigliari.**

Il convoglio inaugurale

ABRUZZO: tradizione e progresso

Folklore sui binari: le ragazze di Scanno, Raiano e Rivisondoli, festeggiano la T.E.

Sul piazzale di Sulmona la rete elettrica ha steso le sue maglie (sullo sfondo la cima della Maiella)

VOCI DELLA rotaia

ANNO III - N. 2
FEBBRAIO

TEMPO DI NEVE

L. 40
FRANCIA 40 Fr.

VOCI DELLA ROTAIA

ANNO III - N. 2 - FEBBRAIO 1960

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 861.312.

Direttore Responsabile: Mario Pellegrino — **Redazione:** L. Reposini-Bucciarelli (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci — **Impaginazione:** Ennio Salvatore.

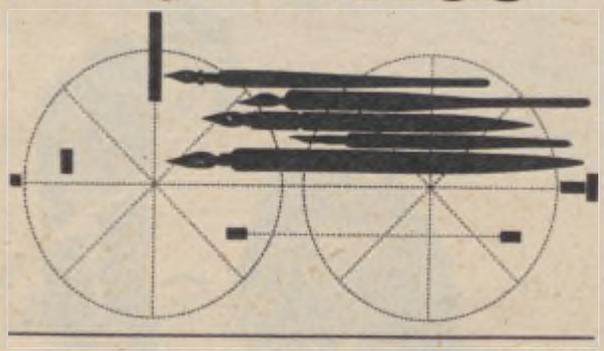
Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

Stampatore: APOLLON - Via Tiburtina 1292 - Roma - Tel. 419.026-27-28-29.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957

ABBONAMENTI ANNUI

«VOCI DELLA ROTAIA»: Italia L. 400 - Francia Fr. 400.
«VOCI DELLA ROTAIA» e «LA VIE DU RAIL»: Italia L. 3.900 Francia Fr. 2.000 - Belgio Fr. 365.



Olivetti Lettera 22

Per ogni scritto, in ogni luogo, la macchina per scrivere portatile.

Non è necessario scrivere romanzi per aver bisogno di una portatile, basta pensare alle lettere di tutti i giorni. Portate in casa vostra la Lettera 22: in poche ore ci saprete scrivere. E i vostri figli impareranno un'altra di quelle cose che nella vita bisogna saper fare: nuotare, guidare l'auto, scrivere a macchina.

olivetti

modello **LL** lire **42.000** + I.G.E.

Ai lettori

Per ragioni connesse al primo impianto del targhettario, da parte dello Stabilimento Tipografico, in alcune città il numero di gennaio, uscito il 16 del mese, è arrivato con notevole ritardo.

Ce ne scusiamo con i nostri abbonati, e assicuriamo che dopo la fase di assestamento — che ci auguriamo sarà conclusa rapidamente — l'inconveniente sarà eliminato.

Alla corrispondenza inviata alla Redazione di "Voci" - per "cambi di residenza", di "indirizzo", di "alloggio", per "scambi di ospitalità", per "collaborazione", ecc. - deve sempre essere unito il talloncino con l'indirizzo dell'interessato, da ritagliarsi dal sottofascia con cui il Periodico viene inviato a domicilio.

Gli abbonati non ferrovieri, in caso di variazione di indirizzo, oltre al citato talloncino, sono pregati di rimettere al nostro Ufficio Abbonamenti L. 50 in francobolli per spese di targhettario.

LA COPERTINA

NEVE E LAVORO A LIMONE PIEMONTE

Soprattutto quando comincia a cadere la neve il treno si conferma, più di sempre, il mezzo di trasporto più sicuro. Ma per i ferrovieri il lavoro si fa più duro ed impegnativo. Alle attività di sempre si aggiunge quella dello sgombro neve che è particolarmente importante e delicata allorchè si tratta di assicurare il perfetto funzionamento degli scambi. Bisogna provvedere ripetutamente a liberarli, a lubrificarli e a spargervi il «salaccio» per scongiurare il pericolo che la neve geli sullo scambio.

Mobili «A.L.T.» A. L. TEDESCHI-LIVORNO

Organizzazione specializzata - Vendite per corrispondenza
VENDITA DIRETTA ESCLUSIVAMENTE A PRIVATI

• Consegna gratuita ovunque • Imballaggi specializzati

AGEVOLAZIONI PER I FERROVIERI

80 anni di esperienza garantiscono:
Sicurezza nell'acquisto - Convenienza nei prezzi - Chiedete senza alcun impegno: riproduzioni, fotografie, catalogo con l'invio di L. 100 in francobolli - Facilitazioni di pagamento.

Indicate quali ambienti dovete arredare

SCRIVETECI! Corso Mazzini, 90 - Livorno - Tel. 26.134

RECESSIONE: CAPITOLO CHIUSO

TRAFFICO IN RIPRESA

Buone nuove, dunque, per il traffico ferroviario di viaggiatori e merci: e particolarmente per quest'ultimo, secondo i dati del secondo semestre dell'anno 1959.

Il « bel tempo », di solito viene, (o almeno... veniva) con l'estate, e a questa aurea regola non ha voluto fare eccezione la ferrovia.

Già nel luglio scorso, infatti, si è delineata un'inversione di tendenza, essendosi rilevato per la prima volta dopo molti mesi, un aumento, seppure assai lieve, del numero dei carri caricati in confronto allo stesso periodo dell'anno precedente: il quale, si badi bene, era stato un anno di generale depressione, cosicchè i minori carichi mensili che si andavano ancora registrando nel corso dei primi sei mesi del 1959, venivano considerati con giusta preoccupazione.

Ma quei duemila carri, che, alla fine di luglio 1959, risultavano caricati in più rispetto al luglio 1958 costituivano un effettivo sintomo di ripresa: se è vero, com'è vero, che già dal successivo mese di agosto e fino al dicembre 1959 si sono registrati, rispetto al corrispondente periodo del 1958, aumenti nei carichi mensili dell'ordine, in media, di 50 mila carri circa.

In percentuale l'aumento è stato, un mese per l'altro, intorno al 12%, ma con tendenza di fondo a salire. Infatti, alcuni dati recentissimi indicano che nella prima decade di gennaio dell'anno corrente l'aumento di carico è stato del 14,42%, ma raggiunge il 18,03% se a base del confronto viene assunta l'intera prima quindicina dello stesso mese.

Ce n'è abbastanza, dunque, senza citare altre cifre che, seppure significative, finirebbero per annoiare, per considerare decisamente avviata quella ripresa alla quale erano da tempo rivolti i nostri sforzi migliori.

Se è vero, infatti, che la fase di crisi, iniziatasi nell'autunno del 1957, trovava le sue principali ragioni di essere in cause in gran parte estranee all'Azienda, tra le quali, in prima linea, la recessione economica generale, non è meno vero che da parte F.S. nulla venne trascurato sul piano tecnico, organizzativo e commerciale per porre ogni possibile argine al fenomeno e per facilitarne, anzi, l'inversione.

La quale si è delineata e, successivamente, si è ampliata e consolidata, allorchè le cause « di fondo » lo hanno consentito.

Tra queste cause val la pena di soffermarsi un istante a ricordare le maggiori.

Anzitutto la ripresa economica generale, e cioè quella « inversione del ciclo » che in una economia di mercato, come quella di tutto il mondo occidentale, era da attendere con fiducia.

La ripresa ha interessato un po' tutti i settori, ma le ripercussioni più favorevoli, nel campo dei traffici ferroviari, si sono avute innanzitutto con l'incremento delle attività industriali (particolarmente metallurgiche, siderurgiche, estrattive, ecc.) che ha determinato la necessità di un'ampia ricostituzione delle scorte dopo la lunga stasi, ecc.

Concomitanti circostanze favorevoli di carattere occasionale, sono state costituite dalla cessazione di alcuni scioperi su vasta scala, particolarmente in Paesi esteri, dall'andamento di importanti produzioni agricole, tra cui quella delle barbabietole, dal riallacciarsi e intensificarsi di scambi internazionali, già rallentati o sospesi.

Nè è da dimenticare anche il più disciplinato assetto, che, dal punto di vista della circolazione, ha ricevuto il settore dei trasporti stradali di merci, con l'entrata in vigore, dopo i numerosi rinvii, delle norme del nuovo Codice.

Sono state introdotte alcune limitazioni (la più importante tra le quali è da considerare quella relativa al più rigoroso divieto di sovraccarichi) alla vecchia regolamentazione che offriva al mezzo automobilistico la possibilità di sottrarre indiscriminatamente traffici a quello ferroviario.

Tutto questo insieme di cause ha dunque rapidamente favorito quel movimento di ascesa dei traffici ferroviari di merci che dal luglio al dicembre del 1959, e ancora nel corrente gennaio 1960, ha determinato i progressi incoraggianti che abbiamo cercato di illustrare.

Il bello (o, se si vuole, il curioso) è che con l'affermarsi della « ripresa » tutta una nuova serie di problemi non ha tardato a presentarsi ai ferrovieri di ogni ordine e grado.

Le stesse dimensioni della grande macchina ferroviaria, in tutti i paesi del mondo, le sue caratteristiche tecniche e organizzative, sono causa inevitabile di alcune rigidità e strozzature, che in ogni fase di transizione sono destinate a farsi sentire.

Ciò è forse tanto più vero per la nostra Rete, che si trova attualmente impegnata in uno sforzo di trasformazione e di ammodernamento, ancora in fase relativamente iniziale.

Tutto ciò viene ricordato per sottolineare « in primis » la nuova prova che la nostra organizzazione è stata chiamata a superare (il che, con la collaborazione del personale tutto, è avvenuto, e sta ancora avvenendo, in modo soddisfacente) ma anche per tener desta l'attenzione, per sottolineare l'importanza dei problemi di potenziamento e ammodernamento di tutti i nostri impianti ed attrezzature, la cui funzione, al servizio dell'economia generale del Paese, è ancora di primissimo piano.

Non tutto naturalmente può essere fatto in un giorno e nemmeno in un anno.

E mentre vengono approntati i mezzi finanziari (ricordiamo la recente legge relativa alla seconda parte del piano quinquennale) e poste

in cantiere le nuove opere, occorre solo aver fiducia e fermezza e — intanto — nulla trascurare per superare la fase di passaggio che ci attende e che tutti fondatamente ci auguriamo ricca di traffici in ascesa.

Saranno una volta di più il nostro impegno e la nostra migliore volontà a superare le difficoltà e gli ostacoli che la situazione dovesse ancora presentare.

* * *

Ci siamo più diffusamente soffermati a discorrere del traffico merci perchè è questo il settore nel quale più gravemente aveva inciso la depressione economica e nel quale, quindi, più evidenti e sostanziosi sono stati i sintomi della ripresa.

Ma ciò non significa che anche il traffico viaggiatori non abbia registrato, nel secondo semestre del 1959, un certo miglioramento.

I dati definitivi non sono ancora noti nella loro completezza, ma può sin d'ora affermarsi che, ad esempio, per quanto riguarda gli introiti, il semestre estivo — autunnale (Agosto-Ottobre) che è quello del maggior movimento, specie turistico, ha registrato un aumento che sta intorno al 2,50% rispetto al 1958.

E nel complesso dell'anno 1959, essendo rimasta statica all'incirca la quantità di viaggiatori, si sono però registrati aumenti nei viagg/Km (0,90% circa), negli introiti (3,40% circa), e nella percorrenza media per viagg/Km.

Un significativo risultato è stato conseguito anche col graduale riassestarsi della distribuzione del pubblico per classi, e cioè col ritorno di una ragionevole aliquota di viaggiatori della 2ª alla 1ª classe, dopo il temporaneo disorientamento succeduto alla riforma del sistema che risale al luglio 1956.

Ed è anche a tale, per così dire, « riqualificazione » del traffico, che è dovuto il sia pur moderato incremento di prodotti, a parità, o quasi, di viaggiatori trasportati, rispetto al precedente anno 1958, e a livello tariffario invariato.

Come si vede, dunque, anche i risultati del traffico viaggiatori possono essere considerati con un certo ottimismo, seppure i segni della ripresa economica generale sono certo qui assai meno evidenti che non nel traffico merci.

Del resto la situazione di crisi aveva influenzato questo settore solo in misura assai modesta, limitandosi a frenare lo slancio ascensionale che ormai da anni lo caratterizzava.

Questo andamento favorevole, che è connesso con l'aumento costante della popolazione, il crescente sviluppo del turismo, e il moltiplicarsi degli scambi e dei contatti internazionali di ogni genere, costituisce ancora la nota di fondo alla quale ci auguriamo che il nostro traffico viaggiatori resti saldamente ancorato.

Ciò varrà ad arginare gli effetti di fenomeni contrastanti, che pur non possono essere ignorati, quali lo sviluppo continuo della motorizzazione privata ed altri di carattere affine (viaggi turistici singoli e collettivi), con mezzi stradali, estendersi dei servizi di noleggio di rimessa nelle loro varie forme, ecc.; fenomeni che il progresso tecnico e la continua trasformazione di costumi e di gusti che caratterizza questi nostri tempi, tendono ormai a generalizzare e consolidare un po' in tutti i Paesi del mondo.

Se, dunque, anche per i traffici ferroviari di viaggiatori, le più recenti vicende giustificano, come abbiamo visto, un moderato ottimismo, non vi sono, tuttavia, nè vi saranno nei prossimi anni, motivi per adagiarsi in un ottimismo ad oltranza.

Questo nostro mestiere avrà forse non pochi inconvenienti, ma ha un sicuro vantaggio: non corre il minimo rischio di diventare noioso.

Aldo ROMEO

Tutti coloro che possono concedersi, d'estate e d'inverno, lunghi soggiorni al mare o in montagna, sogliono chiamare « cannibali » gli appassionati meno fortunati che solo nei giorni festivi si permettono brevi ma intense vacanze sulle spiagge o sulle nevi dei nostri monti.

I più snob, per la verità, non amano i cannibali, che arrivano numerosi ed affamati e turbano il loro placido ritmo di bagnanti o di sciatori: arrivano e si bevono il mare, si mangiano la neve, depredano le risorse locali di souvenirs e di aranciate.

In realtà, i cannibali sono, spesso, gli sportivi più appassionati, più veri, quelli che — pur costretti a fare i conti con parsimonia e a non lasciare a lungo il lavoro — non rinunciano alla salutare nuotata estiva o al brivido bianco invernale.

Coll'intento di favorire questo numeroso pubblico sportivo e di non perderne il favore, le Ferrovie organizzano treni speciali in ambedue le stagioni.

Ora l'estate è lontana, ed è tempo di sci e di treni-neve: quelli speciali, istituiti volta per volta per collegare le città ai campi più vicini,

DELLA NEVE

e quelli ordinari sui quali gli sciatori godono di sconti speciali.

Ambedue servono da dicembre a marzo una affezionata clientela.

Nei confronti con l'auto, che soffre per la difficile viabilità sulle strade di montagna, la ferrovia offre comodità e sicurezza, un ambiente confortevole e riscaldato, una viabilità quasi sempre ottima. Là dove è possibile, è senz'altro conveniente trasferirsi in treno dalla città alla montagna, e dalla stazione d'arrivo utilizzare i mezzi complementari: autopulmann, funivie, seggiovie, ecc.

Sono tradizionalmente festosi i viaggi degli sciatori: appena albeggia giungono alla stazione in gruppi chiassosi e variopinti e invadono i treni in partenza per la montagna: sacchi alpini, maglioni, giacche a vento, guanti e berrettini vivaci, sci e racchette sono una nota gaia che ritorna nelle canzoni montane che accompagnano la corsa del treno.

Talvolta il convoglio è preceduto da uno spazzaneve; sui neri fianchi delle locomotive e delle carrozze si incrostano i bianchi ghiaccioli che formano strani drappeggi come per adeguare le vetture ferroviarie al panorama delle nevi: il viaggio così è ancor più piacevole e interessante.

Tutto sommato l'argomento c'è parso eccellente per un servizio fotografico e per dare al nostro pubblico qualche dato e qualche ragguaglio interessante sui treni neve.

Nella nota che segue, ce ne fornisce in abbondanza il nostro collaboratore Dr. Cultrera, del Servizio Commerciale. (n.d.r.)

* * *

Del favore che l'iniziativa ha incontrato fra il pubblico fa fede il bilancio del 1958-59, da cui si rileva che sono stati effettuati nello spazio di tre mesi, trentasei treni speciali con 8.825 viaggiatori, mentre altri 14.699 sportivi sono stati trasportati con treni ordinari.

Per l'anno in corso sono previste gite da Torino - Milano - Venezia - Padova - Trieste - Genova - Pescara e Roma, sia a mezzo di treni speciali, sia con vetture agganciate a treni ordinari a garanzia di un viaggio comodo e confortevole.

* * *

Ed ecco in sintesi, un quadro delle iniziative in programma:

TORINO — Gli sciatori possono raggiungere con i mezzi ferroviari Chiomonte, Ulzio e Bardonecchia.

Da qui torpedoni, funivie e seggiovie, in coincidenza con i treni li porteranno nelle attrezzatissime e suggestive località dell'Alta Valle di Susa.

Le gite si susseguiranno in tutti i giorni festivi, fino al 27 marzo.

MILANO — Com'è noto, la capitale lombarda ha ottimi collegamenti celeri con molte località di sports invernali che vengono effettuati con treni veloci e comodi, cosicchè non si prevede, salvo naturalmente circostanze eccezionali, l'istituzione di treni straordinari.

VENEZIA E PADOVA — E' previsto un servizio cumulativo automotrice-pulmann particolarmente rapido e confortevole.

Un'automotrice speciale porterà gli sportivi da Venezia a Padova fino a Belluno, da dove veloci autopulmann consentiranno agli appassionati di raggiungere i campi di neve nel Nevegal, dotati di impianti di seggiovie, sciovie e di piste nonchè, di ristoranti, alberghi, ecc.

Naturalmente l'effettuazione dei treni di cui trattasi è condizionata alle favorevoli condizioni nevose dei campi.

TRIESTE — Ove le circostanze ne facessero presumere una buona utilizzazione, non si mancherà di collegare, a mezzo di treni speciali, Trieste con Tarvisio, che è la località preferita degli sportivi triestini per gli sports invernali.

GENOVA — Sono in programma treni speciali per Mondovì e Limone. Sui treni i viaggiatori, come è avvenuto per gli anni passati, disporranno di un servizio di ristoro, organizzato dalla C.W.L.

PESCARA — Avrà collegamenti settimanali, a mezzo di una doppia automotrice, con Roccaraso.

ROMA — Sono in programma gite settimanali con destinazione Anversa, per Scanno. Le simpatie del pubblico romano si vanno orientando verso questa località, particolarmente idonea per gli sports invernali, sia a causa delle abbondanti precipitazioni nevose che rendono sempre praticabili i suoi campi di neve, sia per le attrezzature sportive di cui è dotata.

* * *

Le Ferrovie dello Stato si prodigano dunque perchè agli amanti della neve non manchi la possibilità di dedicarsi al loro sport preferito.

L'impegno è tanto più evidente in quanto il basso prezzo dei biglietti di viaggio non consente a volte di ripagare il costo delle spese effettive che i treni comportano.

Avella, vecchia e notissima guida alpina, approfitta del viaggio per dare qualche consiglio ai novellini

Binari nel mondo

Italia

PER IL « SIMPLON ORIENT EXPRESS » LA VITA COMINCIA A 40 ANNI

Il *Simplon - Orient-Express* ha compiuto 40 anni. Discendente dall'*Oberland-Simplon Express* che circolava da Calais a Milano, assunse in seguito il nome di *Simplon-Express* spingendosi fino a Trieste, per raggiungere — dopo la pausa della guerra — nel 1920-21 le varie capitali della Penisola balcanica. Oggi il *Simplon Express* è uno dei più grandi treni intercontinentali — attraversa infatti la Francia, la Svizzera, l'Italia, la Jugoslavia, la Bulgaria, la Turchia, la Siria — e da alcuni mesi ha esteso il suo percorso fino a Beirut. Anche per esso sembra dunque che a 40 anni la vita si rinnovi.

IL PIU' GRANDE PONTE ITALIANO AD ARCO

Il nuovo ponte sul Flumendosa è stato disarmato in questi giorni; il piano viabile lungo 190 metri, sarà costruito al più presto. Su di esso saranno sistemate la strada e la sede ferroviaria della linea secondaria Cagliari-Arbatax. I due vecchi ponti su cui esse correvano saranno sommersi dalle acque del lago artificiale del Flumendosa.

« FERRY-BOATS » ATTRAVERSO L'ADRIATICO

Una Compagnia di Navigazione Jugoslava ha allo studio la istituzione di 3 linee marittime settimanali facenti capo ai porti di Brindisi e Bari. Su tali linee farebbero servizio anche navi del tipo « ferry-boats » per il trasporto — per ora — degli autoveicoli.

FRA I PIU' VELOCI D'EUROPA 3 TRENI ITALIANI

Una statistica pubblicata in Germania fornisce la seguente classifica dei treni più veloci di Europa: primo è il « Bristolian », che unisce Londra con Bristol, senza fermate, in un'ora e quaranta minuti, alla velocità di 119 Km orari; il secondo è l' « Espresso del Sud » che serve la linea Parigi-Irun alla velocità di 115 Km; al terzo, al quarto e al quinto posto figurano il « Rialto » (Milano-Venezia), la « Freccia del Vesuvio » (Milano-Napoli) ed il « Settebello » (Milano-Roma) con velocità oscillanti tra 105 e 107 Km.

PROMOSSO A PIENI VOTI IL SERVIZIO « TRENO-AUTO »

Compiuto con risultati soddisfacenti l'anno di esperimento il servizio « Treno-Auto » continuerà a svolgersi senza modifiche nelle stazioni in cui è stato attuato e verrà presto esteso a tutte le principali stazioni della Rete F.S.

A PRIMAVERA GLI STRANIERI ANDRANNO IN SICILIA

In occasione della « Primavera Siciliana 1960 » tutte le stazioni italiane (escluse quelle della Sicilia), e le Agenzie di Viaggio all'estero, potranno rilasciare fino al 31 maggio, agli stranieri, biglietti di andata e ritorno con riduzione del 20 per cento per le seguenti destinazioni: Agrigento, Messina, Palermo, Selinunte, Siracusa e Taormina.

LA NOVARA-BIELLA NELLE F.S.

Per risoluzione dell'attuale concessione, la linea Novara-Biella entrerà prossimamente a far parte della Rete statale. A tal fine è stata recentemente autorizzata la spesa di 650 milioni di lire per far fronte al pagamento delle indennità relative.

A ROMA UN GRANDE CAVALCAVIA SULLA STRADA FERRATA

Sulla linea Roma-Napoli verrà costruito in corrispondenza della via Tuscolana un grande cavalcavia che consentirà l'allargamento della sede stradale. Questa sarà divisa in due corsi a senso unico dalla sede riservata ai tram della STEFER. Il cavalcavia in cemento armato sostituirà l'attuale, in ferro, e avrà una larghezza complessiva di 26 metri.

Estero

CARROZZA-BIBLIOTECA PER I FERROVIERI FRANCESI

La sezione delle Biblioteche della Direzione regionale Sudest della SNCF sta sperimentando una carrozza biblioteca detta « bibliofer ». Essa è costituita da una sala di lettura e da un alloggio per il bibliotecario. E' fornita di 700 volumi, 60 opere generali (dizionari, enciclopedie, ecc.) ed una ventina di riviste. La « bibliofer » è stata studiata per venir incontro ai desideri di oltre 12 mila ferrovieri e delle loro famiglie dislocati in 26 località lontane da grandi centri e comprese nell'itinerario.

PONTE SULLO STRETTO DI DANIMARCA

Un gigantesco ponte verrà costruito sullo stretto di Store Belt per facilitare il traffico con la Svezia ed i paesi dell'Europa settentrionale. Lo stretto, che si trova in acque internazionali, è tra le due maggiori isole danesi; il ponte dovrebbe avere una lunghezza di km 22, un'altezza sul mare di 65 metri per permettere il passaggio delle grandi navi e costerebbe intorno ai 300 milioni di dollari.

AUMENTATE LE TARIFFE AUSTRIACHE

Dal 1° gennaio 1960 le Ferrovie austriache hanno aumentato del 5 per cento le tariffe viaggiatori e merci. Si sono adottati provvedimenti per alleggerire il peso dell'aumento a favore di alcuni prodotti industriali nazionali.

BELGRADO - BAR NUOVA FERROVIA JUGOSLAVA

E' di prossima realizzazione la nuova ferrovia Belgrado-Bar lunga 517 km, di cui 80 in galleria, che ridurrà di un terzo il percorso tra Belgrado e l'Adriatico meridionale. Il 28 per cento della nuova linea è già completato. Questa ferrovia porterà notevoli vantaggi al traffico merci interno, traversando ricche zone minerarie, e a quello viaggiatori riducendo i tempi di percorrenza della relazione Belgrado-Ragusa a 16 ore contro le 24 attuali.

« VENDESI FERROVIA »

Un avviso pubblicato dal « Daily Telegraph » ha reso noto che è stata posta in vendita, al prezzo base di 22.500 sterline, la *Ravenglass Eksdale Railway* nel Cumberland. Questa linea, costruita nel 1876, ha uno scartamento di 381 mm. ed era impiegata alle origini per il trasporto di minerali di ferro. Attualmente ha uno sviluppo di 7 miglia e mezzo, in un paesaggio che ricorda l'epoca romantica delle ferrovie: può essere percorsa in 45 minuti. Un vero invito per qualche stravagante miliardario.

LA LINEA FERROVIARIA PIU' VELOCE DEL MONDO

E' stata progettata in Giappone una linea ferroviaria che dovrà consentire l'effettuazione del servizio più celere del mondo. Essa unirà Tokio con Osaka ed i treni che la percorreranno saranno in grado di superare la distanza di 515 Km in sole tre ore. La linea dovrebbe essere costruita entro il 1964.

IN RIPRESA LA ROTAIA IN GERMANIA

Negli ultimi mesi si è andata sempre più accentuando la tendenza dei cittadini tedeschi a servirsi del treno anzichè dell'automobile, a causa delle condizioni delle strade secondarie e degli attraversamenti dei centri abitati. Si prevede un notevole generale aumento del traffico ferroviario.

ARNI

Semaforo rosa

● Un incidente che poteva avere ben più gravi conseguenze è accaduto nei giorni scorsi al passaggio al livello all'altezza del casello 44 della linea Torino-Milano, nel tratto Bianzè-Tronzano. Una auto 1100, alla cui guida era lo stesso proprietario, Carlo Perinotti, da Bianzè, con a bordo altre tre persone, procedeva da Tronzano verso Bianzè quando giunta all'altezza del passaggio al livello che era chiuso per il transito del rapido R. 461, invece di arrestarsi andava a cozzare contro una delle sbarre abbattendola e fermandosi sul binario sul quale era in arrivo il convoglio. Poteva accadere una catastrofe: ma il guardiano Giuseppe Alloise, coadiutore del Titolare Pietro Fontaneto, è accorso incontro all'R.461, che già era transitato da Bianzè, ed è riuscito a fermarlo appena in tempo.

● Il personale della Stazione di San Remo si è trovato costretto a chiedere l'intervento della polizia per risolvere la situazione di quattro elefanti in preda agli stimoli della fame che si trovavano chiusi dentro 4 carri merci. I quattro pachidermi provenivano dalla Spagna ed erano diretti ad un noto circo italiano. Un guardiano dello zoo annesso al circo ha dichiarato agli agenti che da due giorni aveva finito i mezzi per dare da mangiare agli animali. Un accordo tra P.S. e Comune di San Remo, risolveva la situazione con l'acquisto di due quintali di fieno. Gli elefanti venivano rifocillati e quindi fatti proseguire urgentemente verso la Superba.

● Una curiosa avventura è accorsa ad un viaggiatore che, per tentare di risparmiare i soldi del biglietto da Milano a Lodi, si è rinchiuso in una « toilette ». Un gruppo di emigranti, saliti sul convoglio dopo di lui, piazzava una catasta di valigie e sacchi dinanzi all'uscita della « ritirata » in modo che il malcapitato non poteva più uscire. Soltanto a Parma — a circa cento chilometri da Lodi — le invocazioni del viaggiatore clandestino erano udite da un controllore il quale provvedeva non solo a farlo uscire ma lo muniva di biglietto, infliggendogli le penalità previste dal regolamento.

● Un serio trambusto hanno creato notti fa allo scalo merci, della stazione di Monza, venti cavalli imbizzarriti. I quadrupedi, provenienti dalla Jugoslavia si trovavano in vagoni chiusi. Quando gli sportelli dei carri sono stati aperti dal personale di custodia, è cominciata l'infernale fuga dei cavalli. Fortunamente i quadrupedi, anzichè invadere la stazione, si sono diretti verso alcune strade periferiche, dove, dopo una movimentata caccia, sono stati ripresi dai guardiani.

● Il Cardinale Ruffini ha assistito all'inaugurazione di una Chiesetta costruita dai ferrovieri del Deposito Locomotive della Stazione di Palermo Brancaccio, mentre la prima Messa è stata officiata dal Cappellano Compartimentale Padre Gritti, presenti tutte le autorità ferroviarie, personale e familiari. Il porporato ha pronunciato un discorso, esaltando soprattutto i valori dello spirito che mai si possono estinguere, anche oggi, in un'epoca cioè in cui tutto sembra cooperare alla negazione dei principi spirituali e cristiani. « I ferrovieri di Palermo — ha concluso il Cardinale Ruffini — hanno invece dato prova di alta sensibilità spirituale e sono d'esempio non solo ai ferrovieri di tutta Italia, ma anche alle altre categorie di lavoratori ». Un'altra Cappella sarà inaugurata tra breve nella stazione di Rocca Palumba.

● La prontezza di spirito ha salvato un automobilista alle porte di Asti, in Piemonte. A causa della pioggia, il tappezziere Giuliano Lo Giudice da Genova, non si accorgeva che le sbarre del passaggio a livello della ferrovia Asti-Casale si stavano abbassando e con la sua 1100 cozzava contro la prima sbarra, sfondandola e fermandosi con l'auto in mezzo al binario.

Sulla macchina erano altri quattro passeggeri, e mentre questi stavano per scendere, il Lo Giudice si accorgeva che stava sopraggiungendo un treno proveniente da Casale. Immediatamente il tappezziere, gridando ai compagni di viaggio di non muoversi, innestava la marcia e scagliava l'auto contro la seconda sbarra, riuscendo a sfondare anche questa e ad evitare un sicuro investimento.

IL CRONISTA

Sottovoce

ROMANTICA AVVENTURA

Pochi minuti prima che il 1959 ci lasciasse per sempre, mentre in tutto il mondo impazzavano le veglie, i cenoni, le danze e l'allegria più sfrenata, proprio in casa nostra, su un nostro treno che da Napoli rotolava verso il Piemonte, registravamo un episodio di toccante bontà. Lo riferiamo ai nostri lettori perchè denota come l'epoca romantica che caratterizzò il secolo scorso e i primordi del nostro, non sia del tutto tramontata, anche se il dinamismo dell'era atomica e dei voli spaziali distoglie oggi gli uomini dal sentimentalismo d'una volta.

Il rapido R. 56, in arrivo a Torino alle 0,10 la notte del 31 dicembre — in perfetto orario — transitava da Trofarello, due stazioni prima dell'arrivo a destinazione. In uno scompartimento di prima classe sedevano taciturne due persone: un signore e una giovane donna. A mezzanotte in punto il fischio prolungato del locomotore salutava la nascita del 1960. La viaggiatrice, colta da un improvviso entusiasmo si rivolgeva al suo compagno di scompartimento, augurandogli « Buon anno »! Lo sconosciuto traeva un pacchettino — evidentemente preparato per l'occasione — da una borsa di pelle e lo donava alla donna soggiungendo: « Lei è stata la prima a formularmi un augurio: accetti questo in segno della mia gratitudine ».

L'R. 56 — erano le 0,10 — si fermava al marciapiedi 5 della stazione di Torino Porta Nuova e i due scendevano, si salutavano una seconda ed ultima volta. Il signore si dirigeva verso l'uscita di Via Sacchi e la giovane donna — una cameriera diretta a Parigi, dove presta servizio — raggiungeva la sala d'aspetto, in attesa di proseguire.

Appena sistemata, essa ricorda il pacchettino donatole dallo sconosciuto: lo ricupera dalla borsetta, lo apre e nell'interno appaiono banconote per centomila lire!

Non ne siamo certi, ma riteniamo che, la fortunata napoletanina — cui la cabala sarà familiare — avrà tratti buoni numeri per una giocata al lotto per chiudere ancor più in bellezza l'insolita, e perchè no?, romantica avventura che la vide protagonista involontaria.

ALBERT

"CLASSICI DELLA DURATA„

A CARRARA MOSTRA MOBILI I.M.E.A. CARRARA chiedete catalogo VR/2 illustrato di 100 ambienti, inviando L. 100 anche in francobolli. Consegna ovunque gratuita. Pagamenti anche lunghe rateazioni, senza anticipo, senza cambiali. PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AI FERROVIERI. Scrivere indicando chiaramente: indirizzo, professione.

IL "PAPÀ,, DELLE AUTOMOTRICI

Dopo ben 45 anni di attività ha lasciato il servizio il Vice Direttore Generale e Consigliere di Amministrazione Ing. Amedeo Cuttica.

Nato nel 1891 ed entrato nell'Azienda nel 1914, egli si dedicò, non appena assegnato al Servizio Materiale e Trazione, alla risoluzione di problemi riguardanti la trazione elettrica trifase. Contribuì notevolmente alla progettazione e costruzione di molti grandi depositi locomotive fra i quali quelli di Firenze, Bologna, Foggia, Livorno e Roma.

Dedicatosi poi con grande passione alle automotrici, l'Ing. Cuttica ebbe la soddisfazione di vedere sorgere, sotto il suo impulso, un parco di consistenza imponente per il quale creò, quasi dal nulla, l'Officina Motori di Firenze, con una sua particolare attrezzatura e con un'organizzazione razionale che ne fanno ancora oggi un modello del genere. Lo chiamavano il « Papà » delle automotrici ed egli si è sempre mostrato fiero dell'appellativo.

Riorganizzò anche l'Officina dei tachimetri per le locomotive, studiando ed attuando la costruzione di pezzi di ricambio intercambiabili e quindi dell'intero apparecchio registratore. Dotò, inoltre, l'impianto dell'attrezzatura per la costruzione degli apparecchi pneumatici d'officina, per i quali si era prima tributari del mercato estero. Fra le realizzazioni dovute alla sua dinamica attività, merita particolare citazione il centro metano di Rovigo per l'alimentazione a gas di un notevole gruppo di automotrici termiche, sotto la sua direzione. Ciò permise di assicurare in tempo di guerra un regolare servizio viaggiatori su gran parte delle linee della pianura padana.

Nell'ultimo dopoguerra contribuì efficacemente alla rapida ricostruzione del materiale rotabile, alla riorganizzazione degli impianti di trazione, curando in particolare la formazione di personale altamente qualificato destinato all'insegnamento nei corsi d'istruzione professionale del personale.

Nel 1947 divenne Capo del Servizio Materiale e Trazione, nel 1954 fu nominato Vice Direttore Generale; successivamente venne chiamato a far parte del Consiglio d'Amministrazione.

Oltremodo apprezzato in seno all'U.I.C., per le sue qualità di tecnico eminente l'ing. Cuttica

Come ci vede la stampa

Com'è ormai consuetudine, tutta la stampa ha seguito, si può dire giorno per giorno, il movimento viaggiatori durante il periodo delle feste di fine d'anno nelle principali stazioni della Rete. Per la prima volta nella storia la Stazione Termini e la Centrale di Milano sono giunte alla pari al traguardo degli incassi con 55 milioni registrati il giorno della Vigilia di Natale. Ma i giornali non si sono preoccupati di mettere in rilievo questa circostanza, puntando invece sui dati statistici che differenziano l'attività delle due grandi stazioni: così mentre IL MESSAGGERO, tracciando un consuntivo per il 1959, ha sottolineato il fatto che il maggior incasso mensile è stato realizzato da Termini con 945 milioni in luglio, il CORRIERE DELLA SERA ha precisato che Milano ha introitato nel 1959 una cifra molto vicina agli 11 miliardi, battendo ogni precedente primato.

Sempre il CORRIERE DELLA SERA, commentando le statistiche del traffico ferroviario durante il periodo natalizio, ha scritto che al progressivo aumento degli introiti non corrisponderebbe un miglioramento del servizio. Il giornale tuttavia riconosce la regolarità dell'esercizio dovuta alla bravura e all'abilità del personale, ma sostiene che è necessario un rapido adeguamento del parco materiale rotabile. « Ben vengano — osserva il quotidiano milanese — le nuove elettrificazioni, il rinnovo dell'armamento, i raddoppi delle linee, le eleganti stazioni e i modernissimi apparati, ma non si dimentichi che in conclusione tutti questi impianti servono a dare al viaggiatore treni frequenti, veloci e soprattutto comodi e che per questo occorrono principalmente carrozze qualitativamente ottime e quantitativamente sufficienti ».

E' inutile dire che una delle maggiori preoccupazioni della nostra Azienda è proprio quella del rinnovamento del materiale rotabile, come del resto è dimostrato da quanto si sta facendo e si farà con l'integrale attuazione del Piano Quinquennale. Per quanto riguarda in particolare il numero delle carrozze viaggiatori, bisogna ricordare — come giustamente ha fatto 24 ORE commentando un articolo apparso sul nostro periodico dal titolo « L'organetto del traffico » — che oltre a quello dell'adeguamento del parco materiale rotabile esiste un altro grosso problema, relativo ai massicci immobilizzi di capitali richiesti dagli impianti fissi e dal materiale rotabile per dare alle Ferrovie la possibilità di garantire la continuità e la regolarità del servizio nei momenti di punta. Una soluzione ai due problemi può trovarsi nella razionale utilizzazione del materiale rotabile e, per quanto riguarda le punte di traffico estive, in una pianificazione delle vacanze allo scopo di evitare il concentrarsi delle maggiori richieste del pubblico in agosto. Quest'ultimo tema è stato ampiamente dibattuto in un recente convegno organizzato dal Touring Club.

Molti giornali, in gennaio, hanno tracciato un consuntivo dell'attività svolta dalle F.S. nel 1959. Notevoli per l'autorità degli autori (il prof. Tocchetti dell'Università di Napoli e il dott. Del Viscovo dell'Ufficio Studi dell'ACI) i giudizi formulati, nel fascicolo speciale di 24 ORE, sull'andamento del traffico e sulla politica tariffaria delle F.S. In particolare il prof. Tocchetti ha sottolineato la importanza di un « conto nazionale dei trasporti », proposto dai dirigenti della nostra Azienda per il coordinamento degli investimenti nei vari settori dei trasporti.

Anche il TELEGIORNALE si è occupato delle Ferrovie dello Stato nella rassegna filmata di fine d'anno dedicata ai principali avvenimenti del 1959. Durante il breve inserto filmato sulle Ferrovie, lo speaker della TV ha ricordato l'impegno delle F.S. nell'affrontare i problemi posti dalla concorrenza, il cammino percorso sulla via dell'elettrificazione e l'entrata in servizio di nuove elettromotrici e del terzo « Settebello ». A quest'ultimo treno, ormai famoso in tutto il mondo, IL GLOBO ha dedicato un articolo di terza pagina, ponendo in particolare rilievo un fatto ignorato dai critici del « treno di lusso », e cioè che esso è remunerativo per le F.S., che vi traggono un utile netto pari a lire 2,50 ogni viaggiatore-chilometro.

Ancora un altro articolo IL MESSAGGERO ha dedicato al Museo ferroviario della Stazione Termini, per smentire chi lo lo aveva definito « melanconico ». Non è vero, scrive il poeta Francesco Gabrieli. Il museo suscita tante emozioni, specialmente in chi è disposto a fare un viaggio sentimentale a ritroso nel tempo e considerare la ferrovia, non tanto come un fatto tecnico, ma come un qualche cosa che si inserisce così nel paesaggio come nella storia.

Renato MATTONE

fu anche autorevole consigliere dell'O.R.E. Ebbe la soddisfazione di condurre a felice compimento lo studio del « vagone dell'avvenire » e di vedersi attribuita, in sede internazionale, la Presidenza della commissione di studio per l'aggancio automatico.

Per la sua altissima competenza fu chiamato a far parte di una commissione d'esperti che visitarono vari paesi d'oltre Oceano; illustrò, tra l'altro, le qualità del materiale ferroviario costruito dalla nostra industria, e fu buon ambasciatore giacchè ne derivarono copiose ordinazioni al nostro Paese.

Inoltre, l'Ing. Cuttica ha fatto parte del Comitato Direttivo dell'Istituto Internazionale del Freddo. E', tuttora, Presidente del C.T.I. (Comitato Termotecnico Italiano). Riveste infine cariche direttive in molte grandi Associazioni tecniche italiane a cominciare dal Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani. Nel dicembre scorso è stato nominato Direttore della Rivista « La Tecnica Professionale » (della quale da molti anni curava l'edizione trazione) e questo permetterà alle F.S. di valersi ancora, sia pure indirettamente, della sua preziosa opera di tecnico di grande valore e di grande esperienza.

Voci della Rotaia si unisce a tutti i ferrovieri italiani nel formulare per lui gli auguri più vivi.

RINNOVATE LE FERROVIE DEL SUD-EST

Il Ministro Angelini, accompagnato dal Sottosegretario Colasanto, dal Direttore Generale della Motorizzazione Civile, ing. Firpo, da numerose autorità e funzionari del Ministero dei Trasporti, ha inaugurato in Puglia le nuove opere realizzate dalle Ferrovie del Sud Est.

Partendo da Bari, dopo la visita ad un moderno impianto per officina di riparazione carrozze, il Ministro ha percorso sul treno inaugurale la linea che conduce — per Alberobello, Martina Franca, Ceglie e Manduria — a Lecce e, successivamente, l'intero anello salentino che da Lecce raggiunge Gagliano per la duplice via di Gallipoli e di Maglie.

Le opere portate recentemente a compimento hanno richiesto una spesa di oltre cinque miliardi, di cui 2 miliardi e 79 milioni per impianti fissi e 3 miliardi 689 milioni per il materiale mobile, con un contributo, da parte dello Stato, di circa 4 miliardi.

Sono stati rinnovati 62 chilometri di armamento, potenziate 10 stazioni, restaurate 30 case cantoniere e creata una moderna rete di telecomunicazioni con la costruzione di un impianto telefonico selettivo e di una rete integrativa di ponti radio.

Più imponenti i lavori di ammodernamento del materiale rotabile. Sono state infatti costruite 30 automotrici, dalla linea sobria ed elegante, dotate di un motore di 450 cavalli ed in grado di trasportare, a velocità oscillanti sui 100 chilometri l'ora, 64 passeggeri a sedere e 136 in piedi, nonchè 13 locomotive Diesel della potenza di 830 cavalli, 5 locomotive Diesel da manovra da 250 cavalli e 22 rimorchiate. Con il materiale commissionato sarà possibile aumentare notevolmente la potenzialità delle linee ed inoltre diminuire le percorrenze.

Le Ferrovie del Sud Est — nate, come è noto dall'iniziativa privata circa 50 anni fa, in coincidenza con la coraggiosa costruzione dell'acquedotto Pugliese, — sono a scartamento normale e si inseriscono nella rete delle Ferrovie dello Stato nelle 4 stazioni di transito di Lecce, Francavilla, Taranto e Bari.

Il Ministro nel rilevare l'importanza del lavoro compiuto ha voluto inquadrare l'opera di ammodernamento delle Ferrovie del Sud Est nel più vasto quadro dei programmi in corso di attuazione sull'intera rete ferroviaria nazionale.

Egli ha accennato, infatti, a quanto le Ferrovie dello Stato hanno compiuto e stanno compiendo per potenziare i propri impianti fissi ed il parco rotabile ed ha rilevato come per la sola Puglia, in 10 anni, siano stati spesi oltre 24 miliardi per opere ferroviarie.

A proposito della dieselizzazione il Ministro ha quindi annunciato che molte delle 125 locomotive diesel commissionate sono già entrate in servizio e che, comunque, entro il 1961 su tutte le inee non elettrificate del Meridione scompariranno definitivamente le gloriose ma superate locomotive a vapore.

Gianluigi GAZZETTI

CRESCE LA NUOVA "NAPOLI C.le,,

Iniziati nel 1956, i lavori per la ricostruzione del Fabbricato Viaggiatori della Stazione di Napoli Centrale proseguono con ritmo intenso.

Personale tecnico dell'impresa appaltatrice e dell'Azienda, è impegnato giorno e notte, e già attraverso gli steccati dei Cantieri si profila la linea architettonica del nuovo edificio, mentre la sagoma della pensilina ardita e funzionale si staglia netta sullo sfondo di Piazza Garibaldi.

Gli ostacoli superati per la realizzazione dei tre piani interrati sono stati molteplici, data la particolare ubicazione dei fabbricati già esistenti e a causa dell'attraversamento del torrente Arenaccia, che recentemente ha causato un allagamento.

Ancor più complesse sono state le difficoltà superate per la sistemazione della parte interessante la galleria della direttissima che passa proprio al di sotto del nuovo fabbricato.

Finora nessun intralcio si è avuto nel traffico, che si è svolto nella piena normalità.

Anche la demolizione delle ali laterali della vecchia stazione è terminata ed in questi giorni si inizierà quella della parte frontale, mentre proseguono ininterrottamente i lavori per la copertura della trincea di Piazza Garibaldi, attraversata dalla metropolitana. La metropolitana sarà tutta coperta e di sopra sorgerà una larghissima Piazza rettangolare.

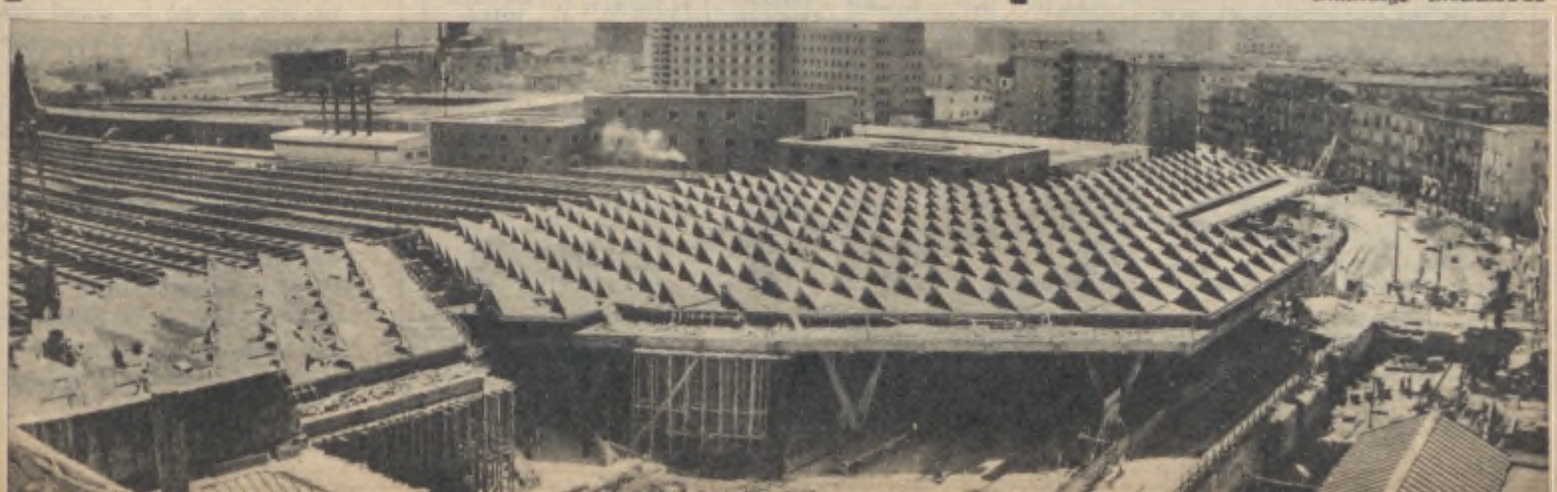
I lavori dovranno essere portati a termine entro il mese di luglio-agosto di quest'anno, sicchè per le prossime Olimpiadi anche Napoli avrà la sua bella stazione ferroviaria, degna porta di ingresso alle celebri bellezze panoramiche e naturali della città.

Per avere un'idea dell'opera finora compiuta, basta considerare che sono stati portati a termine scavi per mc 70.000; messi a dimora, dopo le trivellazioni, ml. 30.000 di pali; ricoperti mq. 10.000 di solai; impiegati mc. 13.000 di conglomerato cementizio, con 16.000 q.li di acciaio in verghe per gli armamenti. Ben 65 mila giornate lavorative sono state impiegate fino ad oggi, con una spesa che si aggira sul miliardo.

Nel frattempo sono stati iniziati anche i complessi lavori riguardanti gli impianti elettrici, di forza motrice, di rifornimento di acqua, mentre già risultano appaltati gli impianti di sollevamento. Sono state pure appaltate le forniture di cinque montacarichi di elevatissima portata e di cinque rampe di scale mobili. Si sta procedendo, ora, all'appalto degli impianti di segnalatori telecomandabili, sia per le testate dei binari, sia per i tre quadri di annuncio ritardo treni, che costituiranno una delle tante innovazioni della tecnica di settore.

Ad opera compiuta, la zona della ferrovia avrà un aspetto più decoroso e funzionale, anche per quanto riguarda il servizio metropolitano.

Domenico MANGANELLI



"EHI, VALIGIE,,

L'attrice Luisa Rivelli in partenza da Roma Termini. Aveva molti bagagli ed era arrivata all'ultimo momento, ma i portabagagli hanno sistemato tutto in un lampo.

— Facchino, facchino!..

Un momento: non è un'invettiva. E' una fiduciosa richiesta, quasi un'invocazione. Nella voluminosa storia dell'errore umano sta anche questa parola, quando è usata come epiteto spregiativo.

Mai fatto caso, lettore, alla sobrietà, all'urbanità, direi quasi alla distinzione del « portabagagli »? Non reagisce, non tira moccoli: sempre pulito ed in ordine, fa il suo servizio con compostezza e si mette in evidenza per quel tanto che basta ad essere utile, presto e bene.

La sostituzione della nuova uniforme alla vecchia, realizzata in questi giorni anche a Bologna (è previsto lo stesso tipo in tutta la rete e la trasformazione deve avvenire entro un anno), mi ha attirato e fatto curioso. E ho visto che i facchini sono proprio gente in gamba: senza cultura, senza titoli di studio, di modesta provenienza e ceto sociale, danno in permanenza lezioni di solidarietà umana tanto all'interno come all'esterno del loro gruppo. Primi e più validi assistenti del viaggiatore in stato di bisogno, non solo gli alleviano il peso materiale, ma lo consigliano, lo portano al posto. Lo portano addirittura di peso, a volte; spesso, purtroppo, lo sopportano.

A pagamento, è vero. Ma non sempre: quanti servizi gratis, specie per mamme stanche con bimbi e bimbi e pacchi e pacchetti. Quanti infortunati diretti ad un istituto ortopedico sono stati amorevolmente sistemati a braccia sull'autobus della linea 31, quanti viaggiatori colti da malore, trasportati a medicarsi all'ambulatorio di stazione, gratis!

I portabagagli sono anche degli uffici informazione ambulanti: risposte concise e precise: « 13,45 - terzo binario, seconde in coda - autobus 33 - sette minuti di ritardo - già partito: fra tre quarti d'ora il prossimo - 18,21 in primo binario - sì, occorre il doppio supplemento rapido - da quella parte, prego - taxi! - tutto bene signora? buon viaggio, signore! ».

L'onnipresenza della loro uniforme sconcerta i male intenzionati, la loro presa (certe mani!) è spesso d'aiuto alla Polizia per acciuffare i mariuoli.

Partito un treno, ne arriva uno pesante dal sud, uno leggero in piazzale ovest: una voce, un cenno, un'occhiata del caposquadra e la manovra si svolge, come quella sistematica o metodica dei calciatori. O, piuttosto, i portabagagli eseguono senza orchestra le figure di una strana danza sul grande palcoscenico della stazione. Giù, su, un salto, qualche passo, una parata lungo la pensilina. Sembrano mille e sono appena 30, 40 o poco più. Quasi scorta d'onore, sono per un minuto il nostro seguito. Fanno persino compagnia; non so vedere la stazione senza di loro.

Ho provato ad intervistarli per conoscere e pubblicare qualche toccante episodio — quanti mai ne avranno? — ma il presidente della cooperativa si schermisce. « Segreto professionale » dice e in ciò trovo solo discrezione ed umiltà.

Non sono dei filantropi, degli incappucciati della misericordia, d'accordo. Ma sono di certo gente che, accontentandosi della pattuita mercede, dà in cambio di più. Molto di più.

ALSEN

UN TELEVISORE PER TUTTI

Un televisore per tutti: questo potrebbe essere lo slogan più idoneo per illustrare l'iniziativa presa recentemente dalla TEDAS, la nota società produttrice di televisori ed elettrodomestici, in collaborazione con il DLF di Roma.

Le condizioni offerte per l'acquisto di un televisore sono indubbiamente tra le più convenienti e potranno dar modo a moltissime famiglie di ferrovieri di tutta Italia di realizzare uno tra i desideri più vivi e più attuali. Abbiamo parlato di ferrovieri di tutta Italia, in quanto la Società TEDAS intende appunto offrire a tutti i dipendenti delle F.S. le stesse vantaggiose condizioni di vendita — in contanti o a rate e senza anticipo — già concretate negli accordi col DLF di Roma. Ed ecco, qui di seguito, i tipi degli apparecchi ed i prezzi che la TEDAS offre ai ferrovieri.

TELEVISORI

TELEVISORI - Produzione e modelli 1959/60 tutti predisposti UHF. (II programma TV).

TIPO	PREZZO LISTINO	PREZZO CONTANTI	PAG. A RATE	IMPORTO TOTALE
17 3T 22	122.500	61.000	12 da 5.500	66.000
Marte 17	128.750	80.000	12 da 7.210	86.520
			18 da 5.100	91.800
Strenus 17	149.000	90.000	12 da 8.100	97.200
			18 da 5.720	102.960
Marte 21	181.500	113.000	12 da 10.150	121.800
			18 da 7.160	128.880
Saturno 21 110	216.600	135.000	12 da 12.100	145.200
			18 da 8.500	153.000

FRIGORIFERI

FRIGORIFERI - Sistema Panclimatic « ARTICO TEDAS » modello e costruzione 1959/60.

CAPACITA'	PREZZO LISTINO	PREZZO CONTANTI	PAG. A RATE	IMPORTO TOTALE
Lt. 145	115.000	72.000	12 da 6.500	78.000
			18 da 4.600	82.800
» 190	135.000	87.000	12 da 7.830	93.960
			18 da 5.530	99.540
» 240	155.000	110.000	12 da 9.870	118.440
			18 da 6.970	125.460

FONOVALIGIE

TIPO	PREZZO LISTINO	PREZZO CONTANTI	PAG. A RATE	IMPORTO TOTALE
Calipso	43.000	29.500	12 da 2.770	33.240
Tersicore	60.000	39.000	12 da 3.660	43.920
Stabilizzatore	25.000	16.000	6 da 2.850	17.100

Nei prezzi dei televisori non sono comprese le spese per antenne, tavoli, stabilizzatori ed altri accessori. I pagamenti sono senza anticipi compresa IGE e interessi vari, escluso dazio per i frigoriferi e fonovaligie. Tutta la merce sopra offerta è coperta da garanzia e da assistenza. Gli interessati per eventuali ed ulteriori informazioni d'acquisto potranno rivolgersi direttamente alla filiale della soc. TEDAS, in Roma, Via Piemonte, 65-67, tel. 465882.

FESTE, BAGAGLI E PORTABAGAGLI

Il redattore dell'articolo, Franco Malugani, è presidente della Associazione Nazionale Cooperative Portabagagli. Nel suo scritto, che rivela un vivace «spirito di corpo» sono riportati una serie di interessanti dati e di notizie che illustrano la grande mole di lavoro svolta dai portabagagli specie nei periodi festivi.

Incredibile ma vero: pare che l'ultimo Natale sia trascorso, insieme con le feste di fine d'anno, senza le consuete diatribe del pubblico sugli inconvenienti nel servizio ferroviario, che trovano eco puntuale nelle cronache dei giornali. Questi anzi sono stati insolitamente larghi di elogi per il funzionamento del servizio. E sì che il lavoro non è mancato. Dalle cifre incassate dalle biglietterie risultano superati vecchi primati. Risultano persino raggiunte e superate le cifre tradizionali del ferragosto. Tre giorni di vacanza hanno portato spostamenti considerevoli di popolazione, da nord a sud, da sud a nord. Alcuni elementi hanno inoltre contribuito a rendere quest'anno il traffico particolarmente intenso. Prima di tutto le avversità stagionali. Se può essere piacevole ricorrere ad altri mezzi di comunicazione che non siano il treno durante la bella stagione, in inverno si ripiega sempre volentieri sulla ferrovia, che garantisce un servizio più normale, che potrà avere qualche ritardo, ma non rischia mai di lasciarci a metà strada. Le interruzioni stradali, retaggio dell'avversa stagione, sono un altro elemento che ha dirottato verso la ferrovia parte del traffico che atrimenti la strada aveva assorbito. Questo è vero soprattutto per il trasporto delle merci. Le spedizioni a bagagli, sono apparse a molte grandi ditte le più pratiche, le più semplici, e anche quelle che già posseggono una propria organizzazione di trasporti, hanno preferito riversare sulla ferrovia l'eccedenza del lavoro che avevano sotto le feste.

Soddisfazione generale ed elogi per tutti sembrano essere le caratteristiche di queste feste, per quel che riguarda i servizi ferroviari. Di questi elogi, una fetta tocca pure a quanti lavorano per le ferrovie e con le ferrovie, portabagagli compresi. Per il caso che altri dimentichino di attribuirci questo merito, è giusto che noi lo rivendichiamo. Nei momenti di punta, la ferrovia è quella che meglio risponde alle esigenze del pubblico, nonostante che a prima vista essa si presenti come la più rigida, la meno flessibile. Accade per la ferrovia, nei trasporti da una città all'altra, quello che accade con le tranvie nei trasporti nell'ambito della città. Tutti giureranno che si tratta di mezzi ingombranti e antiquati, ma tutti alla resa dei conti dovranno toccare con mano che sono mezzi insostituibili e quelli che meglio di tutti possono smaltire in un tempo relativamente breve un carico eccezionale di viaggiatori e di merci.

Se il lavoro delle ferrovie è stato in questi giorni enorme, quello dei portabagagli è stato addirittura pazzesco. Dovete prendere il movimento viaggiatori, i quali significano valigie da portare ai treni e da scaricare dai treni, e moltiplicarlo per altrettanti colli o anche per un maggior numero di colli, dovete pensare a tutti i panettoni, alle scatole di dolciumi, alle cassette di vini e liquori, alle strenne d'ogni tipo, ai voluminosi cesti di fiori della riviera, alle innumerevoli riviste e periodici per l'occasione in veste più ricca e con accresciuto numero di pagine, ai pesci e alla selvaggina, a tutti quei tacchini e agli altri commestibili che sono serviti a imbandire le mense natalizie, dovete immaginarvi tutta quella marea di oggetti che si sono rovesciati in questi giorni nelle portinerie delle ditte e dei privati e dovete quindi tradurre tutto questo in altrettanto lavoro dei portabagagli, perché sempre si è scelto il mezzo più rapido e sicuro per l'inoltro, dai colli celeri al bagaglio.

I portabagagli avevano predisposto il loro piano di battaglia, ma come si suol dire essi pensavano che piovesse, non già che grandinasse. Avevano rinforzato i quadri, sospendendo i riposi e predisponendo un orario di lavoro continuato che non lasciasse né agli uomini né ai mezzi alcun periodo non pienamente utilizzato. Il motore, insomma, fu tenuto sempre al massimo regime. La cooperativa che gestisce il servizio della stazione di Milano aveva acquistato da un mese una cinquantina di rimorchi in più, per allungare quei serpenti snodati che tanto infastidiscono il prossimo quanto attraversano i binari, in testa alle gallerie, ma che pure sono indispensabili. Si noti, poi, che i mezzi ferroviari scarseggiano sempre, in circostanze simili, e devono essere utilizzati al massimo, riducendo e abolendo le soste, e cercando di ridurre i trasbordi. Si consideri che i carrelli, per quanto numerosi, sono sempre insufficienti. In molti casi si dovevano scaricare a terra i colli per non lasciare inattivi i carrelli, e poi ricaricarli di nuovo, provvedendo con doppio lavoro a colmare la scarsità dei mezzi. Né sono sufficienti le previsioni che si fanno, per larghe che siano. Pur essendo molti i previdenti che non aspettano gli ultimi giorni per i loro invii, si sa che i ritardatari i quali si ricordano del Natale soltanto nell'immediata vigilia, sono moltissimi. Così vuole buona parte del pubblico, e non c'è nulla da fare. Non rimane che inchinarsi, di buona grazia, ai suoi voleri.

Anche i depositi dei colli a mano hanno avuto il loro da fare, specie per l'affluenza di numerose comitive d'emigranti che ritornavano per le feste e che erano carichi di bagagli eccezionalmente pesanti e ingombranti come di solito non avveniva. E' stato altrettanto lavoro per i portabagagli i quali gestiscono in molte città quei depositi. Per quel che riguarda poi l'eccezionale volume delle merci, non si creda che il maggior lavoro rappresenti un maggior utile. Niente affatto: piccola o grande che sia la massa delle merci, il corrispettivo per il servizio da parte dell'Amministrazione ferroviaria, rimane sempre quello, non si calcola a volume, ma si calcola in base al contratto d'appalto, che non è fatto a fisarmonica. Insomma, anche i portabagagli hanno fatto, senza che la gente lo sapesse o senza che se lo immagini, il loro regalo di Natale al grande pubblico. E sono soddisfatti del loro Natale, anche se non è stato precisamente festivo, per loro. Ma vedere gli altri festanti è già una festa per i portabagagli, i quali sono d'altra parte abituati a seguire un ritmo di vita del tutto diverso dal normale.

Franco MALUGANI

Maccari: «Gli angeli della stazione»

IN CROCIERA COL TRENO-HOTEL

La crociera di terra è un'idea americana, naturalmente: americana come, da cent'anni, cioè pressapoco da George Pullman in poi, quasi tutte le idee in materia di *comfort* ferroviario sono americane. Vediamo questa nel programma dei suoi profeti e apostoli, la *Raymond and Whitcomb Company* di Boston. La *Raymond and Whitcomb* è con la *Cook*, l'*American Express*, e forse un paio d'altre del genere, una delle agenzie « pioniere » del turismo cosmopolita; organismi antichi e potenti, il cui nome è legato alla storia del viaggio moderno, non per aver rivenduto soltanto dei biglietti di passaggio e dei *coupons* d'albergo con una congrua percentuale, ma per aver tentato dei nuovi sistemi, per aver trovato addirittura delle vie turistiche, come Cook che ha scoperto l'Alto Egitto, o appunto la *Raymond and Whitcomb* che ha portato per prima fin dal 1880, vale a dire dieci anni avanti la scoperta dei campi auriferi, dei visitatori in Alaska.

Crociera, nome che chiama, dalle vignette delle Compagnie e dai begli affissi a colori che tappezzano gli atrii delle stazioni internazionali, al miraggio beato di una vita di calma e di lusso, in mezzo al perpetuo azzurro del mare e del cielo: una vita varia di esotici approdi e di cabotaggi pottoreschi, di giochi al sole e di danze sotto la luna. Come ritrovare le illusioni di quel nome in un viaggio di terraferma? Portarle intatte fra la polvere e il rumore di un treno in corsa? Nel formicaio triste e confuso delle stazioni? Nel tanfo e nel fumo dei tunnels? Già il viaggio in mare per le condizioni stesse che implica, ha in sé materialmente tutti gli estremi per diventare viaggio di diporto. Al contrario il viaggio in ferrovia ha tutti gli estremi per non esserlo. Come riuscire a cancellare questa incompatibilità originaria, e a trasfondere le proprietà dell'uno nell'altro?

L'esperimento americano di organizzare un treno, basato e condotto secondo i principi della crociera marittima, parte necessariamente dal presupposto di avere il materiale adatto. L'eccellenza, sia dal punto di vista della stabilità che da quello dell'attrezzatura, degli « *espressi* » americani a lungo percorso è tale, che sotto questo aspetto il passo da fare non era grande!

Tutti i « *continentali* » americani e canadesi, il « *XX Secolo* » per esempio da New York a Chicago, l'« *Oriental Limited* » da Chicago a Seattle, l'« *Overland* » da Chicago a San Francisco, il « *Continental* » da Montreal a Vancouver, tanto per citarne qualcuno, sono dei superbi carovanieri, delle vere navi di terra ferma, capaci di viaggiare per dei giorni interi bastando completamente a se stessi, con il loro saloncino da parrucchiere, il loro bar, i loro salotti, i loro bagni, tutto quello, insomma, che nello spazio limitato di un treno che deve marciare a centoventi e anche più all'ora, può essere dato ai passeggeri, oltre la tavola per mangiare e la cuccetta per dormire.

Nel treno-crociera le aggiunte più importanti furono tre: un salottino per le signore; una palestra con cavalli meccanici, pesi, attrezzi mobili e fissi, e, infine, una sala, diremo così, delle feste, capace di circa cento persone per le riunioni e i trattenimenti serali. Questa è forse la novità più ingegnosa e più singolare di tutto il treno, potendosi trasformare di volta in volta e in pochi minuti, in sala da proiezione cinematografiche, in sala da ballo (funziona indifferentemente la televisione, la radio o il grammofono), o in sala da gioco. Un dettaglio molto interessante dal punto di vista costruttivo è quello delle cabine a letto normale, cabine cioè in cui invece della solita cuccetta, trovate un letto di forma e dimensioni ordinarie. Esse sono anche dotate di gabinetto proprio, con bagno, doccia e *toilette*. Una disposizione speciale delle pareti divisorie permette eventualmente di formare, con due o più cabine, dei piccoli appartamenti intercomunicanti. Insomma, non è molto lontano il giorno in cui per fissare i posti dello *sleeping* si potrà

telegrafare, per esempio: « prego riservare due stanze letto, bagno, comunicanti ». E' il treno diventato definitivamente, secondo la vecchia ambizione americana, *Palace*.

Un altro punto importantissimo, che serve a far capire la tecnica specifica del treno-crociera, è l'itinerario. Il treno-crociera per avere veramente fortuna, per interessare masse un po' larghe di pubblico, non deve avere, come la crociera di mare, un percorso circolare, non deve essere un puro vagabondaggio senza scopo, un periplo prezioso in cerca di posti diversi, ma deve rispondere a delle ragioni di traffico, deve costituire anch'esso una linea di comunicazione, più lunga e meno diretta, però ugualmente regolare e costante, tra due regioni lontane, tra le quali esistano vitali necessità di viaggio e di scambio. In taluni inverni passati, per esempio, la *Raymond and Whitcomb* ha gestito, con molto successo, una linea regolare di crociere di terra settimanali tra New York e la California. Che cosa significa? Significa che se voi da New York, da Boston, da Filadelfia, volete recarvi a Los Angeles o a "Frisco", per le vostre vacanze, o anche per i vostri affari, e avete 48 ore di più da spendere per strada invece di partire in aereo o su di un « *espresso* » ordinario — quest'ultimo vi ci porta in 4 giorni, con un viaggio senza soste e pieno di noia mortale — potete partire la settimana stessa su di un treno-crociera, che vi ci porta in 6-7, ma attraverso una serie di tappe ben scelte, e di diversioni interessanti, in compagnia di gente affiatata attraverso un programma di svaghi comuni, e decisa di darsi mano scambievolmente a passare il più allegramente possibile la interminabile traversata di un continente. L'orario del treno-crociera è, beninteso, congegnato in modo da soddisfare queste speciali esigenze, tanto diverse dalle esigenze commerciali a cui devono assoggettarsi gli altri. Cosa importa a voi, passeggero del treno-crociera, che non avete affari da sbrigare lungo il percorso, di toccare Chicago e sfiorare il lezzo delle mille macellerie di Packingtown? Invece il comodo treno prescelto vi porterà, per esempio, a New Orleans, dove mai più vi sareste sognato di andar solo, e dove una buona guida, pronta apposta per voi, vi farà conoscere in un paio d'ore quei vecchi quartieri creoli franco-spagnoli che sono una delle cose più strane e interessanti dell'America. Così il vostro treno non impiegherà più di dieci minuti a traversare Cincinnati, ma un mattino lo vedrete approdare magari ad Adamana, quattro case perdute nel mezzo di quel fantastico « Deserto dipinto » dell'Arizona, perchè di là possiate, in quella mezz'ora prima della colazione, fare una corsa fino alle famose foreste pietrificate, di cui forse, la sera avanti, tra quattro salti fatti al suono del jazz di Long Beach, e una partita nel chef-car degli uomini, un conferenziere vi ha spiegato brevemente, e illustrato con proiezioni, la storia e la proprietà, mentre il treno correva per le gole del New Mexico.

Abbiamo cercato di dare un'idea di questo esperimento d'oltre Atlantico, meno per l'opportunità di poterlo imitare, che per le tendenze che esso rappresenta e che sono in ogni modo istruttive.

Il treno-crociera risponde a delle condizioni e a dei bisogni quasi esclusivamente americani: l'enorme lunghezza dei percorsi, l'elevatezza dello *standard* che rende il servizio di lusso infinitamente più accessibile e più diffuso, la concorrenza infine tra linee e compagnie, che moltiplica risorse e trovate. Da noi i percorsi sono troppo brevi, e d'altronde la molteplicità estrema dei punti di interesse storico e monumentale lungo il percorso, renderebbe il sistema degli itinerari e disgressioni o una pedanteria o una burla.

Comunque il treno crociera riconferma, sia pure sul piano di un'esperienza tipicamente americana, la vitalità della Ferrovia, le sue multiformi possibilità: ed è questo che importa a tutti gli uomini della rotaia.

Un anziano signore che conosco cammina frettolosamente sotto la galleria di Roma Termini. Non lo vedo da molto tempo e vorrei chiamarlo, ma sembra indaffarato. Si dirige al bar di prima classe, sorride alla cassiera e i camerieri lo salutano con una « Buona sera commendatore »: poi ordina qualcosa e va a sedersi ad un tavolo.

Mi siedo anch'io un po' più in là. Non mi ha veduto; è troppo occupato a guardare la folla che passa sotto la galleria.

E' un vecchio capo stazione in pensione. Forse è un po' ingrassato: dovrebbe avere quasi settant'anni, ma li porta molto bene.

Ecco, ha trovato la compagnia: un tale gli si è avvicinato e gli sta offrendo una sigaretta. Giurerei che è anch'egli un ferroviere pensionato.

Un altoparlante annuncia la partenza d'un treno e per acuni momenti il brusio della folla sembra quietarsi.

Stranieri, soldati, donne in pantaloni, pastori protestanti passano dinanzi a noi. Vestiti ultima moda frusciano e ondeggiano alle prime luci della sera, un uomo barbuto si curva sotto un pesante zaino, coppie esotiche, apparecchi fotografici a tracolla, respirano felici per la prima volta l'aria della vecchia Roma.

La stazione d'una metropoli è un gran bazar del genere umano.

Sta entrando ora lo Skandinavian Express: un pezzo di terra nordica caduta dallo Skager-Rak nel sole del sud.

Senza volerlo mi trovo sotto la pensilina del marciapiede numero cinque. Il convoglio si avvicina lentamente. Ecco le carrozze di Copenaghen ove spiccano i grossi cartelli bianchi: Kobenhavn - Roma Termini, quasi duemila chilometri, trentasei ore di viaggio.

Lo Skandinavian Express si arresta. Da un finestrino due occhi azzurro cupo, due vere gocce del mar Baltico, mi osservano curiosamente. La gente scende avida di tuffarsi nella grande città del sud. Anch'io mi avvio all'uscita. Al bar della galleria scorgo ancora il vecchio ferroviere insieme all'amico. Sta ridendo e il suo ventre, simile ad una grossa anguria, ballonzola comicamente.

Adesso ricordo meglio. Lo rivedo con l'antico fischietto tra i denti, il gran cappello rosso gallonato: sta dando il via ad un lungo convoglio, una parte del nostro mondo che scomparirà verso paesi lontani; mille, duemila persone aspettano il suo segnale. Egli è là sul marciapiede nell'impeccabile uniforme nera. Centinaia d'occhi sorvegliano ogni suo gesto. In quell'istante egli è il re, l'imperatore, il giudice supremo.

Da allora la grande stazione si è rinnovata. Oggi non più il capannone nero d'un tempo, non più il fumo delle massicce vaporiere.

Solo il sibilo delle locomotive di manovra, e un po' di fuliggine nell'aria e un certo inconfondibile « odore di treno » ci riportano la « Termini » della nostra infanzia.

Franco ROSSETTI

La facciata della vecchia Termini: sotto il suo orologio si sono date appuntamento diverse generazioni di romani.

Prima di partire, prima di spedire...

è necessario, egregio signor Rossi, che lei conosca le condizioni e le tariffe che le F.S. praticano.

Ci risulta invece che lei in materia di viaggi in treno è un improvvisatore, e questo, naturalmente, fa sì che spesso perda tempo e denaro. Con queste rievocazioni delle sue disavventure, diciamo così, tariffarie, ci auguriamo di far di lei un viaggiatore scaltrito.

Eh, sì, signor Rossi, lei continua a buttar via soldi.

Possibile che una persona della sua levatura intellettuale, si riveli così sprovveduta? Comunque, sappia per il futuro che le F.S. concedono lo sconto del 20% a chi si rechi in una località (comune rurale) di distanza non superiore a 100 Km, in cui si svolga una fiera o un mercato a ricorrenza periodica o occasionale. A condizione, beninteso, che lei torni a casa entro la giornata.

Che diamine, signor Rossi! Almeno davanti ai figli non offra queste prove di ingenuità, di faciloneria. Possibile che non sia mai stato, che so, alla Fiera di Milano? C'è da scommettere di sì... e c'è da scommettere anche che lei ha pagato il biglietto a tariffa intera. Dunque, signor Rossi: in occasione di esposizioni, mostre, ecc. le F.S. concedono lo sconto del 20%. La validità dei biglietti va dai cinque ai dieci giorni, a seconda della distanza.

Ragioniere egregio, lei si mette in cattiva luce anche con i dirigenti. Ma lei è addirittura un virtuoso della disinformazione. Comunque, se dovesse capitarle ancora un incarico del genere, si ricordi: le F.S. concedono alle comitive sconti dal 30 al 50% a seconda della consistenza numerica.

Occhio, dunque, signor Rossi! Prima di partire, prima di spedire si procuri tutte le informazioni necessarie: risparmierà denaro ed amarezze... Coraggio, signor Rossi... viaggiare in treno è facile, però...

LA PAGINA DI FAMIGLIA

Questa pagina è riservata ai familiari dei ferrovieri. Tutti coloro che desiderano collaborarvi, possono inviare alla Redazione racconti, novelle, cronache, rievocazioni, pezzi di colore, poesie, disegni, foto. Il materiale migliore sarà di volta in volta pubblicato e, a fine d'anno, verrà formata una graduatoria dei collaboratori più attivi ai quali verrà assegnato un premio.

Al bagliore di ogni lampo, Kate, seduta presso una finestra, interrompeva la lettura. Vedeva attraverso i vetri rigati di pioggia le rotaie lucenti e più lontano le prime strutture del ponte, la corrente impetuosa del fiume. Pioveva da ventiquattro ore in tutta la pianura. Il Des Moines aveva straripato asportando le case di legno, travolgendo il bestiame.

Al mattino papà Shelley, « line guard » (guardiano) della « CENTRAL PACIFIC », era partito per il suo turno d'ispezione alla linea raccomandando alla moglie e alla figlia di far buona guardia. Vecchio conoscitore dei luoghi, presentiva un « tornado ».

Verso mezzogiorno infatti, una furiosa tempesta si era scatenata. Non v'era pericolo per la casa cantoniera di costruzione solidissima e riparata dalla collina; tuttavia le robuste travi di quercia tremavano sotto la spinta del vento e dei rovesci di pioggia. Il lume a petrolio dondolava al centro del soffitto e pareva dovesse spegnersi da un momento all'altro.

« Mamy » era stanca ed era andata a letto presto. La mattina era stata in paese per le provviste, si era prodigata insieme al padre Morrison e allo Sceriffo per soccorrere quella povera gente ed aveva corso il rischio di annegare. Per il servizio di notte avrebbe pensato Kate. Nata e cresciuta nel tipico ambiente delle ferrovie americane del tempo, ove tutta la famiglia lavorava nella « Rail-Road », la ragazza conosceva il mestiere della rotaia nei minimi particolari, sapeva a memoria l'orario, riconosceva perfino a distanza il tipo di locomotiva dal ritmo dello scarico dei cilindri. Aveva solo quindici anni ma un fisico robusto, l'animo forte e risoluto. Montava a cavallo come i migliori « boys » delle fattorie vicine e sapeva usare la « Colt ». Aveva ereditato nel sangue lo spirito avventuroso dei pionieri perchè suo nonno era stato cercatore d'oro ed aveva combattuto contro gli indiani dell'Oklahoma, suo padre aveva servito da prode nelle file del generale Lee, all'assedio di Atlanta durante la guerra civile.

Alle « 02.00 » Kate si alzò rapidamente, indossò la casacca con il cappuccio impermeabile, calzò gli stivali, prese la lanterna, l'accese ed uscì sul ballatoio in legno che dava sulla ferrovia. Manovrò l'arganello che comandava le sbarre del passaggio a livello e mentre regolava la fiamma dei due lumi esterni udì in lontananza, tra il brontolio del tuono, il familiare muggito di una sirena a vapore. « E' la Mogul », pensò, « il merci è in orario! ». Passò di lì a poco sferragliando, in una bufera di raffiche di pioggia, di vento, di fumo e di vapore un lunghissimo « merci ». Kate rientrò, tornò a sedersi accanto alla finestra. Fuori il temporale non accennava a calmarsi; lo sfrecciare dei fulmini scopriva il solito spettacolo apocalittico, opprimente, di un cielo cupo su una campagna devastata, gli alberi piegati dalla furia del vento.

Due ore dopo la bufera parve calmarsi. Kate udiva ormai solo lo scrosciare dei mille torrentelli che venivano giù a precipizio dalla collina, lo sciabordio della corrente del fiume contro le roccie della riva.

Improvvisamente uno schianto, un boato, un rumore di travi stroncate, la fecero trasalire. La ragazza aveva subito compreso quanto era accaduto.

In un'attimo prese la lanterna ed uscì sbattendo la porta. Mentre correva lungo il binario udì la voce di « Mamy »: « Kate! come on Kate! Kate! ». Giunta sul ponte ne percorse un breve tratto aggrappandosi al parapetto e dovette fermarsi inorridita. Quattro campate erano precipitate: alcuni tronconi e le rotaie contorte pendevano nel vuoto mentre la corrente trascinava via le ultime travi.

Col cuore in tumulto Kate tornò di corsa alla cantonjera. Sua madre era già al telefono. Aveva intuito l'accaduto e girava convulsamente la manovella della chiamata. Non v'era un minuto da perdere. Alle 05,00 transitava l'« Express ». Bisognava fermarlo a Maigona, bisognava avvertire in tempo Mr. James, lo « station-master ». « Helloo! Helloo! Mr. James; Helloo! Helloo! » Le due donne si alternavano all'apparecchio, invano. Nessuna voce all'altro capo del filo: soltanto un leggero ronzio quasi lugubre, sinistro e beffardo. La linea del telefono è stata travolta col ponte. Kate e sua madre disperate guardano ora con angoscia la pendola sormontata da una oleografia di Abramo Lincoln.

La luce giallastra del petrolio illumina le lancette che scorrono inesorabili, proiettando un'ombra cupa sul quadrante.

D'un tratto Kate afferra la lanterna, bacia sua madre ed esce di corsa nelle prime luci dell'alba livida. Ha preso una decisione terribile, eroica: fermerà il treno al di là del ponte.

La ragazza corre, corre, corre lungo il pendio verso il fiume. Si ricorda di un punto in cui lo aveva guadato con le amiche durante una gita. Ecco, riconosce alcune rocce. Forse l'acqua non è troppo alta ma la corrente è impetuosa e trascina a grande velocità tronchi d'albero, carogne di animali, ruote di carri, relitti di ogni genere.

Kate esita un istante. Poi, quando sente come nell'incubo di un'orribile sogno il muggito lontano di una sirena a vapore e riconosce la « Huntington » dell'« Express », si fà il segno della croce mormorando « Jesus! » e si inoltra nella corrente tenendo in alto, più in alto possibile, la lanterna che l'acqua non abbia a spegnerla.

Pochi minuti dopo è sull'altra riva. Una mano divina le ha dato tanto coraggio, le ha fatto schivare i relitti in corsa che l'avrebbero inesorabilmente travolta, le ha fatto trovare una pietra sul fondo quando la corrente stava per inghiottirla.

Kate riprende la corsa, raccoglie tutte le forze e risale il terrapieno della ferrovia tenendo in mano la lanterna, miracolosamente accesa. Quando raggiunge il binario la sagoma della maestosa locomotiva le appare in lontananza.

Il macchinista vede quella giovanetta che corre incontro al treno agitando il segnale e pochi istanti dopo il convoglio si arresta tra uno stridore di freni. L'Express è fermo a cinquecento metri dalla voragine e molte vite umane sono salve.

Oggi, in onore dell'eroina, un modernissimo treno aerodinamico in servizio tra Chicago e Boone è stato battezzato « Kate Shelley 400 ».

Franca ROSSI - Roma

LO SCOPO DER VIAGGIO

Da una schedina del sondaggio della pubblica opinione sul traffico da e per Roma ritirata sul treno 2359 del giorno 11 novembre 1959:

Lo scopo der viaggio
qui nun ce sta elencato
vado a trova mi fijo
ch'a Nettuno è sordato.
Anzi, giacchè tratto l'argomento,
vorrei lo sconto su l'abbonamento
e du treni di più (matina e sera):
spero che venga accorta sta preghiera!!

Fernanda CALCAGNO

LIBRERIA

BEZERILLO di S. Ascenzi

Per la collana « I romanzi avventurosi » davvero nutrita e preziosa (vedi Allan Poe, Stevenson, ecc.), l'editore Paravia ha testè edito « *BEZERILLO* - Storia di un cane conquistador ».

Bezerillo è il nome, storico anch'esso di un grosso cane che viene a trovarsi al seguito di un soldato spagnolo dell'esercito di Cortez al tempo della favolosa conquista del Messico e della sfortunata rivolta degli Atzechi.

Il filo conduttore del romanzo è appunto costituito dalle avventure del mastino e del suo giovane padrone Ramon un tipo che l'autore ha disegnato con bonaria arguzia e con compiacente ironia.

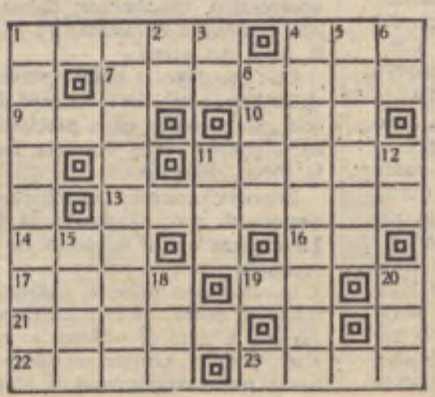
Il « motivo » storico e quello geografico non appesantiscono la trama: e ciò costituisce un innegabile pregio. E c'è di più: la cornice storico-geografica è abbastanza curata; e questo è un fatto notevole in un tempo — come il nostro — da « fumettoni approssimati ».

Le avventure sono comunque un pretesto per gli intenti educativi dell'autore il quale, di frequente, inserisce proficue considerazioni sulla guerra, sulla civiltà, sui moventi intimi delle azioni umane; sul dolore, sulla amicizia e così via.

L'autore? Già, conosciamolo: Salvator Ascenzi, dottore in pedagogia e filosofia, matricola 453044, neo-segretario del Servizio Approvvigionamenti. **Cell.**

CRUCIVERBA

(F. Muccio)



ORIZZONTALI: 1) Personaggio della Cavalleria. 4) Il tenente di « Giallo Club ». 7) Elemento fondamentale dell'orologio. 9) Congiunzione. 10) Il nome di King Cole. 11) Saluto arabo. 13) Si mette al cane. 14) Divinità greca. 16) Genova (sigl.) 17) Mezzo di locomozione. 19) Lucca (sigl.) 21) Divertirsi... ma non del tutto. 22) Antica città del Peloponneso. 23) Gioco da tavolo.

VERTICALI: 1) Medico di casa reale. 2) Pronome personale. 3) Otello Toso. 5) Quello della... Patria, è molto famoso. 6) Si in tedesco. 8) Ente per l'assistenza ai lavoratori. 11) Tre lettere di slegare. 12) Messina (sigl.) 16) Una combinazione al Poker. 18) Mia in latino. 20) Nome di donna.

Nella terza e settima colonna verticale si leggerà il nome di un noto treno.

Soluzione del cruciverba del numero precedente

ORIZZONTALI: 1) Gaglioffo, 7) Ago, 8) Erp, 9) Na, 10) Nsi, 12) Ar, 13) Poe, 15) Scortato, 18) Cr, 19) Oro, 21) Ear, 23) Ti, 24) Carbone, 29) Fieno, 31) R. F., 33) Ole, 34) Im, 35) Are, 37) Pro, 39) Cantonier.

VERTICALI: 1) Ganasce, 2) Aga, 3) Go, 4) Fe, 5) Fra, 6) Opra, 10) Uor, 11) Ita, 13) Po, 14) Ito, 16) Crac, 17) Orte, 20) Oi, 22) Raf, 25) Rio, 26) One, 27) No, 28) Frac, 30) Amor, 32) Fra, 34) Ire, 36) En, 37) Pi.

La parola risultante era: il SETTEBELLO.

QUADRI E CAPPELLINI al Palazzo delle Esposizioni

Si è chiusa nei giorni scorsi a Roma alla Galleria d'Arte del Palazzo delle Esposizioni, la II Mostra del cappello femminile nell'arte contemporanea, inaugurata dal Ministro per il Turismo e lo Spettacolo Sen. Tupini.

Questa simpatica iniziativa ha visto in gara i primi nomi della modisteria italiana, che ispirandosi ai quadri di numerosi artisti di varie tendenze, sono usciti da uno stile ormai tanto abusato, dimostrando di saper cogliere i lati più interessanti della fervida inventiva dei pittori. Le sorelle Fontana, poi, ispirandosi sia ai quadri che ai cappelli, hanno creato gli abiti e organizzato una riuscitissima sfilata.

Davvero questi maghi dell'abbigliamento non potevano avere una trovata migliore. L'idea di abbinare i pittori alle modiste e ai sarti, è stata così felice da mutare una sfilata in una manifestazione artistica e mondana di primissimo piano.

Nelle gremite sale della Galleria del Palazzo delle Esposizioni spirava il vento delle grandi occasioni. Splendide signore, elegantissime nelle loro toilettes, sedevano visibilmente compiaciute, scambiando opinioni su questo e quel modello.

Bisogna indubbiamente riconoscere agli organizzatori il gusto squisito da essi dimostrato nella disposizione dei quadri, nel tortuoso ed elegante snodarsi della passarella nei vari saloni e nella distribuzione delle luci che creavano un'atmosfera di raffinata eleganza. Piante esotiche e fiori, fra i più belli e profumati completavano l'ambiente.

In questo particolare clima, in una fusione di arte e mondanità, le indossatrici si muovevano con quella particolare grazia a loro propria. Alte e sottili come giunchi sembravano creature di fiaba in un mondo irreale. I cappellini più arditi ed estrosi, riscuotevano i maggiori consensi soprattutto da parte delle signore e, strano ma vero, i signori, una volta tanto, forse suggestionati dall'ambiente, hanno rinunciato ad ironizzare sulle fogge più strane applaudendo invece vigorosamente finanche il cappellino chiamato « l'arrivo dei marziani » che in perfetta sincerità si sarebbe detto più un radar che un cappello.

Dalle pareti, sorridevano le immagini fissate sulle tele da pittori veramente geniali. Bisogna riconoscerlo, tutti si sono dimostrati abili nel creare opere di alto livello artistico sia per la perfetta combinazione dei colori che per la singolare fantasia creativa.

Il calco in marmo della regina egiziana Neferiti, quella che si dice sia stata la donna più bella di tutti i tempi, sembrava approvare quel trionfo della grazia e della femminilità, e quando gli ultimi visitatori sono usciti dalla Galleria e le luci si sono spente in tutti è rimasto il ricordo di una tra le più squisite e significative manifestazioni di sobrietà e buon gusto.

Silvana ALBANESE

I NOSTRI MODELLI

Questo vestito, attualissimo, segnato alla vita da una finta allacciatura e con un unico grande bottone, interpreta scioltezza ed eleganza. Difatti il corpino, con il preteso bolero per trequarti, unito alle trattenute piegoline e segnato alla cinta come si è detto sopra da una finta allacciatura, viene poi presentato per la gonna con pieghe profonde e sciolte ad un lato.

Giovanile paltoncino primaverile con molta pretesa sportiva.

Roberta DAN'IR

Care amiche, da questo numero iniziamo una collaborazione che spero gradita da tutte voi. Volete ricamare una tovaglia od un lenzuolo, adornare con un bel motivo la vostra biancheria od i vestitini dei vostri bimbi? Sono qui per consigliarvi ed aiutarvi, in quanto possibile. Gli esempi che vi mostro servono anche a darvi un'indicazione di quello che posso offrirvi. Essi sono stati scelti cercando di venire incontro anche alle meno esperte nell'arte del ricamo. Degli esempi illustrati posso inviarvi i disegni in grandezza naturale e perciò anche consigliarvi e studiare dei particolari disegni secondo i vostri desideri. Scrivetemi e indicatemi quello che desiderate. Cercherò di rispondervi e di accontentarvi. Vostra Matilde

N.B. — I lettori che vorranno scrivere direttamente alla nostra redattrice, potranno indirizzare: Sig.ra Matilde Martini, Via Caterina Franceschi Ferrucci, 46 - FIRENZE.

RICAMO

1 T/35 - TOVAGLIA da ricamare con cotone bianco nei punti: ombra, palestrina e sodo. Rifinendola sia a smerlo che a punto a giorno l'effetto sarà gradevolissimo. Meglio usare bisso di lino celeste, rosa od ecrù.

2 L/25 - LENZUOLO di facilissima esecuzione; su tela mistolino o cotone pelle-uovo in bianco o a colori tenui; in punto sodo, ombra e sabbiolina farà bella figura anche accanto a capi di biancheria di maggior pregio.

3 serie A/1 - CIFRA per fazzoletti o lenzuola interamente da eseguire in punto ombra a colori od in bianco.

4 serie A/2 - CIFRA per fazzoletti da eseguire in punto ombra e punto sodo interamente in bianco.

SERVIZIO DISEGNI SU CARTA PRONTI PER ESSERE RICALCATI SU STOFFA E COMPLETI DI TUTTE LE INDICAZIONI PER LA LORO ESECUZIONE.

CIFRA (singola o doppia)	L. 50
TOVAGLIETTE THE	L. 300
TOVAGLIE per 6-8 pers.	L. 500 (∞)
TOVAGLIE per 12 pers.	L. 700 (∞)
LENZUOLA con federa	L. 400

Gli stessi disegnati a spolvero su tela delle lettrici 30 per cento in più.

(∞) indicare, possibilmente, la misura del piano del tavolo.

NOTIZIARIO DI VILLA PATRIZI

MOVIMENTO FUNZIONARI

Il Direttore Compartimentale Ing. Enrico Carucci ha assunto recentemente la direzione del Compartimento di Reggio Calabria.

N.d.R. - All'Ing. Carucci i più vivi rallegramenti e il saluto augurale di "Voci della Rotaia".

AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Durante il mese di dicembre u. s., il Consiglio di Amministrazione è stato chiamato ad esprimere il proprio parere su numerosi provvedimenti riguardanti il personale.

Fra i più importanti si segnalano quelli relativi alle promozioni per l'anno 1960 nei confronti del personale direttivo e del personale dirigente dell'Esercizio per le qualifiche di competenza del Ministro.

Nell'ambito della stessa competenza, sono state anche esaminate le promozioni «ad honorem» in favore degli esonerati nel corso dell'anno 1956; quelle del personale direttivo per anzianità ai meritevoli senza limitazioni di posti in base alle norme dell'abrogato R. P. e per merito comparativo a ruolo aperto ai sensi dell'attuale S. G.; quelle per merito comparativo alle qualifiche di Comandante e Direttore di macchina per l'anno 1959; e, infine, le anticipazioni degli aumenti periodici di stipendio.

E' stato espresso parere favorevole all'approvazione di un altro elenco di dipendenti laureati ex combattenti, nei confronti dei quali è stato completato l'accertamento dei titoli all'inquadramento nelle qualifiche del personale direttivo, in applicazione all'art. 4 — ultimo comma — della legge 471/1958.

E' stato espresso parere favorevole circa le norme proposte relative ai bandi per pubblici concorsi a:

— 40 posti di ispettore in prova per abilitati all'esercizio della professione di ingegnere della specialità civile (sottosezione edile e sottosezione trasporti) e industriale (sottosezione elettronica, meccanica e navale);

— 12 posti di ispettore in prova fra laureati in Economia e Commercio, in Scienze economico-marittime o in facoltà similari;

— 8 posti di ispettore in prova fra laureati in Giurisprudenza o in Scienze Politiche, o in Scienze Sociali e Sindacali o in Scienze Diplomatiche e Consolari.

Altro parere favorevole è stato espresso per la concessione di un'indennità mensile di diversa misura, da attribuirsi — in base all'art. 14 delle D. C. A. — al personale del Servizio Impianti Elettrici inviato in missione continuativa per provvedere alla dirigenza, assistenza e sorveglianza di determinati lavori di trasformazione a c.c. delle linee Torino-Modane, Torino-Alessandria e rispettive diramazioni.

E' stato espresso parere favorevole alla costruzione di due fabbricati, uno di 12 e l'altro di 4 appartamenti, rispettivamente presso le stazioni di Sulmona e di Grosseto, che rientrano nel programma già iniziato dalla Azienda per sopperire alle urgenti necessità di alloggi per il personale ferroviario.

Un nuovo dormitorio per il personale viaggiante, della capacità di 60 posti letto, dotato di impianto di riscaldamento e di adeguate attrezzature igienico-sanitarie e di conforto, verrà costruito in prossimità della stazione di Paola, in sostituzione di quello attuale che — per vetustà di costruzione e limitata capienza — presenta notevoli deficienze funzionali.

ALTRUISMO DEI FERROVIERI PUGLIESI

L'imperversare del maltempo ha causato anche in Puglia l'allagamento di vaste zone che oltre a interrompere le linee ferroviarie, ha costretto intere famiglie ad abbandonare le proprie case.

Nella circostanza numerosi ferrovieri hanno offerto ammirevoli prove di altruismo e di solidarietà, ospitando famiglie sinistrate e i viaggiatori dei convogli rimasti bloccati lungo la linea ed offrendo loro viveri ed indumenti.

Tra coloro che si sono distinti in questa opera generosa ricordiamo:

CARATI Dr. Cosimo, medico di Reparto di Metaponto; COTTIGNOLI Angelo, C. S. Pr.le Titolare della Stazione di Metaponto; RENDINIELLO Fortunato, C. S. 1ª cl.; MAGAZZINO Donato C. S. 1ª cl. a.p.; MASSAGLI Gabriele, C. S.; LO FRANCO Francesco, C. Sq. Manovr.; MASTRONARDI G. Battista, C. Sq. Deviatori; PROSCIA Rocco, Manovratore; CASTANO Vincenzo, C. Sq. Manovr.; ROTONDO Nicola, Manovratore; NALDINI Ivan, Manovale; Vedova del Deviatore GUIDA Agostino.

ASSEGNI PERSONALI PENSIONABILI

A seguito di precisazioni fornite dal Ministero del Tesoro, le ritenute per il Fondo Pensioni, per l'Opera di Previdenza e per il Fondo garanzia cessioni debbono essere commisurate — come lo stipendio — all'80% dell'ammontare degli assegni personali pensionabili, tra i quali è compreso il compenso ex combattenti.

In tal senso debbono interdersi modificati il 2º, 3º, 5º, e 6º comma del punto primo (pagg. 4 e 5) della lettera D della circolare a stampa n. P.A.G. 51-28-1-41900 del 30 giugno 1956 la quale disponeva che le ritenute andavano praticate sull'intero ammontare dei predetti assegni personali.

Conseguentemente, a modifica del 2º comma del successivo punto 2º della lettera D della predetta circolare, ai fini della liquidazione della indennità di buonuscita dell'Opera di Previdenza, gli eventuali assegni personali pensionabili (compresi gli assegni ex combattenti) vanno valutati nella misura dell'80 per cento.

Parimenti nella liquidazione del sussidio integrativo dell'O. P. previsto dall'art. 3 A) del R.D.L. 26-8-1930, n. 1314, l'eventuale assegno personale in questione va ridotto all'80 per cento.

Le disposizioni di cui sopra vanno applicate dal 1-1-1960. Pertanto le ritenute per Fondo pensioni, per l'Opera di Previdenza e per il Fondo garanzia cessioni effettuate in base alle attuali disposizioni continuano ad essere applicate fino a tutto il 31 dicembre 1959, mentre nella liquidazione dell'indennità di buonuscita deve essere tenuto conto delle disposizioni di cui la presente a cominciare dai dipendenti che vengono collocati a riposo dal 1-1-1960.

I rimborsi agli interessati degli importi relativi alle maggiori ritenute di cui trattasi saranno effettuate a cura delle competenti Divisioni Ragioneria, tenendo conto della prescrizione biennale.

Per quanto riguarda, invece, il conguaglio delle buonuscite già corrisposte dal 1-7-1956, sarà provveduto dalla Sede Centrale dell'Opera di Previdenza in occasione della riliquidazione delle buonuscite che dovrà effettuarsi in seguito all'emanazione della nota legge in corso di approvazione al Parlamento. (Circ. N. P.A.G. 63/62 59900 del 17 dic. 1959).

CURA INVALIDI

Per quanto riguarda la concessione della cura annuale agli invalidi di guerra e di servizio il Ministero del Tesoro — Ragioneria Generale dello Stato — ha precisato che:

a) - al dipendente invalido di guerra, cui sia stata liquidata l'indennità «una volta tanto» ragguagliata ad alcune annualità di pensione, deve essere concessa la cura invalidi limitatamente al numero delle annualità cui l'indennità è stata ragguagliata;

b) - il dipendente invalido di guerra, al quale sia scaduto l'assegno rinnovabile di cui godeva fino all'anno precedente e che rimanga tuttavia in possesso del libretto di pensione con il quale continua a riscuotere i relativi assegni per il periodo di proroga, conserva la qualifica di invalido e con essa il diritto al beneficio della cura per tutto il tempo in cui fruisce della proroga degli assegni rinnovabili;

c) - al dipendente invalido per cause di servizio, anche se ha riscattato la rendita d'infortunio in valore capitale, ai sensi dell'art. 3 della Legge 3-4-1958, n. 499, spetta la concessione della cura invalidi, in quanto il citato riscatto costituisce un trattamento sostitutivo di quello pensionistico.

RICORDO DELL'ING. ZATTONI

Il Direttore del Compartimento di Reggio Calabria Ing. Tomaso Zattoni è morto improvvisamente a Firenze, il giorno 2 dello scorso gennaio, a soli 55 anni.

Con la sua scomparsa l'Azienda ha perduto un funzionario di carattere fermissimo, di valore veramente eccezionale, di cultura tecnica ed umanistica davvero vastissima, ma soprattutto di gran cuore, dal tratto signorile ed umano, tutte qualità che valsero a creargli una corrente di calda simpatia con i superiori, con i colleghi e con i dipendenti. Tutti l'amavano e lo stimavano: come pochi altri ebbe tale meritato privilegio.

Laureatosi brillantemente nel 1928, dopo aver collaborato agli studi per la costruzione della ferrovia di San Marino, era entrato, nel 1931, in servizio della nostra Azienda, quale Allievo Ispettore, rimanendo per alcuni anni presso il Riparto Trazione di Foggia.

Chiamato per le sue già ben manifeste doti al Servizio Materiale e Trazione, si occupò prima di automotrici e poi ininterrottamente, fino a quando non fu nominato Direttore Compartimentale, delle questioni inerenti all'esercizio della trazione elettrica. La sua competenza in materia gli era unanimemente riconosciuta, ma la sua ansia di sapere era senza limite e il suo parere era sempre acuto e sicuro in ogni questione.

In collaborazione con un suo collega studiò e realizzò uno speciale dispositivo di protezione del materiale di Trazione fisso in caso di corto circuito.

Volle far parte della missione inviata durante la guerra in Africa Orientale per esercitare la Gibuti-Addis Abeba; nell'ultimo grande conflitto fece parte della Delegazione F.S. di Lubiana e compì missioni piene di rischio in Sicilia ed altrove meritando il plauso e l'ammirazione di tutti.

Nell'agosto del 1959 venne prescelto per la dirigenza del Compartimento di Reggio Calabria. Ivi l'Ing. Zattoni, malgrado già le sue condizioni di salute non fossero più eccellenti, ebbe modo di farsi apprezzare, da quanti lo avvicinavano, per la acutezza nello studio dei problemi, la cui soluzione andava impostando.

Socio del Collegio Ingegneri ferroviari Italiani, era, da molti anni, uno dei più attivi collaboratori delle riviste «Ingegneria Ferroviaria» e «La Tecnica Professionale».

Rivestiva anche le cariche di Presidente della Sezione Toscana dell'Associazione Tecnica dell'Automobile e di Consigliere di Sezione di Firenze dell'A.E.I.

«Voci della Rotaia» si unisce al compianto generale ed invia alla famiglia la sua più viva solidarietà nel dolore.

★

MENO SANGUE SUI BINARI

Nella notte del 24 Novembre 1959, presso il Deposito Locomotive di Bolzano, si è verificato un luttuoso incidente durante il quale trovava la morte il manovale Sergio Fagnani, dipendente di una Ditta Appaltatrice della nostra Amministrazione.

L'incidente, ricostruito come risulta dalle fotografie n. 1, 2, 3, è stato causato da una fatale distrazione del Fagnani, il quale, intento alla chiusura di un mezzo sportello di una elettromotrice Ale. 790, non avvertì l'accostarsi di una seconda elettromotrice che doveva essere agganciata alla precedente, rimanendo schiacciato tra i due respingenti.

A parte la fatalità che ha pesato sul tragico incidente, è da considerarsi determinante il fatto che il Fagnani ha indubbiamente mantenuto — purtroppo — un comportamento incosciamente imprudente.

La prudenza, la vigilanza, l'accortezza, sono fattori determinanti della sicurezza: nessuna esortazione sarà mai eccessiva. **R. C.**

RICOSTRUZIONE DELL'INCIDENTE

1

Mentre avveniva l'accostamento, a bassissima velocità, delle elettromotrici, il manovale Sergio FAGNANI era intento, da terra, a chiudere l'altra mezza porta di testata.

2

Offrendo la mezza porta di testata una certa qual resistenza, il FAGNANI, insistendo nei suoi tentativi per chiuderla, si venne a spostare verso l'interno, fra i due respingenti.

3

Tale era la posizione assunta dal FAGNANI al momento dell'incidente.

AVVISI ★ AVVISI

Le inserzioni devono essere indirizzate a « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F. S. - Piazza Croce Rossa - Roma, unitamente alla fascetta con cui il Giornale viene inviato a domicilio. Non si darà corso alle inserzioni che perverranno in Redazione non munite di fascetta. I nostri lettori hanno l'obbligo di informare il Periodico qualora, prima della pubblicazione della « proposta di cambio », avessero ottenuto il trasferimento per il quale era stato interessato il Giornale.

1) Cantoniere Stefano Aldo Colla, 55° Tronco - 1° Cantone Acqui Terme (Torino), cambierebbe qualifica con Manovale Movimento Scrivere: via Cassarogna, 16 - Acqui Terme (Alessandria).

2) Capo Gestione Federico Comastri, Stazione Fortezza, cambierebbe con p.g. Compartimento Bologna. Non lascia nè chiede alloggio.

3) Alunno d'Ordine Francesco Di Lorenzo, stazione Alessandria C.le cambierebbe con p.g. o superiore Comp. Napoli. Non lascia nè chiede alloggio.

4) Manovale Trazione Giuseppe Geria, Dep. Loc. Reggio Calabria cambierebbe con p.g. Compartimento Milano. Lascia e chiede alloggio.

5) Cantoniere Giovanni Matellini. Tronco 32 Milano Lambrate, cambierebbe con p.g. qualsiasi Compartimento purchè località cittadina. Lascia alloggio 4 vani con giardino e chiede altro alloggio F.S. - Scrivere: via Decerviri, 34 - Milano.

6) Operaio 1ª cl. I.E., Cabina Savona, cambiarebbe con p.g. o Operaio o A. Operaio abilitato servizi linea e cabina Compartimento Genova, Lascia alloggio fuori Savona e ne chiede altro adeguato linea Genova. Scrivere: Fermo Posta - Savona Tessera F.S. N. 528502.

7) Segretario Aldo Polidoro, Officine Materiale Rotabile Firenze, cambierebbe con p.g. o altro Agente Divisione M. Trazione o Ufficio centrale Roma.

8) A. Operaio Giovanni Matassa, invalido guerra, addetto centralino telefonico I.E. Napoli, cambierebbe con p.g. Torino P. N. Lascia alloggio a riscatto INA e chiede appartamento F.S. - Scrivere: Via Consalvo, 138 - Napoli.

9) Operaio qualificato 1ª cl. fucinatore, Filippo Collica, Officine M.M. Messina, cambierebbe con p.g. Squadra Rialzo Milano, Voghera, Verona. Lascia alloggio F.S. 3 vani ed accessori e ne chiede altro. Scrivere: Officine M.M. Gazzi Messina.

10) Operaio qualificato Aggiustatore Montatore Silano Girardello, Squadra Rialzo Bolzano, cambierebbe con p.g. Officine Vicenza o Squadra Rialzo Padova, Mestre, Treviso. Non lascia nè chiede alloggio.

11) Alunno a.p. Pasqualino De Paoli, stazione Novara, cambierebbe con p.g. o Capo Gestione località marittima. Non lascia nè chiede alloggio.

12) A. Operaio a.p. Giuseppe Mannarà, S. Stazione Elettrica Palmi (Reggio Calabria), cambierebbe con p.g. Comp. Palermo, Napoli, Firenze, Bologna, Genova. Lascia alloggio 4 vani F.S. e ne chiede altro. Scrivere: Via Sotto Stazione Elettrica F. S. n. 8 - Palmi.

13) Conduttore Antonio Amorotti, Dep. Pers. Viagg. Livorno C.le cambierebbe con p.g. Dep. P.V. Bari C.le - Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via Piero Donnini, 27 - Livorno.

14) Segretario Amministrativo Armando Carbonara, Divisione I.E. Reggio C., cambierebbe con p.g. o impiegato qualsiasi Servizio del Compartimento di Bari. Non lascia nè chiede alloggio.

15) Manovale Trazione Giovanni Di Domenico, Dep. Loc. Milano Sm., cambierebbe con p.g. Comp. Roma, con preferenza Sulmona, disposto anche cambio Servizio.

16) Cantoniere Derno Bergamini. 37° Tronco Mortara (Torino), cambierebbe con p.g. Comp. Bologna. Lascia C.C. 4 vani ed assuntoria Scrivere: C.C. n. 45 - Albonese (Prov. Pavia).

17) Manovale Michele D'Avanzo, abilitato f.s.m., stazione Milano Smistamento, cambierebbe con p.g. Comp. Napoli. Non chiede nè lascia alloggio. Scrivere: Segreteria Stazione Milano Smistamento

18) Alunno a.p. Italo Belelli, stazione Treviglio Ovest (Km 34 da Milano), abilitato tutti servizi cambierebbe con agente Comp. Ancona, Bologna, Roma. Non lascia nè chiede alloggio.

19) Cantoniere Gino Bellorio, 57 Tronco Bagnasco (Torino), cambierebbe con p.g. Comp. Verona. Lascia e non chiede alloggio.

20) Conduttore Nicola Calvani Dep. Pers. Viagg. Torino P.N., cambierebbe con p.g. Dep. P.V. Bari C.le. Non lascia nè chiede alloggio Indirizzare: Via Arrigo Boito, 39 Torino.

21) Operaio 1ª cl. I.E. Gaetano Baratta, T.T.9.a Zona I.E. Carmagnola (Torino), cambierebbe con p.g. Comp. Bologna. Non lascia nè chiede alloggio.

22) Manovale Giuseppe Carbone, stazione Rosarno (Reggio C.), cambierebbe con p.g. Stazione Firenze. Ancona, La Spezia, Livorno, Pisa, Roma, Napoli. Lascia e chiede alloggio F.S. - Scrivere: Rione Ferroviere 3 - Rosarno.

23) Capo Stazione Giovanni Bonanno, Biglietteria Stazione Milano Centrale, cambierebbe con p. g. Palermo o località viciniore. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via Don Minzoni, 86 - Sesto S. Giovanni (Milano).

24) Alunno d'Ordine a. p. Mario Stilli, Stazione Lodi, cambierebbe con movimentista od amministrativo Compartimenti Firenze, Roma. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via dei Platani, 29 - Lodi (Milano).

TRADIZIONI NOSTRE

RICOMPENSE AL VALORE CIVILE

Compartimento di Bari - *Raffaele Castriotta*, Capo Treno (322724) - *Medaglia di Bronzo* - Motivazione: « Scorta una donna anziana in procinto di essere investita da un treno in arrivo, con sprezzo del pericolo, riusciva a trarla in salvo cadendo con essa sul marciapiedi, mentre la locomotiva, sfiorandoli, li superava entrambi - Candela 3 febbraio 1958 ».

Antonio Ruggeri - Capo Stazione di 1ª classe (386856) - *Attestato di Pubblica Benemerenza* - Motivazione: « Si slanciava in soccorso di una donna che, nell'incauto tentativo di salire su un treno viaggiatori che stava lentamente iniziando la corsa in partenza, era caduta a terra nello spazio intercorrente fra due vetture, riuscendo a trarla in salvo con concorso di altra persona sopraggiunta - Lecce 3 dicembre 1957 ».

Compartimento di Firenze - *Roberto Anderlucci* - Deviatore a.r. (223194) - *Medaglia d'argento* - Motivazione: « Scorta una donna in procinto di essere investita sui binari da un treno direttissimo ormai incombente, con audace risoluzione e sprezzo del pericolo, si precipitava in suo soccorso traendola a sè nello stesso istante in cui il convoglio, sfiorandoli, li superava entrambi - Rignano sull'Arno 6-2-1959 ».

Sono stati encomiati dal Direttore Generale i seguenti Agenti:

Per atti di onestà: Antonio Brandimarte, Conduttore, Compartimento di Ancona; *Armando Zitelli*, Ausiliario di Stazione, Compartimento di Bari; *Ascenzo Lustri*, Manovale, Compartimento di Roma.

INAUGURATA LA NUOVA SEDE DEL DOPOLAVORO DI MANTOVA

Il D.L.F. di Mantova ha aperto ai soci la nuova sede: una bella palazzina di tre piani, realizzata con moderni criteri e progettata in modo da soddisfare le accresciute esigenze di vita sociale del Sodalizio.

Al piano terreno della elegante costruzione, sono stati sistemati il bar e le due salette da giuoco, mentre nei piani superiori sono stati allestiti i locali per gli uffici, un'ampia sala per la biblioteca, una saletta per la televisione ed alcune aule per lo svolgimento di corsi culturali.

Questo complesso, unitamente all'adiacente teatro, costituisce indubbiamente un efficace strumento non solo per le attività puramente ricreative, ma anche per quelle intese ad elevare la personalità umana sul piano della cultura e della reciproca comprensione.

Il nuovo fabbricato è costato circa 10 milioni, completamente autofinanziati dal sodalizio.

Per tale realizzazione, un merito particolare va riconosciuto al Presidente del D.L.F. di Mantova Dott. Francesco Baraldi ed ai suoi entusiasti collaboratori, che hanno saputo — con coraggio ed abilità — superare non poche difficoltà di natura organizzativa e finanziaria.

La cerimonia dell'inaugurazione (ma più che di una cerimonia si è trattato di un cordialissimo incontro tra i realizzatori dell'opera, le Autorità ferroviarie e i rappresentanti dei sodalizi dopolavoristici) si è svolta alla presenza del Direttore Compartimentale, Ing. Navaretti, intervenuto con la gentile Signora che ha tagliato il nastro inaugurale.

GALLERIA DI VILLA PATRIZI

In questi giorni ha lasciato l'Azienda per limiti di servizio e di età, il Comm. Renato INDRIZZI, Ispettore Capo Superiore, Capo dell'Ufficio VI del Servizio P.A.G.

Entrato giovanissimo nell'Amministrazione F. S. — il 16 marzo 1915, a soli diciannove anni — Renato Indrizzi emerse ben presto per tenacia e passione, per diligenza e rettitudine.

Capo della Matricola Generale dal 1950 al 1957, vi portò una ventata di rinnovamento con l'attuazione dei moderni sistemi microfotografici per la conservazione ed archiviazione dei documenti; istituì un gruppo di esperti per la rilevazione e l'elaborazione dei dati statistici, rivoluzionando così i vecchi e superati sistemi; infine, potenziò l'impianto meccanigrafico I.B.M., snellendo in tale modo il lavoro e accrescendo il rendimento in misura determinante.

Da tre anni Capo dell'Ufficio VI del Servizio P.A.G., che sovraintende alla liquidazione delle pensioni, ai sussidi, alle anticipazioni, agli infortuni sul lavoro ed all'Opera di Previdenza, vi dedicò il meglio delle sue energie, della sua intelligenza e della sua sensibilità, altamente stimato ed apprezzato dai superiori, dai colleghi e dai dipendenti per il suo tratto e per la signorilità dei modi.

A lui, decano dei ferrovieri italiani, il nostro affettuoso saluto augurale anche a nome di tutti i ferrovieri della Rete.

ATTUALITÀ D.L.F.

CAGLIARI

● *Con una sobria cerimonia allietata dal sorriso di 30 bambini è stato riaperto il « Nido d'infanzia » del D.L.F. di Cagliari. Incaricata dell'insegnamento è la Signorina Rosaria Porta, alla quale facciamo pervenire fervidi auguri di buon lavoro. (A.L.).*

GENOVA

● *Durante la feste natalizie si è svolta al Dopolavoro di Novi Ligure un'interessante gara di bigliardo. Sono state messe in palio quattro medaglie d'oro assegnate a Pasquale Bergomo, Doglioli Candido, Parodi Vincenzo e Cerutti Aldo, vincitori dell'incontro. (A.B.).*

REGGIO C.

● *Il premio « Pagella d'oro », istituito dal D.L.F. di Reggio Calabria per gli alunni figli di ferrovieri che maggiormente si distinguono negli studi, ha avuto la sua giornata celebrativa nella sala del Cinema dello stesso D.L.F. alla presenza di autorità ecclesiastiche, scolastiche, civili e ferroviarie e di numeroso pubblico, con la cerimonia della premiazione.*

Hanno parlato l'Ing. Rizzoli, in rappresentanza del Direttore Compartimentale, e il Presidente del D.L.F., Di Dio, i quali hanno illustrato la finalità e il valore altamente educativi e morali dell'iniziativa.

Ecco i nomi dei ragazzi vincitori della « Pagella d'oro » 1958-1959:

— *Promozione dalla 1ª alla 2ª media: Rosato Sergio e Spanò Caterina;*

— *Promozione dalla 2ª alla 3ª media: Borrello Maria e Musitano Francesco;*

— *Promozione dalla terza media alle classi superiori: De Stefano Maria e Bambace Marilena.*

Una borsa contenente accessori scolastici e cancelleria è stata inoltre offerta dalla Presidenza del D.L.F. organizzatore a tutti indistintamente i classificati.

Per l'anno scolastico in corso, la « Pagella d'oro » è stata dotata di un monte premi di oltre mezzo milione che verrà ripartito, come di consueto, fra gli alunni della scuola media, figli dei ferrovieri del Compartimento, più meritevoli nel profitto scolastico. (A. C.).

VENEZIA

● *Per iniziativa dei dirigenti del D.L.F. di Montebelluna, nei locali di quella mensa, è stata celebrata la giornata del pensionato ferroviario, con l'intervento di ventiquattro ex Agenti. I convenuti hanno vivamente ringraziato i dopolavoristi per la simpatica iniziativa che ha visto affratellati pensionati e ferrovieri in attività di servizio in una atmosfera di schietto, reciproco affetto. (F.P.).*

BEFANA CON CODA

La distribuzione dei doni de "La Provvida„

Il 14 gennaio ha avuto luogo al Teatro delle Muse la consegna dei doni della Befana che « La Provvida », come di consueto, distribuisce ai figli del Personale ferroviario ed ausiliario in servizio presso gli Uffici ed Impianti della Gestione con sede in Roma.

Presenziavano la manifestazione il Sottosegretario On. Fanelli, il Dott. Amati in rappresentanza del Direttore Generale, il Dott. Anetrini Direttore Centrale de « La Provvida », il Direttore Compartimentale di Roma Ing. Rubino, il Capo dell'Ufficio Centrale del Dopolavoro Ferroviario Avv. Cutrona, il Dott. Puoti Presidente del Dopolavoro Ferroviario Compartimentale di Roma, nonché molti ferrovieri ed ausiliari, con le loro famiglie.

Dopo il saluto del Dott. Anetrini, che fra l'altro ha messo in rilievo la sempre maggiore importanza della funzione de « La Provvida », oggi in grado di assolvere pienamente i suoi compiti istituzionali, ha parlato l'On. Fanelli dichiarandosi lieto di presenziare la gioiosa manifestazione — che nel segno tradizionale e cristiano della Befana ha riunito in letizia oltre un centinaio di bambini e le rispettive famiglie — augurando a tutti un sempre maggiore benessere.

La riunione si è conclusa, oltre che con la consegna di un pacco dono e di giocattoli, con l'estrazione a sorte di vari libretti di risparmio intesi anche a favorire l'educazione dei piccoli all'economia e alla previdenza.

R. TINGHI

PER LA PRIMA VOLTA IN ITALIA

RIUNITO A FIRENZE IL CONSIGLIO DI PRESIDENZA DELLA F.I.S.A.I.C.

Il Consiglio di Presidenza della FISAIC (Federazione Internazionale delle Associazioni Artistiche e Culturali fra Ferrovieri) ha tenuto la sua annuale riunione in Firenze.

La seduta ha avuto luogo il giorno 8 gennaio scorso, nel salone di Palazzo Fenzi, presenti le Delegazioni di tutti i Paesi che attualmente fanno parte del Presidium e cioè: Austria, Francia, Germania, Svezia e Svizzera.

Su invito del Consiglio, ha partecipato ai lavori anche una Delegazione italiana guidata dall'Avv. Giuseppe Cutrona, Capo dell'Ufficio Centrale del Dopolavoro.

Dopo il saluto augurale, porto ai convenuti dal Direttore Compartimentale di Firenze, Ing. Bagnoli, ha preso la parola il Presidente della FISAIC, M. Marcel Mollion, il quale ha svolto una relazione introduttiva sulle questioni poste all'ordine del giorno. Ne è seguito un vivace dibattito, cui hanno partecipato rappresentanti di tutte le Delegazioni e nel corso del quale si è compiuto un dettagliato esame critico della attività svolta dalla FISAIC nel 1959.

Si è passati, poi, a trattare alcune questioni generali di carattere organizzativo, prendendo, altresì, in esame talune riserve espresse dalla Delegazione austriaca circa la opportunità di organizzare annualmente una mostra internazionale di arti figurative. I colleghi austriaci proponevano, infatti, che, al fine di poter operare una efficiente selezione su un maggior numero di opere e valorizzare così la manifestazione, la Mostra Internazionale di Pittura e Scultura assumesse carattere biennale; il Consiglio ha ritenuto, però, di non accettare tale proposta in quanto il numero delle opere presentate e l'alta qualità di quelle esposte nelle recenti edizioni della manifestazione dimostrano chiaramente come tale selezione sia possibile anche con frequenza annuale.

Una seconda mozione presentata dalla Delegazione italiana, ha riscosso unanimità di consensi in quanto ha recato all'attenzione degli intervenuti un tema di fondo di largo interesse.

Tale mozione è stata illustrata dall'Avv. Cutrona, il quale, parlando a nome della Delegazione Italiana, ha prospettato al Consiglio la necessità di studiare nuovi mezzi per accrescere ed estendere l'interesse dei ferrovieri nei confronti delle manifestazioni culturali ed artistiche.

Si è rilevato — egli ha detto — e non solo in Italia, che la partecipazione a manifestazioni del genere è sempre numericamente assai limitata. Inoltre, i ferrovieri che dedicano tutto il loro tempo libero, e talvolta con pregevoli risultati, alla cultura delle arti ed al perfezionamento delle loro cognizioni, troppo spesso non sono confortati dal calore dell'interesse e della stima dei colleghi.

Partendo da tali constatazioni e rilevando il carattere di complementarietà delle tre branche di attività sociale delle Organizzazioni fra ferrovieri (culturale - sportiva - turistica), l'Avv. Cutrona ha concluso invitando il Consiglio a studiare, in accordo con le Organizzazioni internazionali che curano le attività sportive e turistiche dei ferrovieri, la possibilità di preordinare, nei tre settori, manifestazioni in concomitanza di date e di luoghi. In tal modo si renderà possibile una sempre più larga conoscenza del valore dei colleghi artisti e si solleciterà, a livello di massa, un risveglio di interesse per la cultura e per l'arte.

La mozione italiana è stata accolta all'unanimità e la questione sarà posta all'ordine del giorno nella prossima riunione della Assemblea Generale della FISAIC.

Si è passati, quindi, a tracciare, in via di massima, il programma di attività internazionale per il 1960. Tale programma prevede le seguenti manifestazioni:

— Torneo Internazionale di Bridge - Parigi: dal 15 al 20 marzo 1960.

— Esposizione Internazionale di Fotografia e 1ª Rassegna del « Passo ridotto » - Vienna: dal 10 al 25 settembre 1960.

— Esposizione Internazionale di pittura e Scultura - Budapest: fine luglio o mese di Ottobre 1960.

— Concorso Letterario Internazionale a tema libero od obbligato e nelle lingue: fiammingo, francese, inglese, italiano e tedesco.

— Attribuzione alla Germania, per la perfetta organizzazione della IV Mostra Internazionale di Pittura e Scultura a Monaco, del Trofeo « Challenge Venus d'Arles ».

Si è stabilito, inoltre, che l'Assemblea Generale della FISAIC sarà tenuta a Kristienehann (Svezia) nei giorni 8 e 9 giugno 1960.

Al termine dei lavori, i rappresentanti di tutte le Delegazioni hanno voluto esprimere il loro compiaciuto ringraziamento per la squisita accoglienza ricevuta e per la perfetta organizzazione tecnica della riunione, curate entrambe, in modo davvero encomiabile, dai colleghi del D.L.F. di Firenze.

A. F.

Sorge la casa di riposo

A Roma, al 12° chilometro della Cassia, sono in corso i lavori per la costruzione della «Casa di Riposo». E' stato già eseguito il rustico del padiglione per uffici, locali di rappresentanza e camere per 44 ospiti e il padiglione per mensa e servizi In questi giorni si è proceduto all'appalto delle opere murarie relative alla costruzione del secondo padiglione che comprenderà camere per 56 ospiti.

* * *

Il Presidente della Cooperativa Ferrovieri Pensionati di Milano, Cav. Nastasi, concessionaria di alcuni servizi ferroviari, ha recentemente consegnato al Direttore Generale un assegno per L. 100.000 da devolvere a favore della costruenda Casa di Riposo dei ferrovieri.

* * *

Il personale della Stazione di Milano Farini, tramite « Voci della Rotaia », ha fatto pervenire alla Presidenza della erigenda « Casa di Riposo » la somma di L. 5.000,

per onorare il suo Capo Stazione Superiore Carlo Bertoldini, recentemente insignito della Croce di Cavaliere al merito della Repubblica.

* * *

Queste iniziative si commentano da sole: ferrovieri in servizio ed altri che da tempo hanno lasciato l'Azienda confermano ancora una volta lo spirito di solidarietà che unisce la nostra famiglia. A tutti il nostro grazie di cuore.

ANCONA

● Festeggiato da superiori e colleghi l'Applicato P.le Raffaele Onori, della Divisione Ragioneria, è stato collocato in quiescenza per raggiunti limiti di età.

Anche al cav. Riccardo Pinini, Capo Stazione P.le Titolare, di Civitanova Marche, il personale dell'impianto ha espresso la sua simpatia e l'augurio sincero in occasione del suo collocamento in quiescenza per raggiunti limiti di età.

Hanno pure lasciato il servizio per quiescenza il Capo Gestione P.le Camillo Cottoni, della Divisione Commerciale e del Traffico e il Capo Tecnico P.le Pietro Fura, Capo della Seconda Zona I.E. di Falconara M. A tutti il saluto e l'augurio fervido anche di « Voci della Rotaia ».

● **Binario Dieci** - Il Revisore P.le della Divisione Commerciale Francesco Ciancia ha conseguito brillantemente la laurea in scienze politiche e sociali presso l'Università di Firenze, discutendo una tesi di Etnologia Giuridica con la Chiarissima Professoressa Claudia Massari. Congratulazioni vivissime.

A. Rosso

BARI

● Presso la Segreteria Compartimentale, il Dirigente, Dott. Desiati, ha recentemente consegnato, agli amici Brudaglio, Lombardi, Scozia, Colaianni, Geruzzi e Antonacci nonchè alle gentili Signore Rubino e Sannicandro, il diploma ed il distintivo di « Anziano ». Congratulazioni ed auguri.

● I componenti la Segreteria Comp.le di Bari hanno rivolto al Dott. Ernesto Brillante, trasferito a Reggio Calabria, il loro affettuoso saluto augurale.

● A Bari, dieci con lode al Dott. Fersini e ai componenti del Consiglio direttivo del Dopolavoro, per la 3ª edizione della « Festa del Pensionato », la quale ha chiamato a raccolta, in una calda affettuosità, i Colleghi ed Amici a riposo, festeggiatissimi per la circostanza, da quanti sono ancora in attività di servizio. Dopo le commosse parole del Direttore Comp.le e del Dott. Fersini, ai Pensionati sono stati distribuiti pacchi-dono, assai graditi, fra gli applausi di tutti e qualche lacrima di commozione.

● Sono stati collocati in pensione per limiti di età: a Bari: i Capi treno Carmine Capurso e Nicola Gaudiano, il Dev. Capo Giuseppe Palumbo ed il Macch. 1ª Giuseppe De Palma; a Foggia: l'Ispettore P.le Rag. Amedeo Beomonte; a Taranto: il Controllore Viaggiante P.le Matteo Laganà. A tutti l'augurio di lunga vita serena e felice.

● **Marcia nuziale:** per Marco Gattolla, C. Treno del D.P.V. di Bari, e la gentile signorina Angela Ciccarella. Auguroni.

● **Binario dieci:** La Prof. Anna Maria e il Dott. Antonio D'Erasmo del Cav. Arrigo, hanno conseguito, nello stesso giorno, rispettivamente, l'abilitazione per l'insegnamento nei licei con il massimo dei voti e lode, e la laurea in Economia e Commercio con 110 lode e pubblicazione della tesi. Congratulazioni vivissime ed auguri.

N. Zingarelli

CAGLIARI

● Nella sala di riunione del Comitato d'Esercizio funzionari del Compartimento, colleghi e dipendenti hanno festeggiato con una gran manifestazione d'affetto l'Ispettore Principale Rag. Mario Zuddas, Capo della Divisione Ragioneria che veniva collocato a riposo per limiti d'età. A nome di tutti, augurando al neo-pensionato vita lunga e tranquilla, hanno parlato il Direttore Compartimentale Dott. Gazzei e il collega On. Cara Assessore all'Igiene e Sanità della Regione Sarda. Sono stati collocati in quiescenza per limiti d'età e di servizio l'Assistente di Stazione Giovanni Sau di Chilivani e l'Operaio di 1ª classe Antonio Dessalvi del D.L. di Cagliari. Auguri a tutti da « Voci della Rotaia ».

● L'Associazione « Amici del Libro » proseguendo nel suo programma di manifestazioni artistiche ha con grande successo allestito a Cagliari una mostra collettiva di quadri di giovani pittori isolani. Tra questi abbiamo notato due nostri valenti colleghi: il Segretario Principale Beppe Marongiu della Divisione Lavori e il Segretario Tecnico Principale Paolo Galleri del Reparto Lavori di Sassari.

Lusinghieri giudizi sono stati espressi da tutti i visitatori.

● E' stato affettuosamente salutato dagli amici sardi della Stazione di Oristano il C.G. 1ª classe Mario Gelsomini, trasferitosi nella natia Mantova. Lascia un buon ricordo per l'esemplare e corretto servizio prestato a Decimomannu, Cagliari ed Oristano.

● E' entrato a far parte della famiglia ferroviaria cagliaritana il Capo stazione i.p. Luigi Forconi. Auguri.

● **Cicogna Express:** Marco, al Capo Gestione P.le Umberto Ancis della Divisione Commerciale e del Traffico. Rallegramenti.

A. Luchi

FIRENZE

● L'Ispettore Capo Superiore Ing. Antonio Abrignani, che per oltre tre anni ha tenuto la dirigenza della Divisione Lavori di Pisa, è stato recentemente trasferito a Palermo. Al momento del commiato il Presidente del Dopolavoro Ferroviario gli ha consegnato, a nome dei dopolavoristi pisani, una medaglia ricordo in segno di gratitudine per l'appassionata cura con la quale l'Ing. Abrignani ha seguito le fasi dei lavori per l'ampliamento della sede sociale.

Mentre esprimiamo un cordiale saluto all'egregio funzionario, rivolgiamo il nostro benvenuto all'Ispettore Capo Ing. Giuseppe Zeuli, nuovo dirigente della Divisione.

● L'Ispettore Capo Superiore Ing. Andrea Calicchio e l'Ispettore Principale Ing. Paolo Valentini hanno assunto rispettivamente la dirigenza della Divisione Impianti Elettrici e dell'Officina Motori di Firenze. Esprimiamo loro fervidi auguri di proficuo lavoro.

● Auguri di benessere e serenità al Revisore Capo Domenico Mattioli, all'Applicato Capo Umberto Mazzei, al Controllore Principale Giuseppe Campioni e al Conduttore Capo di 1ª classe Aldo Mantellini, tutti della Divisione Movimento di Firenze, i quali hanno lasciato il servizio per raggiunti limiti d'età.

● **Binario dieci:** Carlo, figlio del Capo Stazione P.le Delfo Loni, di Torre del Lago Puccini, ha conseguito presso l'Università di Pisa la laurea in Medicina e Chirurgia con brillante votazione. Rallegramenti vivissimi.

● **Cicogna Express:** Lidia, al Capo Stazione Osvaldo Bruschi, della Divisione Movimento di Firenze. Felicitazioni ai genitori e auguri a Lidia.

A. d'Errico

GENOVA

● Il personale della Divisione Impianti Elettrici ha salutato e festeggiato l'Ing. Panunzio che ha lasciato di recente la dirigenza della Divisione per assumere più alto incarico presso il Servizio Impianti Elettrici, in qualità di Direttore Centrale. All'indirizzo dell'Ing. Panunzio hanno rivolto calorose parole di elogio e di simpatia gli Ingg. Melis e Bonica, mettendo in risalto la sua preziosa e alacre attività di sette anni di dirigenza. All'Ing. Panunzio che, visibilmente commosso, ha ringraziato, applauditissimo, tutto il personale raccolto intorno a lui, « Voci della Rotaia » formula i più fervidi voti augurali.

● Porgiamo il benvenuto e moltissimi auguri di buon lavoro all'Ispettore Capo, Ing. Angiolo Cipriani, trasferito qui da Roma per assumere, in sostituzione dell'Ing. Panunzio, promosso Direttore Centrale, la dirigenza della Divisione Impianti Elettrici.

● **Marcia nuziale:** per l'A. Macchinista Natale Ghirelli e la gentile signorina Maria Luisa Campolo. Auguri di bene e felicità.

● **Cicogna Express:** Claudia, al Dott. Remo Benedetti dell'Ufficio Collaudi. Ai genitori e alla bambina auguri d'ogni bene.

A. Battaglia

MILANO

● Con la partecipazione di tutti i colleghi ed amici della Divisione Ragioneria, presente il Capo Divisione Dott. Gariboldi, sono stati affettuosamente festeggiati, nel corso di un rinfresco, gli Applicati Capi Vittorio Pini e Pietro Negrini, i quali hanno contemporaneamente lasciato il servizio per raggiunti limiti d'età. Anche i nostri auguri.

● Ad iniziativa del Capo Stazione Titolare di Voghera — con sottoscrizione volontaria — una quarantina, fra Impianti e Stazioni dello stesso Riparto Movimento vogherese, hanno raccolto fra gli Agenti in servizio oltre mezzo milione a favore del Manovale Luigi Remotti, colpito da gravissimo infortunio sul lavoro lo scorso dicembre dopo soli tre giorni di servizio. A Natale, l'infortunato ha ricevuto coi voti più fervidi di tutti i colleghi, l'ammontare della sottoscrizione.

● Il personale della stazione di Cremona, ha festeggiato con un brindisi di addio il Cav. Amleto Bergamaschi, suo vecchio Titolare posto in quiescenza, salutando nel contempo il nuovo Titolare, C.S. Pr.le Angelo Piva. Erano presenti i Capi degli Impianti locali ed il Capo del Riparto Movimento Dott. Nesti. Ai due colleghi il nostro sincero saluto augurale.

● Il Capo Gruppo Compartimentale dei Ferrovieri A.V.I.S., Schiavina, ringrazia di cuore tutti i colleghi del Compartimento di Milano che hanno spontaneamente offerto il loro sangue in occasione della recente sciagura ferroviaria di Monza, ed invita coloro che ancora non si sono inquadrati nell'Associazione a farlo spontaneamente, per sempre più potenziare il già fiorente Gruppo milanese dei volontari del sangue.

● **Marcia nuziale:** per Gianlorenzo Moore, Assistente P.le alla Divisione Lavori, e la gentile Signorina Savina Garavaglia. Felicitazioni ed auguri vivissimi.

L. Paina

VIVONO NEL RICORDO

Caduti sul lavoro

Comp.to Milano - Macchinista 1ª cl. Pierino Vacchini, del Deposito Locomotive di Milano Smistamento.

Comp.to Palermo - Operaio 1ª cl. Tindaro Tarantello, di anni 54, deceduto nell'alluvione nell'Ennese insieme al Direttore Comp.le Ing. Franco del quale era autista.

Ai familiari le espressioni della nostra commossa solidarietà.

NAPOLI

● Nell'ampio Salone per i Corsi Professionali della stazione di Napoli Centrale, si è svolta la cerimonia per la premiazione dei dirigenti che si sono maggiormente distinti nel Concorso per l'abbellimento floreale degli Impianti del Compartimento, nel corso dell'anno 1959. 210 sono stati quest'anno i concorrenti e tutti hanno ricevuto ricchi e bei premi.

● In questi giorni — dopo 44 anni di attività — viene posto in quiescenza per raggiunti limiti di età e di servizio, il Cav. De Donato Alessandro, Applicato Capo della Divisione Lavori e nostro fotoreporter. Il De Donato resta un caro e valente amico del Giornale, e noi confidiamo nel suo attaccamento a « Voci » per una ulteriore collaborazione. Nel salone della Dirigenza Cen.le di Benevento con l'intervento del Capo Riparto Movimento Dott. Del Giudice, dei Capi Stazione Luisi e Volpe e il personale della linea Caserta-Foggia, rappresentato dai Capi Stazione Titolari, è stato calorosamente festeggiato il Capo dell'Ufficio Centrale, Capo Stazione P.le Vincenzo Pirozzolo, collocato a riposo per limiti d'età e di servizio. All'ottimo funzionario ha rivolto parole di commiato il personale tutto offrendogli un gradito ricordo. Affettuosi auguri e molti anni di serena vita familiare.

SCAMBIO DI CORRISPONDENZA

Studentessa francese quattordicenne, figlia di un funzionario della S.N.C.F., desidera iniziare corrispondenza con coetanea italiana per studio lingua.

Scrivere a: Mademoiselle Marie Françoise BRULE' - 61, rue Nationale - Paris 13e -

● E' stato collocato in quiescenza il Csq. Manovale Giuseppe Mingione, della Squadra Rialzo di Caserta, il quale è stato festeggiato da amici e colleghi, nel corso di una cordiale cerimonia svoltasi nell'Impianto, alla presenza del Dirigente, Capo tecnico Vito Gianturco. Anche l'A. Macch. Gennaro Russo della Rimessa Locomotive di Caserta, ha lasciato il servizio per raggiunti limiti d'età. Da amici e colleghi il Russo è stato festeggiato nel corso di una simpatica cerimonia svoltasi nell'Impianto. Tanti auguri.

D. Manganelli

PALERMO

● Si è insediato quale Direttore del Compartimento il Comm. Dr. Ing. Vincenzo Rizzo, già Capo della Divisione Lavori, il quale ha rivolto un caldo e nobile saluto scritto a tutti i funzionari ed agenti del Compartimento. All'Ing. Rizzo, funzionario valoroso, coltissimo e dinamico, il saluto e gli auguri più fervidi e sentiti di «Voci della Rotaia».

● A dirigere la Divisione Lavori, in sostituzione dell'Ing. Vincenzo Rizzo, chiamato dalla fiducia della Superiorità alla Direzione del Compartimento, è stato destinato l'Ispettore Capo Superiore Dott. Ing. Abrignani Antonio, già Capo della Divisione Lavori di Pisa. All'apprezzato funzionario, tanto noto nell'ambiente ferroviario del Compartimento, i migliori auguri ed il saluto di «Voci della Rotaia».

● Nei locali dell'Ufficio del Direttore Compartimentale ha avuto luogo la premiazione dei Capi Stazione e Capi impianto per l'abbellimento floreale delle stazioni. Dall'apposita commissione sono state classificate al 1° posto (ex aequo) le stazioni di Taormina e S. Stefano di Camastra.

● Alla presenza dei figli, nipoti e pronipoti, lo scorso mese si sono celebrate le nozze d'oro dell'ex Cantoniere Gaetano Puliafico e della signora Pasqua Monteleoni, residenti a S. Agata Militello. La coppia felice, che assomma ben 150 anni di età — 81 Gaetano e 69 la signora Pasqua — gode ottima salute, come è visibile dalle foto che pubblichiamo. Ai tanti auguri aggiungiamo anche i nostri, con l'appuntamento per le prossime nozze di diamante.

● Per raggiunti limiti d'età, sono stati posti in quiescenza: il Cav. Vincenzo Palizzolo Isp. 1ª classe della Div. Lavori, il Cav. Rag. Francesco Bertorotta Capo del V Riparto della Div. Ragioneria, il Cav. Alessandro Bottino Applicato Capo della Div. Lavori, il Cav. Raffaele Farinelli Controllore Viagg. Princ. del D.P.V. di Messina, l'Operaio di 1ª classe Vincenzo Arena della 5ª Zona I.E. A tutti il nostro augurio affettuoso.

A. Giuliano Alajmo

ROMA

(Dai Servizi)

● **Approvvigionamenti** - L'Ispettore di 1ª cl. Francesco Bavuso della Sez. 14ª, l'Applicato Capo Olga Cataldi della Sez. 15ª e l'Applicato P.le cav. Giovanni Fioretti della Sez. Personale sono stati collocati a riposo. Anche i nostri auguri.

● **Cicogna Express**: Gabriella, al collega Silverio Di Nora del Magazzino Approvvigionamenti di Roma Tiburtina; Laura, al collega Michele Alfei, del medesimo Impianto. Felicitazioni. (C.C.)

(Dagli Impianti)

● Festeggiato dai colleghi ed amici, che hanno voluto offrirgli una cena di commiato, ha lasciato il servizio per limiti di età, il Capo Gestione P.le Cav. Alfredo Carnevali della Biglietteria di Roma Termini. Anche il Capo Stazione P.le Primo Righetti, Titolare di Capannelle da oltre 23 anni, ha lasciato l'Azienda dopo 44 anni di attività ferroviaria, festeggiato dal personale, amici e conoscenti. Ai due colleghi gli auguri fervidi del nostro Giornale per una lunga e serena quiescenza.

D. Loffredo

TORINO

● Nell'atrio della stazione di Torino P. N. è stata officiata dal Cappellano Militare una Messa in suffragio del compianto Ing. Franco, Direttore Compartimentare di Palermo. La cerimonia ha avuto luogo in coincidenza col passaggio da Torino di una rappresentanza dell'Associazione Bersaglieri in Congedo di Aosta, che si recava in Calabria e in Sicilia per consegnare sussidi e doni alle vittime della recente alluvione.

● Per raggiunti limiti di età e di servizio ha lasciato l'Azienda l'Op. Q. di 1ª cl. Cesare Oliva delle Officine di Torino. Anche il Deviatore Giovanni Borasi, assunto in servizio nel marzo 1918 a Novara, e, ultimamente, di posto a Varallo Sesia, è in quiescenza per limiti di età dopo 42 anni di interrotta attività. Ad entrambi auguri fervidi.

● **Marcia nuziale** per Icaro Cermentini p.i. Capo Tecnico O. M. R. Torino e la Sig.na Rosanna Pietrosanti. Felicitazioni.

● **Cicogna Express**: Giovanna, a Camillo Segreto Op. Q. di 1ª cl. delle O.M.R. Rallegramenti ed auguri.

R. Marello

TRIESTE

● Una simpatica ed allegra riunione si è tenuta a Camporosso, presso Tarvisio, tra il personale della Divisione I. E. di Trieste, assunto negli anni 1934-1935 e che prestò servizio in quella località disagiata. In un albergo del posto, durante un allegro pranzo, furono rievocati episodi lieti e tristi e

quindi, in completo accordo, si sono dati convegno a Bologna, località più vicina alla sede della maggioranza dei convenuti, per rinnovare la loro amicizia e per festeggiare i 25 anni ed oltre di fedeltà all'Azienda Ferroviaria.

L. De Leonardis

VENEZIA

● Nel salone del Palazzo Compartimentale, alla presenza del Direttore Compartimentale, dei Capi delle Divisioni, dei rappresentanti dei Comuni, del Direttore Generale della C.I.T., delle Camere di Commercio ecc., e di numerosi ferrovieri, ha avuto luogo la premiazione dei vincitori del concorso per le stazioni fiorite del 1959.

La commissione è venuta nella determinazione di assegnare cinque premi speciali ex aequo alle seguenti stazioni Calalzo - Codroipo - Pianzano - Sacile e Treviso Centrale, seguite immediatamente da altre otto stazioni, pure ex aequo.

● A Padova con l'intervento del Direttore Compartimentale e di Autorità cittadine e ferroviarie sono stati consegnati agli assegnatari 12 alloggi INA-Casa, per metà a riscatto e per metà in locazione.

● Dopo 44 anni di servizio ha lasciato l'Azienda per la pensione l'Assistente di Stazione Giuseppe Amoroso della Stazione di Feltre, al quale inviamo i nostri migliori auguri.

● Dopo 44 anni di servizio è andato in quiescenza il Manovale Giovanni Heissl festosamente salutato dai superiori e colleghi della stazione di Lison, che hanno offerto al festeggiato un pantagruelico banchetto. Al bravo Giovanni hanno fatto molto piacere le lettere di commiato pervenutegli dal Direttore Compartimentale e dal Capo della Divisione Movimento. Aggiungiamo anche i nostri affettuosi auguri.

● In una sala del Dopolavoro Ferroviario di Belluno, appositamente addobbata, è stata celebrata una Messa, in suffragio dei Ferrovieri defunti, da Padre Massimino Da Piois, cappellano dei Ferrovieri. Dopo la Messa le Autorità Civili, Militari e Ferroviarie si sono recate alla lapide che ricorda i Ferrovieri Caduti e il Cappellano ha impartito la benedizione. Sotto la lapide i familiari degli Scomparsi hanno deposto mazzi di fiori.

● Al caffè — ristorante di Venezia è stato festeggiato il Capo Stazione Superiore, Cav. Nicola Belvedere, titolare di Venezia S. Lucia, che ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età. Al bravo Funzionario, che per le sue capacità, doti di cuore e attaccamento al servizio si è meritata la stima di quanti lo conobbero, vada il nostro più fervido augurio ed anche il saluto del nostro Giornale.

● **Binario Dieci** - Il figlio del Capo Gestione P.le Pietro Manzon, residente a Pordenone, Danilo, ha conseguito la laurea in medicina e chirurgia presso l'Università di Padova. Rallegramenti vivissimi.

● **Cicogna Express**: Diana, al Capo Gestione di 1ª cl. Luciano Pascutto; Luigi, al Capo Gestione di 1ª cl. a. p. Giuseppe Zannier, entrambi di Pordenone. Felicitazioni ed auguri.

F. Poli

VERONA

● A Verona sono stati consegnati ai ferrovieri 24 alloggi INA-Casa costruiti nel nuovo quartiere INA di S. Lucia. La consegna è avvenuta alla presenza del Direttore Compartimentale Ing. Navaretti e di altre autorità ferroviarie, civili e religiose.

● Per raggiunti limiti di età ha lasciato il servizio l'Ispett. P.le cav. uff. Ciro Barillari, Capo del Reparto Contratti della Segreteria Compartimentale di Verona. Al saluto di commiato erano presenti il Direttore Compartimentale ing. Navaretti, il Capo della Segreteria Comp.le cav. Franzutti, e molti altri funzionari e impiegati, i quali hanno calorosamente manifestato al festeggiato la loro effettuosa amicizia con gli auguri più vivi di un lungo e sereno riposo. Anche al Deposito Locomotive di Verona sono stati festeggiati il Capo Deposito 1ª cl. Nicola Caputo ed i macchinisti 1ª cl. Giovanni Zaninelli, Alberto Fragiacomo, Antonio Fortuzzi e Antonio Bianchi, che hanno lasciato il servizio per raggiunti limiti di età. Dirigenti e compagni di lavoro sono intervenuti alla riunione di commiato, conclusasi con un lieto simposio. Auguri vivissimi anche da parte di «Voci della Rotaia».

● L'Ispettore Capo ing. Odorico Andreussi, proveniente da Catania, ha assunto la dirigenza della Divisione Lavori di Verona, in sostituzione dell'Ispettore Capo Superiore ing. Giovanni Ghirotti, assegnato alla Dirigenza della Divisione Lavori di Venezia. Al nuovo Capo Divisione porgiamo, a nome del personale, un cordiale benvenuto.

R. Campagnari

SCAMBIO DI OSPITALITA'

Universitaria piemontese, figlia di ferroviere, vorrebbe trascorrere 15/20 giorni vacanze estive Roma o Napoli, ospite coetanea studentessa, disposta ricambiare ospitalità Casale Monferrato. Scrivere: Graziella Vassallo, Corso Trento n. 9 - Casale Monferrato (Provincia Alessandria).

LE NOSTRE BELLE FAMIGLIE — Santi Villari, Macchinista di 1.ª classe — del Deposito Locomotive di Catania — e la sua moglie Maria Motta, con i numerosi figli nati dalla loro felice unione: Maria, anni 19, Domenica, 17, Elisabetta, 15, Lidia, 12, Aurora, 9, Giovanni, 8, Emanuele, 7, Angelo, 4; Paolo; 2 e Anna; 1. Tanto il Villari quanto la gentile consorte ancora in giovane età, sono orgogliosi della nutrita schiera di ben dieci figli, che fanno degna corona alla loro quotidiana attività.

SPORT, GIOIA, SALUTE E TRENI

Dal mare alla montagna: il treno degli sciatori genovesi è ormai in vista di Limone

In viaggio da Torino a Bardonecchia

Bardonecchia - Arrivo ai piedi del Moncenisio

Bardonecchia - Incontro con la tecnica

(foto Marinelli)

VOCI DELLA
rotaia

(foto Tucci)

ANNO III - N. 3

MARZO

1960

In caverna la centrale di Monastero

L. 40

FRANCIA 0,40 nFr.
SVIZZERA 0,30 Fr.

VOCI DELLA ROTAIA

ANNO III - N. 3 - MARZO 1960

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 861.312.

Direttore Responsabile: Mario Pellegrino — **Redazione:** L. Reposini-Bucciarelli (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci — **Impaginazione:** Ennio Salvatore.

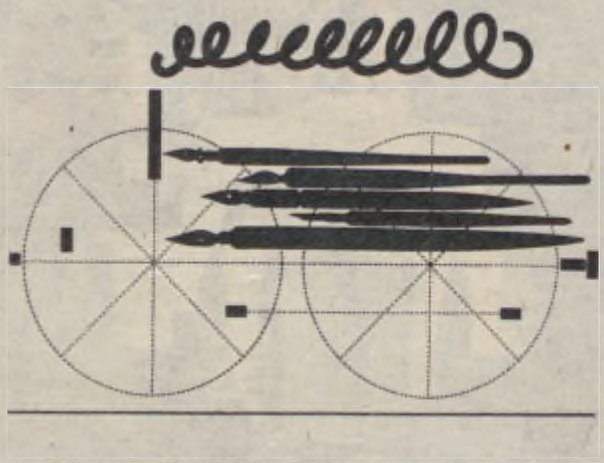
Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

Stampatore: APOLLON - Via Tiburtina 1292 - Roma - Tel. 419.026-27-28-29.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957

ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia nFr 4
« VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 3.800 Francia nFr. 20 - Belgio Fr. 365.



Olivetti Lettera 22

Per ogni scritto, in ogni luogo, la macchina per scrivere portatile.

Non è necessario scrivere romanzi per aver bisogno di una portatile, basta pensare alle lettere di tutti i giorni. Portate in casa vostra la Lettera 22: in poche ore ci saprete scrivere. E i vostri figli impareranno un'altra di quelle cose che nella vita bisogna saper fare: nuotare, guidare l'auto, scrivere a macchina.

olivetti

modello **LL** lire **42.000** + I.G.E.

CAMBIO DI INDIRIZZO

Per evitare disguidi nell'invio del Periodico a domicilio, le variazioni di indirizzo devono essere tempestivamente segnalate alla Redazione a mezzo di un formulario analogo a quello riportato qui di seguito:

Servizio .....

Compartimento .....

Impianto di appartenenza .....

Sigla e numero della fascetta .....

Qualifica ..... **Cognome e Nome** .....

Vecchio indirizzo .....

da sostituire col nuovo indirizzo .....

LA COPERTINA

La pala meccanica alle ultime « smarinate » nella caverna in cui saranno montati le turbine e gli altri macchinari della centrale elettrica di Monastero. La nuova centrale, che si prevede potrà entrare in funzione nel luglio del 1962, sarà in grado di fornire 300 milioni di Kwh all'anno. *Un'ampia informazione tecnica sull'argomento fu pubblicata su « Voci » del settembre 1958.*

L'on. TOGNI PRESIDENTE dell'AIRP

Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Togni, è stato eletto Presidente dell'Associazione Italiana Relazioni Pubbliche della quale la ns. Azienda è Socio Promotore.

Al neo Presidente nonché al Presidente uscente, Sen. Caron, che ha rassegnato le dimissioni perché chiamato alla Vice Presidenza della Commissione Economica Europea, giungano gli auguri più vivi di VOCI DELLA ROTAIA.

Mobili **«A.L.T.»** A. L. TEDESCHI-LIVORNO

Organizzazione specializzata - Vendite per corrispondenza
VENDITA DIRETTA ESCLUSIVAMENTE A PRIVATI

• Consegna gratuita ovunque • Imballaggi specializzati

AGEVOLAZIONI PER I FERROVIERI

80 anni di esperienza garantiscono;
Sicurezza nell'acquisto - Convenienza nei prezzi - Chiedete senza alcun impegno: riproduzioni, fotografie, catalogo con l'invio di L. 100 in francobolli - Facilitazioni di pagamento.

Indicate quali ambienti dovete arredare

SCRIVETECI! Corso Mazzini, 90 - Livorno - Tel. 26.134

Visita alla finestra zero. Da sinistra: l'Ing. Rissone, l'Ing. Donati, l'Ing. Fiacchetti e l'Ing. Albertazzi

Il Direttore Generale, accompagnato dal Prefetto di Sondrio e da alti Funzionari, il 6 febbraio ha visitato i lavori di Monastero. Nella foto, da sinistra: l'Ing. Castracani, l'Ing. Leppo, Direttore del Servizio I.E., l'Ing. Diegoli, l'Ing. Rissone, l'Ing. Giorgi, Direttore dei lavori, l'Ing. Forte, Direttore del Compartimento di Milano

PER ESTRARRE UN MILIONE DI METRI CUBI DI ROCCIA

SEI "FINESTRE„ SULLA MONTAGNA DI MONASTERO

Sulla terra segnata dai cingoli dei bulldozers e indurita dal gelo, le pozzanghere ghiacciate si frantumano sotto i piedi di un gruppo di persone che conversando procedono verso la base di una torre di betonaggio.

— Ho voluto con me anche voi oggi, di nuovo in servizio ancora per un giorno! — Così l'ing. Rissone, rivolgendosi affettuosamente agli ingegneri Donati e Albertazzi che dirigevano il Servizio I.E. al tempo in cui l'opera fu ideata e impostata, ha iniziato la visita ai lavori che le F.S. hanno intrapreso da due anni per la costruzione dell'Impianto Idroelettrico di Monastero, in Valtellina.

E' un ampio cantiere che si estende sul fianco della propaggine montagnosa, tra la confluenza del Màsino ed il lago di Como, lungo la riva destra dell'Adda.

Siamo nei pressi della stazione ferroviaria di Ardenno, all'opera di presa, il cantiere più a monte.

Lo strepito delle macchine pneumatiche e dei motori si spegne nella vallata appena illuminata dal sole, l'Adda mugugna sordamente tra gli opachi colori intristiti da una leggera nebbia.

Tra i piedritti della torre di betonaggio sono spiegati i disegni planimetrici dell'opera che il direttore dei lavori illustra.

Qui, a quota 266, tra le rive dell'Adda inguainate da palificazioni di ferro, le camere a decompressione già frugano nel letto del fiume per costruire uno sbarramento che creerà un invaso, un piccolo lago artificiale di un milione di metri cubi d'acqua. Dall'invaso, una condotta in pressione, lunga più di 15.000 metri, riverserà le acque dell'Adda dopo che, con un salto di 60 metri, avranno investito le turbine della centrale elettrica costruita in caverna a quota 200.

Questa l'opera, in grandi linee.

Ma per ricavare la lunga condotta sei cantieri si sono distribuiti a ridosso della montagna, macchiando vivacemente i vigneti che ricoprono il fianco destro della vallata. Ogni cantiere è sorto intorno ad una finestra, con le baracche in ocra e le alte torri betoniere verniciate in alluminio.

Da queste finestre accedono di giorno e di notte all'avanzamento, le «sciolte» (squadre di specialisti) con le macchine per lo scavo e lo smarino dopo la volata. Da queste finestre mille uomini, alternandosi su tre turni, estrarranno dalla montagna un milione di metri cubi di roccia, che i dumpers spargeranno all'aperto a formare un enorme davanzale.

Ogni cantiere si differenzia nelle dotazioni e nelle attrezzature. Ciascuno presenta aspetti diversi, in quanto la struttura geologica e la tettonica del terreno determinano i metodi e le necessità di alternare la tecnica di scavo e di armamento.

In relazione a ciò, spesso i risultati sono diversi. Ad esempio al cantiere della finestra 1 hanno mostrato con orgoglio all'ing. Rissone i risultati conseguiti avendo portato l'avanzamento oltre i 3.000 metri. In un altro cantiere invece sono state illustrate le difficoltà incontrate, proiettando in galleria una ripresa cinematografica di una fase di lavoro particolarmente complessa. E così via fino al cantiere più a valle, quello della centrale, ove l'ing. Rissone è giunto che era già notte.

Un'ampia galleria d'accesso, già rivestita in cemento, conduce ad un ciclopico androne ricavato nella roccia; qui 100 metri cubi d'acqua giungeranno ogni secondo e si precipiteranno impetuosi sulle turbine. Di qui si dirameranno gli esili fili che, dal 1962, distribuiranno ogni anno altri 300 milioni di chilovattora alle linee di contatto della rete.

Davide SCIOLI

DIESELIZZATA LA JONICA

Il primo locomotore Diesel — che apre una nuova pagina nella modernizzazione e nel potenziamento del traffico sulla Reggio Calabria-Taranto — è stato presentato, alle Autorità e al pubblico, dal Direttore Generale Ing. Severo Rissone.

Da Reggio Calabria a Locri, a Crotone, a Sibari, a Metaponto, lungo la costa più densa di storia, il Diesel ha fatto quindi il suo viaggio inaugurale.

Partito dalla Città della Fata Morgana, con le rappresentanze delle Autorità Civili e Militari al completo, il treno è andato incontro all'antica Locri Ephizefiri, poi a Catanzaro, Sibari, Metaponto, le ridenti località su cui aleggiano ancora il mito e la leggenda ellenica.

Ora, il bilancio di quanto è stato realizzato per il miglioramento dei servizi ferroviari in Calabria si ritrova nel comunicato dello stesso Direttore Generale.

Nell'ultimo decennio, senza contare gli oneri per la ricostruzione, sono state stanziate, e in notevole parte già spese, somme veramente ingenti assegnate parte dalla Cassa per il Mezzogiorno, parte in conto prima fase del Piano Quinquennale delle F.S., parte sul recente Prestito Nazionale di 300 miliardi.

Precisamente:

— 65 miliardi per raddoppiare 200 dei 400 km della linea Battipaglia-Reggio Calabria;

— 4 miliardi per adottare su 325 km della predetta linea armamenti modernissimi. Altri 6 miliardi e 500 milioni per rinnovare il binario su 410 km. della Jonica e 500 milioni per 50 km delle trasversali S. Eufemia - Catanzaro e Paola - Cosenza - Sibari;

— 2 miliardi e 500 milioni per ammodernare gli impianti e gli apparati centrali, segnalamento e sicurezza sulla Tirrenica e per intanto altri 500 milioni per lavori analoghi sulla Jonica;

— 2 miliardi per l'ampliamento dei piazzali e per la realizzazione di numerosi posti di movimento, tanto della linea Tirrenica quanto della Jonica, al fine di rendere più snella la circolazione e di ridurre i perditempo per gli incroci;

— 4 miliardi e 500 milioni per il rifacimento di vecchi ponti in ferro sulla Jonica al fine di consentire la circolazione di locomotive più pesanti, potenti e veloci;

— 1 miliardo e 300 milioni per nuovi alloggi e migliorie alle Case Cantoniere;

— 4 miliardi per l'allestimento di 40 nuove locomotive Diesel da assegnare tutte ai servizi viaggiatori e merci della linea Jonica e delle trasversali al fine di conseguire, in base alla più moderna tecnica, gli stessi benefici risultati di esercizio offerti dalla trazione elettrica ma con minori investimenti di capitali.

Aggiungasi che la rete calabrese, come quella di ogni altra regione d'Italia, ha beneficiato dell'ammodernamento del parco di rotabili viaggiatori e merci.

Sulla Tirrenica i servizi viaggiatori sono interamente disimpegnati a trazione elettrica, con treni ordinari ed elettromotrici, fino alla saturazione dell'attuale potenzialità della linea, tenuto conto dell'esigenza dei trasporti merci.

L'incremento del traffico manifestatosi sulla Tirrenica, in particolar modo dal 1950 ad oggi, è stato fronteggiato aumentando gradualmente il numero delle relazioni viaggiatori fra le quali si ricordano la «Freccia del Sud», il «Treno del Sole», i sussidiari «Conca d'Oro» e Treno dell'Etna» nonchè la recente coppia 885-886 esclusiva per la Calabria (Cosenza, Catanzaro e Reggio Calabria).

I lavori di raddoppio in corso, se in questo momento creano notevoli difficoltà alla marcia dei treni, consentiranno poi sensibili acceleramenti delle comunicazioni da e per la Calabria.

Sulla Jonica, per migliorare le relazioni a grande distanza, si è attivato recentemente il rapido Reggio Calabria-Bari con automotrici termiche tipo 773 che è il più moderno in circolazione sulla rete nazionale.

Così pure si sono gradualmente diminuiti i treni a vapore sostituendoli con treni di automotrici: per questi ultimi, rispetto a 3.200 treni-km del 1938, siamo pervenuti ai 5.000 treni-km di oggi.

Con l'orario estivo 1960 verrà istituita una nuova coppia di rapidi diurni fra Reggio Calabria e Bari in modo da portare a tre le comunicazioni celeri giornaliere fra la Calabria e le Puglie.

Miglioramenti ulteriori si avranno con la sostituzione completa della trazione a vapore con locomotori Diesel, già da tempo in costruzione, e che verranno immessi progressivamente in circolazione a partire dall'autunno p.v., non appena cioè saranno iniziate le consegne che vengono particolarmente seguite e sollecitate.

L'immissione in servizio delle suddette unità consentirà di migliorare anche le comunicazioni sulle linee trasversali della Calabria, dove, peraltro, già oggi si effettuano 14 coppie (fra treni ordinari ed automotrici) sulla S. Eufemia-Catanzaro; 9 coppie (tutte automotrici) sulla Sibari-Cosenza e 16 coppie (2 con treni a vapore e 14 con automotrici a completa aderenza costruite appositamente) sulla Cosenza-Paola.

Le percorrenze minime sulla S. Eufemia-Catanzaro (47 km) sono di 53 primi; sulla Sibari-Cosenza (69 km) di 1 ora e 14 minuti; sulla Paola-Cosenza (35 km con pendenze del 75 per cento) di 1 ora e 18 primi. Esse sono dunque ben lungi dalle basse velocità commerciali di cui talora qualcuno parla, e che riguardano soltanto qualche treno misto raccoglitore.

Adolfo CREMONA

L'Ing. Rissone si intrattiene con i ferrovieri alla Stazione di Reggio Calabria

TRAMONTA IL VAPORE ANCHE PER LE MANOVRE

Nuovi tipi di locomotive Diesel per il servizio di manovra

Per il Servizio Trazione, ammodernamento e potenziamento della Rete significa seguire con unità sempre più potenti e veloci la estensione della elettrificazione delle linee e sostituire, su quelle per cui non è prevista l'elettrificazione, le locomotive a vapore con moderne locomotive Diesel.

Di queste ultime, dopo un primo gruppo di 25 unità prototipo già da tempo in servizio sperimentale su linee del Meridione, altre 100 unità sono state commissionate a varie ditte nazionali, e potranno cominciare ad entrare in servizio verso la fine del corrente anno.

Queste locomotive prototipo, fin dalle prime prestazioni pratiche di prova e collaudo effettuate su linee dell'Italia settentrionale e centrale, hanno dimostrato, come previsto, possibilità di economie di gestione sensibili e di altrettanto sensibili miglioramenti nel servizio, talché la attesa per le 100 unità di serie è vivissima e si hanno continue sollecitazioni.

Parallelamente a tali importanti provvedimenti, la modernizzazione di un altro settore del servizio ferroviario, meno appariscente ma non meno importante, è stata oggetto di studio accurato ed è ormai avviata a concreta realizzazione.

Si tratta del servizio di manovra nelle stazioni e negli scali merci, per il quale da tempo era auspicata la utilizzazione di apposite locomotive Diesel o elettriche di adeguata potenza in sostituzione di quelle a vapore.

Infatti la sempre indaffarata e sbuffante locomotiva a vapore da manovra, che ha tenuto il campo onorevolmente — si può dire — fino a ieri, dinanzi al progredire della moderna tecnica delle costruzioni Diesel ed elettriche ha mostrato con sempre maggiore evidenza la propria inferiorità.

Coi nuovi mezzi risulterà possibile ottenere una maggior celerità nelle manovre ed una economia di personale al quale, inoltre, sarà offerto un ambiente di lavoro più confortevole.

Per il lato economico risulta dal confronto, in primo luogo, lo svantaggio del bassissimo rendimento che caratterizza i generatori — motori a vapore. Si deve inoltre tener conto che pur adeguando razionalmente alle necessità il regime di fuoco, la locomotiva a vapore consuma anche durante i periodi in cui non lavora e, infine, richiede giornalmente movimenti e soste per il rifornimento di acqua e carbone.

La opportunità della sostituzione delle locomotive a vapore da manovra dal punto di vista tecnico-economico non presenta quindi alcun dubbio.

Ciò ha incoraggiato a dare intanto parziale attuazione al programma che sarà completato non appena si disporrà dei mezzi finanziari necessari. D'altra parte alcune Ditte si sono impegnate a costruire e fornire locomotive da manovra con pagamento dilazionato e a provvedere direttamente, per tutto il tempo necessario ad estinguere tale pagamento, anche alla manutenzione.

Ciò è stato concordato almeno per un primo gruppo di unità, per le quali il pagamento viene effettuato con le economie che i mezzi stessi consentono di realizzare in raffronto ai mezzi a vapore sostituiti: dette economie sono tali, per unità impegnate in manovra su tutte le 24 ore, che in un periodo oscillante, a seconda del valore della locomotiva, tra 5 e 6 anni è possibile estinguere il debito contratto che, in definitiva comprende il valore della locomotiva, le spese di manutenzione e gli interessi del capitale in gioco.

Tenuto conto che nel parco F.S. sono già in esercizio da tempo un certo numero di vere e proprie locomotive Diesel da manovra (di provenienza e tipi diversi) e di carrelli automotori da manovra (di piccola potenza, che ben disimpegnano i servizi più modesti), per una completa sostituzione delle locomotive a vapore da manovra si avrebbe oggi un fabbisogno complessivo di poco superiore alle 400 unità.

Le nuove forniture già effettuate o in corso si riferiscono a un complesso di 214 unità di cui 45 già in esercizio mentre le rimanenti vi saranno immesse entro l'anno prossimo.

Nelle fotografie che corredano questa breve esposizione sono mostrate alcune unità i cui primi esemplari sono già in esercizio nelle stazioni di Milano C.le, Verona, Pisa, Livorno, Napoli.

E' da mettere qui in particolare rilievo la funzionalità della cabina di comando, la razionalità e modernità degli accessori, apparecchi di controllo e di sicurezza, la realizzazione del doppio comando per la guida del mezzo indifferentemente dall'uno o dall'altro lato della cabina.

Sostanzialmente queste locomotive possono essere raggruppate in tre diversi tipi con i quali è possibile coprire tutta la gamma dei servizi da svolgere e cioè:

— locomotive a due assi, del peso di 30 tonn. e potenza istallata o potenza di taratura del motore Diesel per 250 C.V. circa. Tutte utilizzabili per manovre leggere o di medio impegno e dotate di trasmissione idraulica. N. 45 unità;

— locomotive a tre assi, del peso di 35-40 tonn. e potenza istallata di 350-400 C.V., atte per manovre di medio impegno o pesanti e per eventuale effettuazione di treni leggeri su linee secondarie. N. 140 unità.

Per 80 di dette unità vale ancora la soluzione classica motore Diesel, trasmissione idraulica o idromeccanica, mentre le restanti 60 unità, da utilizzare su piazzali di stazione o scali elettrificati, sono state realizzate in versione completamente elettrica con presa di corrente dalla rete normale a 3600 Volt a mezzo di normale pantografo.

— Locomotive a carrelli (Bo - Bo) del peso di circa 64 tonn. e potenza istallata di 700 C.V. per manovre pesanti ed eventuali treni su linee secondarie.

Alla progettazione tecnica di queste locomotive ed allo studio tecnico-economico ha provveduto il Servizio Materiale e Trazione in collaborazione con le Ditte costruttrici.

Per alcuni tipi e particolarmente per le 60 unità elettriche tale collaborazione è estesa anche alla parte costruttiva: l'industria privata fornirà l'apparecchiatura elettrica vera e propria ma il montaggio e l'adattamento di tutta la parte meccanica della locomotiva verranno effettuati nelle officine F.S.

Fabio MELANI

L'interno della cabina di comando di una locomotiva Diesel di manovra

FIUMICINO:

aereo + treno

L'incremento incessante del traffico aereo e l'avvento dei moderni plurireattori, che per la loro velocità d'impatto esigono piste d'atterraggio lunghissime (almeno finchè non sarà tradotto in pratica quotidiana il sistema del decollo e dell'atterraggio verticali) hanno imposto la costruzione del nuovo aeroporto internazionale di Roma, il « Leonardo da Vinci ». E la necessità di ubicarlo in luogo molto aperto, a grande visibilità sull'intero arco dei 360°, e di consentire un avvicinamento progressivo da quote ragguardevoli senza picchiate eccessive, ha indicato come località più idonea per il nuovo Aeroporto quella di Fiumicino, piccolo centro sul mare, distante 34 km da Roma.

Questa distanza ha posto anche per Roma — o meglio, ha reso più vivo, anche per Roma — il problema dei trasporti terminali, dalla città all'aeroporto e viceversa: con le velocità di crociera dei mezzi aerei moderni e con le contemporanee difficoltà del traffico stradale urbano, oggi occorre maggior tempo per andare dal centro di Roma a Fiumicino di quanto non ne occorra per volare da qui a Milano.

Ad ogni modo, il mezzo che risolve in gran parte la situazione è stato già inventato da tempo: è il treno. Con una linea moderna ed efficiente, si può andare dall'aeroporto intercontinentale al cuore di Roma, in soli 25 minuti.

La realizzazione, che traduce in pratica un coordinamento che in effetti può risolvere molti problemi, ci sembra densa di interesse anche per i nostri lettori; e perciò abbiamo pregato l'Ing. Ferroni del Servizio Lavori e Costruzioni di descriverne le caratteristiche.

Il collegamento ferroviario tra Roma città ed il suo Aeroporto Intercontinentale, ormai in fase avanzata di realizzazione, è destinato a soddisfare numerose esigenze. E certo non deluderà le aspettative, visto che i tecnici che si sono occupati della questione hanno anche fatto tesoro delle preziose esperienze derivanti dagli analoghi impianti al servizio dei maggiori aeroporti europei, come quelli di Londra, Parigi e Bruxelles, che dispongono di efficienti collegamenti ferroviari con i rispettivi centri urbani.

In prossimità dell'aeroporto, le attrezzature ferroviarie saranno ubicate sotto il piano di terra per non disturbare il servizio degli aerei. Le stazioni capolinea saranno efficienti e funzionali, in grado di ben soddisfare le necessità di una clientela del tutto particolare.

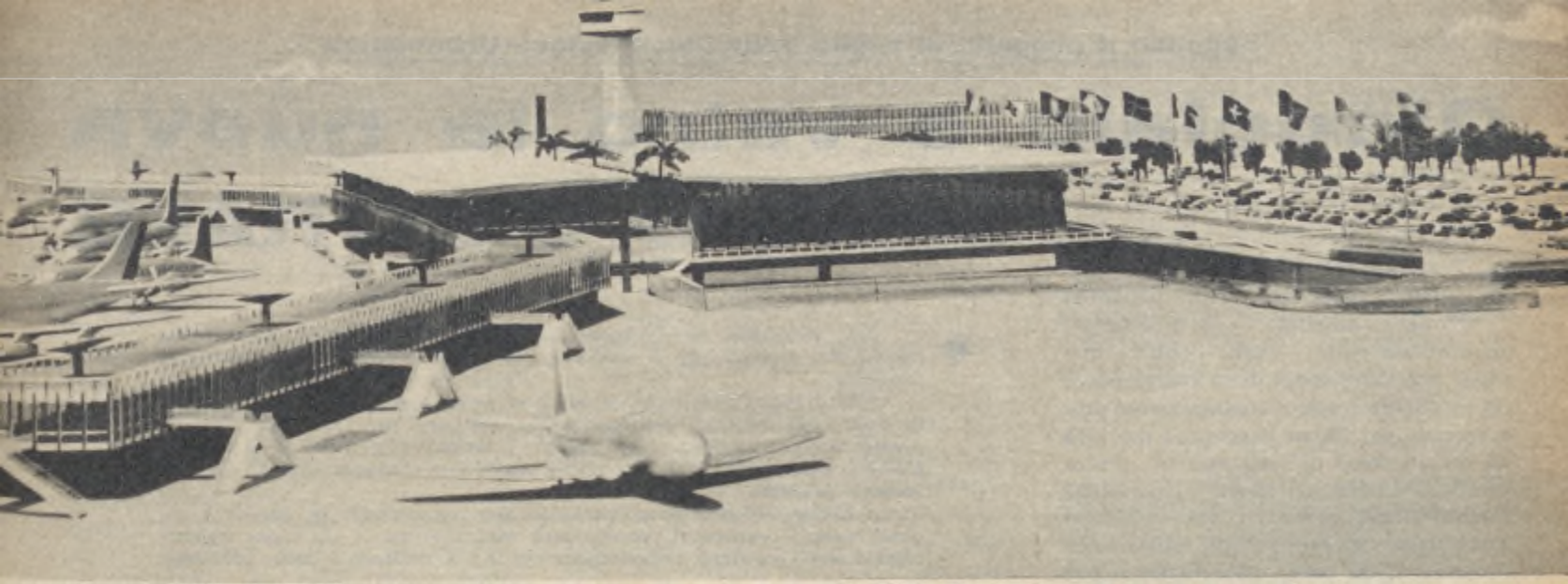
La via sarà tutta a doppio binario e munita delle più moderne apparecchiature, che permettono una circolazione snella e veloce.

A Roma l'impianto di partenza e d'arrivo verrà ubicato sul lato della stazione Termini che dà su Via Giolitti, ove attualmente fanno capo le ferrovie laziali. Sebbene non ancora definita nei particolari, la stazione sarà fornita di tutti i locali accessori necessari ai servizi di un « air terminal »: atrii, biglietterie, sale di aspetto, locali per lo smistamento dei bagagli, per la dogana, scale mobili per condurre i passeggeri dal piano terra al piano del ferro, dove sono i binari di partenza dei treni. Capaci e rapidi ascensori e montacarichi completeranno le attrezzature per il trasporto delle merci, della posta e dei bagagli.

Il materiale rotabile sarà di nuova costruzione e svilupperà notevoli velocità, con forti accelerazioni e pronte decelerazioni. In pratica, esso è già pronto, in quanto — in esecuzione di un vasto piano che prevede il potenziamento delle comunicazioni suburbane — sono stati già da tempo commissionati all'industria nazionale mezzi leggeri, dalle particolari caratteristiche.

All'uscita da Roma Termini, i convogli si immetteranno sulla linea Roma-Pisa, a doppio binario, che seguiranno fino alla stazione di Ponte Ga-

Veduta del piazzale antistante l'aereoporto (bozzetto)



Così appariranno l'aerostazione e il molo Est

leria. Il traffico su questa linea è già ora particolarmente intenso, e quindi — per consentire anche il passaggio dei numerosi treni diretti o provenienti dall'aeroporto — sul tratto Roma Termini-Ponte Galeria si installerà il blocco automatico a sezioni ravvicinate, che permette di immettere in linea convogli susseguentisi ad una distanza minima di 1.500 metri.

Giunti a Ponte Galeria i treni devieranno sull'attuale linea per Fiumicino, che sarà raddoppiata e munita di blocco semiautomatico. La stazione di Ponte Galeria verrà dotata di un modernissimo apparato centrale elettrico a leve di itinerario.

Si arriverà quindi all'attuale fermata del Porto, dalla quale si diramerà il tronco che porterà alla stazione dell'aeroporto. Attualmente l'edificio della fermata è ben poca cosa, e pertanto sarà completamente rifatto: la linea architettonica di quello futuro si adatterà perfettamente tanto allo stile degli edifici dell'aeroporto, quanto all'ambiente marittimo che lo circonda.

I locali per gli uffici e per il servizio dei viaggiatori saranno vasti, accoglienti e ricchi di grandi vetrate che permetteranno al sole ed all'aria di penetrare generosamente: in breve, più che ad una stazione il nuovo edificio assomiglierà ad un ridente chalet, quale potrebbe trovarsi in una delle nostre più celebrate stazioni balneari.

Questo aspetto civettuolo nasconderà però le perfezionate attrezzature tecniche necessarie all'intenso e veloce movimento dei treni, tra le quali, anche qui, un moderno apparato centrale elettrico a leve di itinerario.

Dalla nuova stazione di Porto, il doppio binario divergerà da quello che prosegue per Fiumicino e, in dolce declivio comincerà a scendere «interrandosi», fino a raggiungere in galleria i locali sottostanti la stazione aeroportuale. Anche questo tratto di linea verrà attrezzato con il blocco automatico.

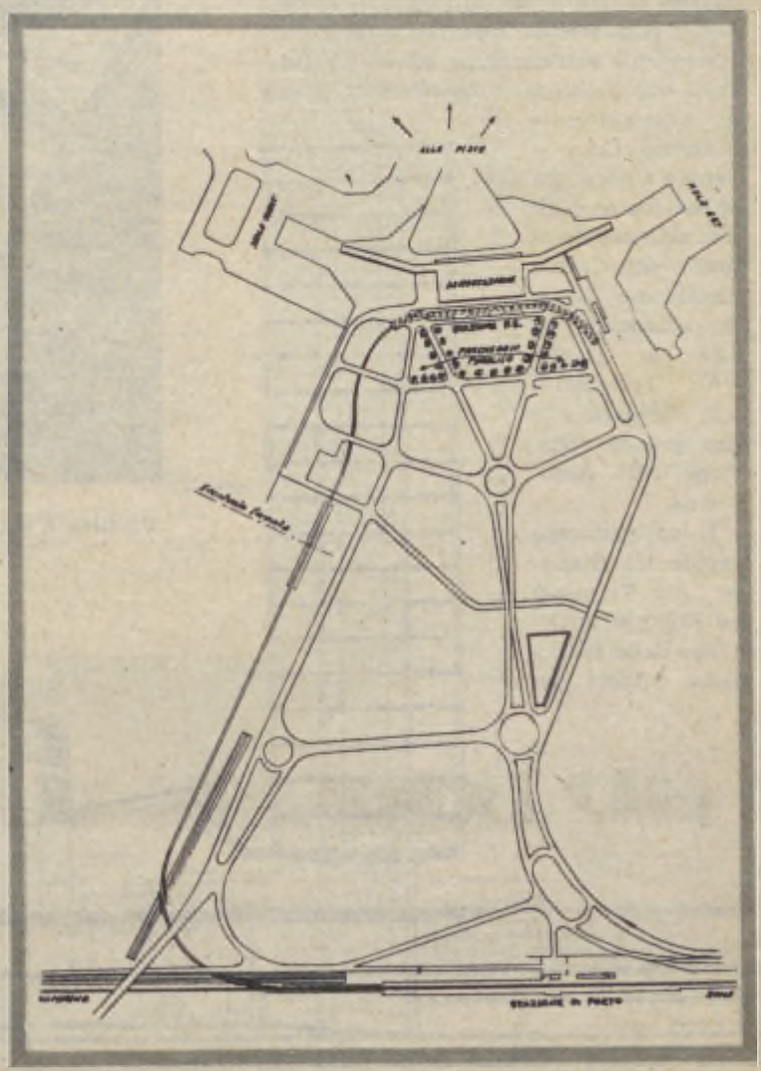
La stazione F. S. dell'aeroporto sarà assai semplice, praticamente solo i due binari, a cielo scoperto: ma i marciapiedi che consentiranno l'accesso ai treni saranno protetti da pensiline e collegati da scale mobili alla soprastante, imponente aerostazione.

Per non interrompere il transito dei mezzi stradali sui binari, ad un'altezza di 6 metri verranno gettate tre ampie passerelle.

Gli impianti ferroviari destinati al servizio dell'aeroporto sono stati dunque improntati alla sobrietà ed alla funzionalità. Oltre 20.000 viaggiatori al giorno potranno raggiungere Roma dall'aeroporto e viceversa, in 25 minuti. Partiranno ed arriveranno nel cuore di Roma, a due passi dai grandi alberghi.

Nè del collegamento ferroviario usufruiranno solo i viaggiatori: gli esperti prevedono infatti un movimento imponente di bagagli e di merci.

«Bene arrivati» dunque ai turisti che viaggiano in aereo. Ancora una volta è la ferrovia che dà, in nome dell'Italia, il suo cordiale saluto a tutti ed in particolare a chi verrà a Roma per le prossime Olimpiadi.



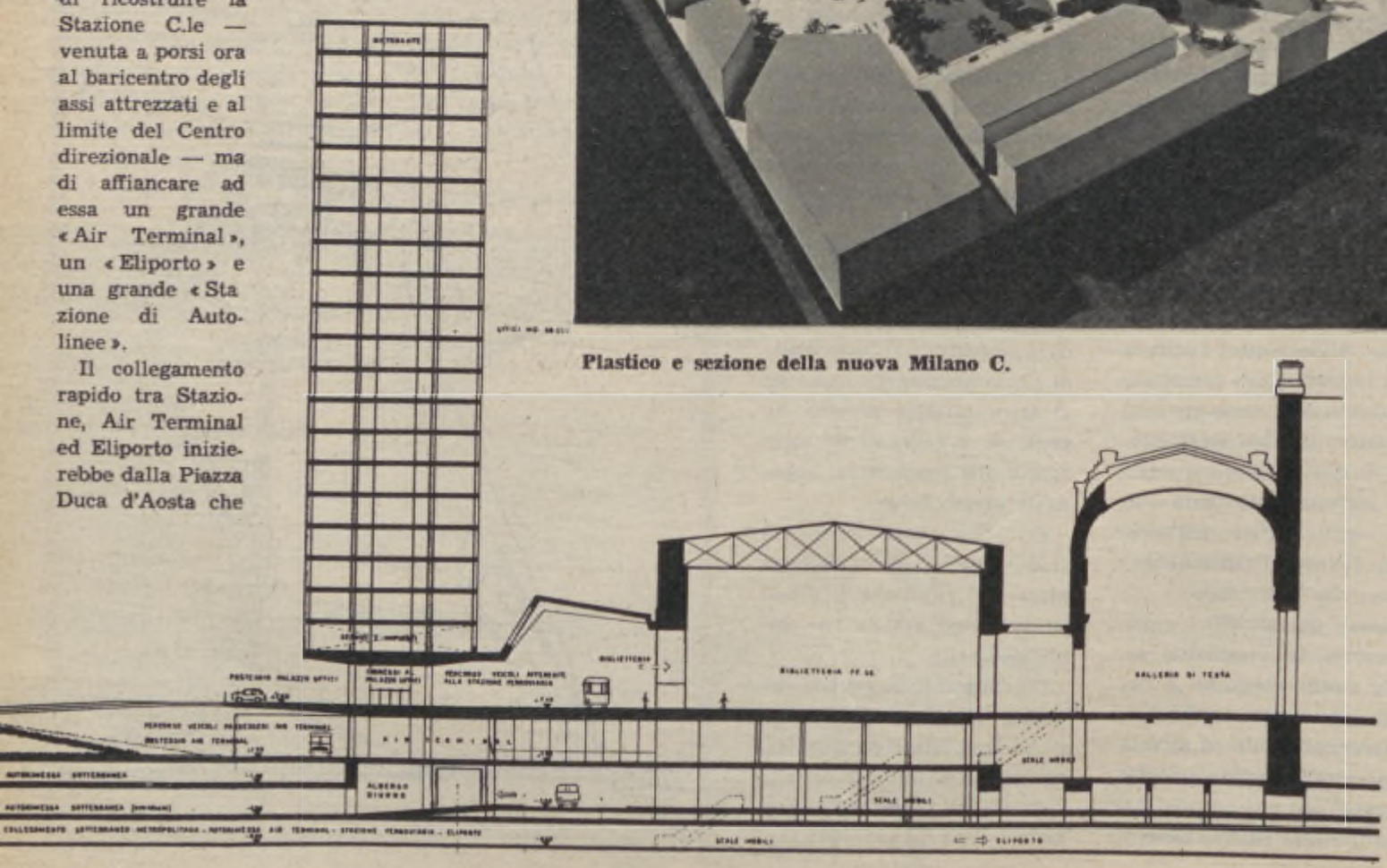
D'acciaio e vetro la nuova MILANO CENTRALE

L'interesse che i problemi urbanistici della metropoli lombarda hanno suscitato — da qualche anno a questa parte — nella pubblica opinione, con l'attuazione di un complesso di opere a largo respiro, organicamente programmate dal Piano Regolatore del 1953 ed ora in corso di realizzazione (centro direzionale, assi attrezzati, nuove linee metropolitane, nuova stazione di Milano P.N.), lascia sperare in una sollecita approvazione, da parte della Commissione Urbanistica del Comune, dell'ardito progetto di centralizzazione dei trasporti avente per fulcro la stazione di Milano Centrale.

Il progetto, che propone la soluzione di un «NODO CENTRALE» dei trasporti urbani ed extra-urbani di Milano C.le, è stato elaborato — in collaborazione coi tecnici delle Ferrovie dello Stato — dagli architetti *Minoletti* e *Gentili* vincitori del concorso del 1953 per il miglioramento e la trasformazione della tanto discussa Stazione meneghina.

Avvalendosi dei risultati della pianificazione in atto e dei problemi di traffico ormai chiaramente impostati e facilmente prevedibili nell'ampiezza ed entità futura, i due architetti propongono non solo di ricostruire la Stazione C.le — venuta a porsi ora al baricentro degli assi attrezzati e al limite del Centro direzionale — ma di affiancare ad essa un grande «Air Terminal», un «Eliporto» e una grande «Stazione di Autolinee».

Il collegamento rapido tra Stazione, Air Terminal ed Eliporto inizierebbe dalla Piazza Duca d'Aosta che

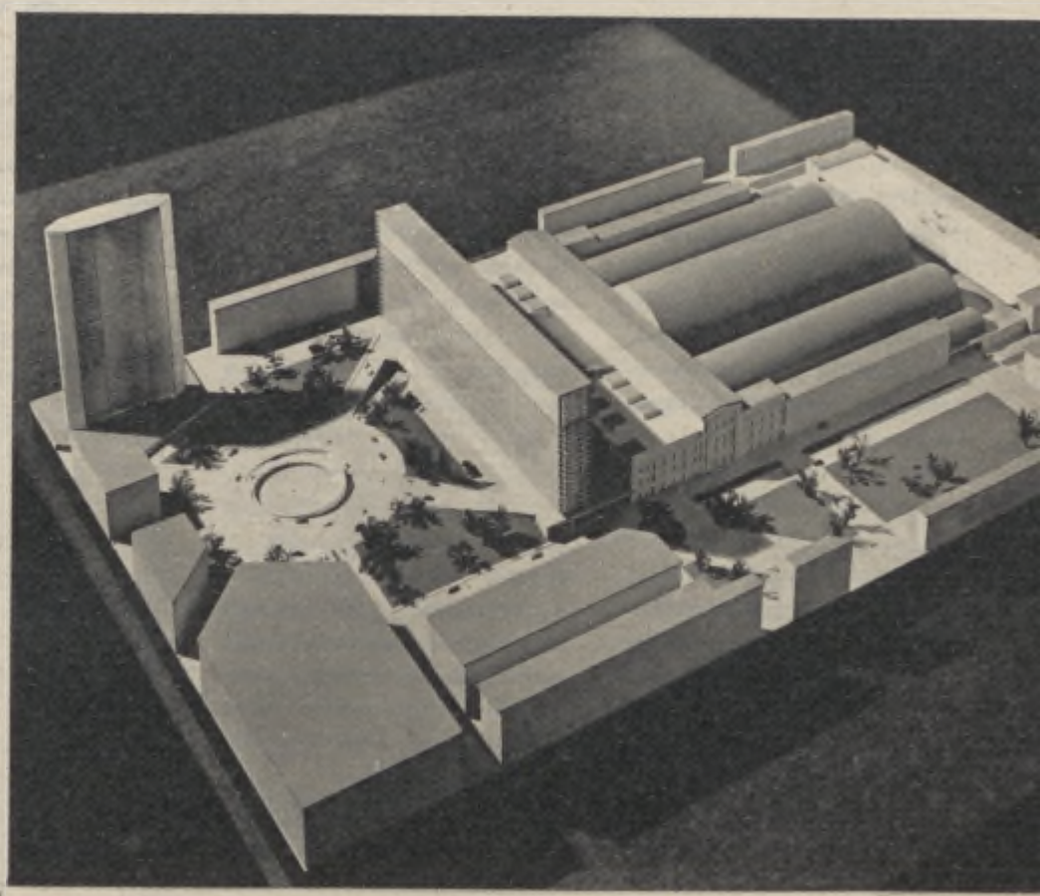


Echi vivacissimi ha dovunque suscitato la notizia dell'avvenuta presentazione del progetto per la nuova Milano C.le al Sindaco della metropoli lombarda.

Non è molto tempo che, in visita al superbo grattacielo Pirelli, proprio di fronte alla stazione, avevamo sentito schernire, per l'ennesima volta, la pesante barocca architettura del vecchio fabbricato viaggiatori: ed a ragione. L'eccezionale unanimità di quei giudizi negativi ci conferma, quindi, che l'argomento interessa.

A tutt'oggi è ancor presto per poter dire con sicurezza se, quando e con quali eventuali varianti il progetto sarà realizzato: ma la sua stessa elaborazione è segno manifesto dell'attenzione che le F.S. dedicano a questo problema.

n.d.r.



Plastico e sezione della nuova Milano C.

verrebbe totalmente trasformata.

Nuove arterie di traffico, disposte attorno ad un lago artificiale, darebbero il via ad un processo di canalizzazione del traffico selezionandolo e differenziandolo per introdurlo, senza interferenze, ai diversi livelli.

La piazza, in lenta salita, porterebbe mediante due rampe a tenaglia, tutti i veicoli motorizzati, pubblici e privati, direttamente al piano dei binari (quota + 7,40).

Alla quota intermedia (+ 1,50) verrebbero instradati, lungo canali sotterranei, tutti i veicoli diretti all'Air-Terminal che a sua volta si collegherebbe in verticale col sovrastante Eliporto.

L'imponente pista di decollo dell'Eliporto verrebbe ricavata coprendo una parte dei binari a quota sovraelevata (+ 16,50) con una platea armata, subito dopo l'uscita delle grandi coperture in ferro.

I treni in entrata e in uscita si snoderebbero al disotto della pista, all'attuale livello (+ 7,40) con notevole margine di sicurezza (+ 9,10). Non si esclude peraltro — data la presenza delle linee aeree di alimentazione a 3.000 volt — la completa copertura del piazzale estendendo la platea alle tettoie; in tal caso la pista di decollo avrebbe una lunghezza di 1800 metri ed una larghezza di 200.

L'Eliporto assicurerebbe oltre che il trasporto dalla Ferrovia agli aeroporti della metropoli, rapidi collegamenti tra le principali città del Nord: Genova - Torino - Venezia.

Una linea ferroviaria diretta allaccerebbe peraltro in 25-30 minuti, con un servizio di elettromotrici a navetta, direttamente la stazione F.S. coll'aeroporto della Malpensa.

L'intera Piazza Duca d'Aosta ospiterebbe in sotterranea (a quota — 4,80) una gigantesca autorimessa capace di contenere circa 6.000 automezzi: a questa si accederebbe, dal piano del grande lago artificiale, mediante due rampe.

Sotto l'autorimessa (a quota — 8,00), e quindi facilmente accessibili ai viaggiatori in arrivo, si verranno a trovare — infine — le linee 2 e 3 della metropolitana.

I collegamenti in orizzontale e in verticale tra Galleria di testa, Air-Terminal ed Eliporto verrebbero effettuati mediante nastri trasportatori e scale mobili.

Un grande passaggio sotterraneo meccanizzato — a corsa scorrevole —, indipendente dalla rete della metropolitana e riservato ai pedoni, collegherebbe le stazioni di Milano Centrale e Porta Nuova.

Il progetto prevede inoltre di ricavare una grande stazione di autolinee, capace di sostenere l'incremento delle 260 linee già esistenti e dei 700 pullmann attualmente in servizio, coprendo il piazzale di Porta Nuova e collegando tra loro i nuovi ponti di Viale Zara e di Via Farini.

L'autostazione sarebbe così dislocata nelle immediate vicinanze di piazza Baimonti a confine con uno degli assi attrezzati.

E' facilmente intuibile che qualora venissero rispettati tutti i presupposti di una così ampia impostazione, un nodo di trasporti così completo assicurerebbe un efficiente sistema di trasbordi da una comunicazione all'altra: dalla ferrovia alle linee metropolitane, alle autolinee, agli aeroporti; offrirebbe, inoltre, servizi di collegamento, per viaggiatori e per merci, rapidi, coordinati, simultanei.

La centralizzazione dei trasporti nella stazione di Milano C.le, imporrà necessariamente una completa trasformazione strutturale e funzionale del monumentale ed anacronistico F.V.; trasformazione praticamente intrapresa sin dal primo giorno della sua giovane vita (1931) per adeguare — di volta in volta — con misure di emergenza i servizi per viaggiatori (bagagli al piano della galleria di testa, scale mobili, biglietterie sussidiarie, ristoranti e tavole calde) alle moderne esigenze dei traffici in espansione.

Con la demolizione del corpo avanzato della Galleria delle Carrozze per innestare al suo posto un moderno Palazzo degli Uffici, il piccone porrebbe fine ai mali stessi della sua origine in chiave architettonica e funzionale.

Si affaccerebbe sulla piazza — come indicato in progetto — un gigantesco edificio, lungo 210 metri, alto 83, capace di ospitare 4000 locali su 22 piani di cui 5 destinati agli Uffici Compartimentali ed i restanti a un Centro Commerciale ove troverebbero sede le Compagnie di Turismo, banche, agenzie, uffici vari.

L'edificio collegherebbe, mediante rampe esterne, la sottostante piazza con la nuova Galleria di testa (+ 7,40), ove troverebbero sede definitiva la nuova biglietteria nonchè tutti i servizi occorrenti ai viaggiatori di transito e in arrivo (ristoranti, cinema, farmacia, banche, servizi telefonici e postali, negozi, buffetterie etc.).

La monumentale stazione che Ulisse Stacchini progettò con tanta cura e passione seguendone le sfortunate vicende senza poterla vedere finita, deporrebbe le inutili pesanti spoglie per dare posto all'acciaio leggero, al vetro luminoso, al confortevole arredo.

Siamo convinti che la stazione di Milano non potrà sottrarsi al destino dell'avvenire, in questa era dinamica ed esigente. L'Europa avrà allora la maggiore e più moderna stazione, concepita nei termini propri, cioè come organismo urbanistico dipendente dal sistema di traffico generale: uno schema che R.J. Neutra ebbe chiaramente ad indicare nel progetto della Rush City Air Transfers, fin da circa trent'anni fa.

V. Lena

L'«INDOMITA» DI POZZANO

Guglielmina Fanara

Era una piccola donna, quella che conobbi sedici anni fa, quasi ragazza, così energica, volitiva, fiera; sovente mi ero inutilmente provato a definirla con un attributo che ne rendesse compiutamente il carattere, così interessante.

Ora che Guglielmina Fanara non c'è più, affiora spontaneo in punta di penna l'attributo giusto e pertinente: indomita. Veramente indomita, per le lotte sostenute nella sua purtroppo breve esistenza e per la ferrea volontà di sopravvivere con cui ha duramente lottato contro il male inesorabile, per cinque lunghi anni. Ed ha lottato non stando a letto ma continuando a vivere per sè e per gli altri, dando tutto di se stessa, moltiplicandosi nell'impiego delle sue energie con una foga ed un entusiasmo che, se anche cozzavano, e spesso, contro il tuo temperamento, non potevi non apprezzare ed ammirare.

D'intelligenza viva, abile, lavoratrice instancabile, bramava il lavoro come il pane ed era avida di tenerezza e di amore, di amore intenso nel chiaro significato di carità cristiana. Aveva doti che raramente si riscontrano o che si preferisce non riscontrare in una donna e per questo non sempre la sua opera era scevra di scontri: ma che donna singolare e quanto poco fortunata!

Nata a Napoli il 29 Agosto 1921, a nove anni rimaneva orfana di padre — controllore di 1ª classe — perdendo così anche il dolce sapore della casa, del focolare, della carezza che tanto si brama da chi ci ha dato la vita.

Fu, infatti, a spese dell'Opera di Previdenza che seguì gli studi, dalle elementari alle magistrali, nel Regio Conservatorio di S. Pietro a Colle Val d'Elsa.

Nel 1940 lasciò il Collegio col diploma di maestra e si inscrisse all'Istituto Universitario Orientale di Napoli, ove nel 1944 si laureò in Lingue, letterature e istituzioni europee, con specializzazione in quelle tedesche.

Il 5 maggio 1943, mentre cominciavano a imperversare sulla città partenopea i massicci bombardamenti aerei e l'esodo della popolazione verso la campagna diventava sempre più intenso, l'indomita assumeva servizio presso la Sezione Trazione di Napoli, passando poi al Movimento e infine veniva distaccata all'Ufficio del Capo Compartimento ove raggiunse la qualifica di Applicato (era così sfortunata che non ebbe nemmeno la promozione cui aveva diritto, data la complessità dell'applicazione del nuovo Stato Giuridico).

Gli anni più dolci li trascorse così, nel turbinare degli eventi bellici, tra privazioni, stenti e paure, e nel pazzesco infernale dopoguerra che infuriò a Napoli.

Risuonavano ancora gli echi della insurrezione di giugno dei monarchici napoletani, quando lei, l'indomita, accettava un incarico con la prospettiva di un lavoro enorme e di una responsabilità notevole quanto imprecisabile, specie per una giovane di appena 25 anni: nel 1946 assumeva la dirigenza di un nuovo Collegio dell'Opera di Previdenza, istituito in quella gemma del golfo che si chiama Pozzano, sotto le pendici del maestoso Faito, nei pressi di Castellammare di Stabia.

Un centinaio di ragazzi da inquadrare, disciplinare, far studiare, ma soprattutto amare per dare ad essi assieme all'istruzione un pallido surrogato di amore familiare. Erano tempi eroici, quelli; ma ella sentì la grandezza dell'impegno e si buttò nella lotta. Scattante, decisa (a volte ti dava l'impressione di una certa felinità), ricca di un travolgente dinamismo, lottò con tutte le sue energie, con tutti i mezzi (e spesso occorreva molta indulgenza e comprensione dei fini che perseguiva, per non scontrarsi con lei).

Avida di affermazioni, le piaceva sì assumere talvolta atteggiamenti da dominatrice ma sotto sotto anelava all'affetto, ad un focolare tutto suo che le facesse rivivere quello intravisto più che goduto per così pochi anni nella casa dei genitori. Se avesse trovato l'affetto, forse l'indomita si sarebbe domata.

Diresse il Collegio di Pozzano ininterrottamente per quattordici anni, commettendo anche sbagli per valutazioni errate o per esuberanza di attività; ma ogni anno la navicella, immancabilmente, approdava alla riva.

L'aver perduto il babbo appena ragazzina e l'esser stata dieci anni in Collegio, costituì per lei condizione ideale per comprendere la psicologia degli orfani a lei affidati. Aveva addosso l'argento vivo; «strillava» a volta tanto che non sapevi ove attingessero tanta forza le sue corde vocali, faceva trillare il fischietto, per mettere ordine, come farebbe un bambino impazzito; ma traboccava d'affetto e di tenerezza e non si stancava mai.

Dopo qualche anno dall'istituzione del Collegio, invece di bambini ebbe bambine: la dirigenza divenne meno dura ma non per questo più facile.

Bisognava vederla nei momenti cruciali, quando non si sa come spartirsi tra l'infermeria e i dormitori e la cucina e le aule scolastiche; una sequela di locali e tante tante scale da salire e da scendere. O quando infuriava il temporale, col vento che a Pozzano è particolarmente violento, mentre il mare mugghia paurosamente e i fulmini scrocchiano e le bambine si spaventano e non sai come fare e cosa fare per acquietarle e rasserenarle.

L'indomita. Era appena finito l'anno scolastico che si attaccava con i turni di colonia estiva e lei, invece di concedersi un meritato, distensivo riposo, dài sotto con i nuovi arrivati che la facevano doppiamente tribolare perchè numerosi e perchè non avvezzi alla disciplina di una comunità.

Andava avanti, e benchè spesso mugugnasse le leggevi negli occhi la soddisfazione dell'opera che compiva: il sorriso era radioso, la trasformava.

Ma il dolore e la sfortuna non erano ancora sazi di lei. Dal 1954 tonsillectomia, appendicite, diversi successivi interventi più delicati, sul filo del rasoio e poi... la fine.

Eppure, tra un episodio e l'altro, ella tornava a Pozzano, tra le sue bambine, più decisa, più volitiva, quasi non avesse ad esserci dolore nè morte per lei, allora e mai.

Due Direttori Generali e cinque Direttori Compartimentali, da quando è stata a Pozzano, hanno avuto modo di apprezzare e lodare la sua dirigenza.

Guglielmina Fanara lascia un grande vuoto nel Collegio che l'ha vista per tanti anni alla ribalta; un'eredità di affetto in centinaia di bambine e di giovinette; lascia un ricordo enorme in tutti coloro che le vissero accanto.

Mario BOTTA

Come ci vede la stampa

Un'occasione non certo felice per parlare delle Ferrovie è stata fornita alla stampa dal disastro di Monza, seguito a distanza di un mese dell'incendio della Freccia dei Due Mari *sulla direttissima Bologna-Firenze. Sono state elevate severe, e spesso ingiuste, critiche all'indirizzo della nostra Azienda e qualche giornale, come « LA VOCE REPUBBLICANA », è giunto perfino a domandarsi se le F.S. sono in grado di offrire sufficienti garanzie di sicurezza ai viaggiatori. Ma alla base di tutti questi rilievi, c'è stato il riconoscimento implicito del giusto orientamento delle F.S. per quanto riguarda il rinnovamento degli impianti e del materiale mobile e l'invito a moltiplicare i mezzi finanziari e gli sforzi verso questo obiettivo.*

« Il CORRIERE DELLA SERA » in modo particolare, occupandosi dell'incendio sotto la galleria di Monte Adone, ha rilevato che se le periodiche verifiche in officina al materiale rotabile non vengono sempre eseguite, ciò dipende dall'insufficienza del parco ferroviario e dal ciclo di utilizzazione del materiale stesso che non consente soluzioni di continuità. Perciò conclude il giornale, «se si vuole raggiungere un maggior grado di efficienza e di sicurezza della nostra rete ferroviaria, come tutti desiderano, è lo Stato che deve provvedere con nuove costruzioni di materiali e di impianti, e dando ai tecnici i mezzi finanziari per attuare tanti progetti che da tempo attendono esecuzione ».

Del resto maggiori investimenti per il materiale rotabile vengono sollecitati anche dagli industriali del settore. Pubblicando il consuntivo di attività dell'industria produttrice di materiali ferroviari, « IL SOLE » ha fatto presente che se le ordinazioni per nuove costruzioni recentemente assegnate nel Piano Quinquennale stanno a testimoniare lo sforzo delle F.S. per migliorare le condizioni della Rete, nondimeno l'insufficienza dei fondi messi a disposizione, oltre che a mettere in crisi l'industria interessata, porta inevitabilmente a peggiorare la qualità del servizio per difetto e vetustà del materiale. A tal proposito c'è da ricordare che il Piano Quinquennale non rappresenta un punto di arrivo nel processo di ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie e lo stesso Ministro Angelini in Parlamento ha annunciato lo studio e l'elaborazione di un « piano poliennale », che permetta alle F.S. di affrontare i molteplici problemi che ancora restano da risolvere.

Del « piano poliennale » ha parlato anche il Direttore Generale nel corso di una conferenza tenuta a Reggio Calabria. Ne ha dato notizia il « MOMENTO-SERA », che unitamente al « GIORNALE DEL MEZZOGIORNO » e agli altri quotidiani del Sud, ha dato grande rilievo alla visita effettuata dall'ing. Rissone agli impianti ferroviari della Calabria, sottolineando la opportunità della presa di contatto tra i dirigenti delle F.S. e le autorità locali nel momento in cui si predispongono i piani regionali di sviluppo. I giornali del Nord, invece, e in particolare il « CORRIERE DELLA SERA » hanno dedicato molto spazio all'illustrazione degli aspetti tecnici e finanziari del progetto per la sistemazione della Stazione Centrale di Milano. Il settimanale « OGGI » ha pubblicato un ampio servizio sull'argomento, mentre in un articolo di terza pagina comparso su « IL GLOBO », Egidio Sterpa ha voluto rievocare la storia della Stazione Centrale, che « era già vecchia quando nacque » nel 1931 su un progetto predisposto nel 1906 e che tante polemiche suscitò prima e dopo la sua realizzazione. La stazione — scrive l'A. — è come un biglietto da visita per una città, e certamente i forestieri che nel giro di trenta anni sono sbarcati a Milano non hanno ricevuto una buona impressione dalla monumentale stazione, il cui stile un critico definì « assiro-milanese ».

Alla Stazione Centrale, anzi ai 72 capistazione di Milano « che pilotano i treni come lo stato maggiore di una nave » sono stati dedicati due articoli de « LA NAZIONE » di Firenze, mentre il « ROMA » di Napoli e il « PAESE-SERA » hanno pubblicato sulla terza pagina due elzeviri aventi lo stesso titolo: « I treni ». Si sa i viaggi in treno hanno sempre offerto spunti brillanti a scrittori e giornalisti e spesso un'avventura di viaggio perde il suo sapore di cronaca. Ecco per esempio il racconto di un breve viaggio da Roma a Napoli in un treno affollato fatto da Nino Longobardi su « IL MESSAGGERO »: « Ci sarebbe lo scompartimento riservato ai signori deputati. C'è dentro un solo deputato. E' giovane, mingherlino, porta occhiali con montatura pesante di falsa tartaruga. Lontano e quasi solenne dal suo posto d'angolo, fuma nello scompartimento vuoto. Ogni tanto lancia un'occhiata nel corridoio gremito... Ma c'è però un tale in treno che entra nello scompartimento riservato e si siede. La porta resta aperta e sto a guardare. Poco dopo l'« invasore chiede: « Onorevole, le spiace spegnere la sigaretta, mi dà un poco fastidio il fumo... ».

Renato MATTONE

ALLOGGI INA-CASA A VERONA

Nel corso di una cerimonia presenziata da autorità civili, ferroviarie e religiose, il Direttore compartimentale, ing. Navaretti, ha consegnato a 39 famiglie di ferrovieri le chiavi degli alloggi INA-Casa, costruiti a Verona presso il Ponte Catena.

Si tratta di alloggi costruiti in base all'art. 8 della Legge 1948-1955, prenotati dagli assegnatari mediante versamento anticipato di una somma e riscattabili in 10 anni col pagamento di un modico canone mensile di affitto.

I fabbricati, forniti di moderne comodità, di impianto di riscaldamento centrale e di ascensore, sono costati 129 milioni di lire.

Altri fabbricati consimili, per un complesso di 73 alloggi, sono in corso di costruzione in varie zone residenziali di Verona.

Nel 1959 sono stati consegnati ai ferrovieri del Compartimento di Verona i seguenti alloggi:

Fabbricati INA-Casa: n. 83 alloggi (442 vani legali), con una spesa di L. 234 milioni;

Case patrimoniali: n. 24 alloggi (120 vani legali), con una spesa di L. 70 milioni.

R. Campagnari

dei rumori della stazione, Teodoro non ha prestato eccessiva attenzione all'ordine dato al suo aiutante. Qualche istante dopo smette di scrivere e si alza in piedi per osservare meglio la manovra attraverso la vetrata della cabina. Vede bene la locomotiva che si sposta a 500 metri sulla destra, presso il passaggio a livello sulla strada di Metz, ma non può distinguere bene su quale binario è entrata. Nonostante il traffico intenso la cabina I di Rombas non è sopraelevata e la visuale è scarsa. Ma Teodoro si fida: la manovra del treno di carbone si ripete quattro volte la settimana. Klein passa ora al treno successivo. E' il « merci » delle 14,33, cinquanta cisterne di benzina in arrivo da Moyerre, destinate ai reattori della base aerea di Metz-Frescaty. Klein lo istrada sul 1° binario.

Il treno non ha fermata a Rombas. Augusto Faradon, il macchinista, riduce soltanto la velocità a 55 km/h perchè i binari sono in curva e limitano la visuale dei segnali. Quando sta per giungere al passaggio a livello di Metz, Faradon vede l'ostacolo. Inspiegabilmente, contro ogni regolamento, contro ogni supposizione la locomotiva isolata è ferma sul binario di corsa. Faradon manovra la leva di inversione del vapore ed urla al fuochista: « Bada, Gauteron, salvati se puoi! ». In un attimo i due uomini hanno fatto lo stesso gesto, il gesto dei piloti della rotaia nelle situazioni disperate. Si sono aggrappati con le mani al tetto della cabina appoggiando i piedi sugli strumenti di bordo e rivolgono un pensiero a Dio e alle persone care. Ora attendono il grande urto.

LA STAZIONE IN FIAMME

di Georges Mazoyer

Teodoro Klein, Deviatore Capo a Rombas, freddo e duro con gli altri come con se stesso, singhiozza. La cucina, il buffet, la tavola da pranzo, tutto quel piccolo mondo costruito pezzo a pezzo, paga per paga, ha preso di colpo l'aspetto dei relitti dopo la tempesta.

Solo nell'oscurità della stanza, sdraiato sul letto di ferro coi globi d'ottone, Teodoro cerca il sonno. Ma attraverso gli occhi arrossati alcune immagini danzano contro il soffitto celestino, terribili come la giustizia e l'ingiustizia riunite.

*

Quella giornata del Capo Deviatore Klein, da principio era stata uguale a quella dei ferrovieri di tutto il mondo.

Terminato il pasto di mezzogiorno, Teodoro si era sdraiato sulla sedia a braccioli della cucina per ascoltare la radio e bere il caffè. Dopo il notiziario s'era appisolato. Poi la pendola dell'ingresso aveva suonato le 13, l'ora della partenza. Egli montava in servizio alle 14 e la stazione era distante meno di mezz'ora. Ma a Teodoro piaceva andare senza fretta attraverso le vie della cittadina dove l'alto forno delle acciaierie Sidelor è familiare come un secondo campanile.

Alle 13,45 Teodoro giunge in stazione. Il « posto 1 », la cabina scambi principale, è situato in stazione presso i binari di corsa. Teodoro stringe la mano a Krentz (al quale dà il cambio) e al suo aiutante Herriot, poi consulta l'ordine di manovra, pieno come al solito.

Rombas è una piccola stazione ma vi si svolge un traffico importante: l'acciaieria e le vicine miniere della Sarre determinano un intenso movimento di carri merci.

Teodoro prende posto al suo tavolo di lavoro, firma il registro delle consegne e compila brevi ordini di servizio riguardanti l'ora, la composizione e la direzione dei treni nella zona di sua competenza. Non c'è telefono automatico e la trasmissione di quei messaggi ai posti dipendenti occupa buona parte del suo tempo. Alla manovra delle leve provvede Herriot, l'aiutante.

Alle 14,18 entra in stazione sul binario 2 (adiacente al fabbricato Viaggiatori) un treno che trasporta carbon fossile.

Dal binario 2 all'uscita della stazione si dirama, attraverso uno scambio, un raccordo privato che conduce all'acciaieria. Il treno di carbone deve imboccare quello scambio la cui manovra spetta al posto secondario n. 2. L'operazione si effettua regolarmente. Lasciati i carri di carbone la locomotiva raggiunge gli scambi.

Ore 14,25, il posto 2 domanda al posto 1: « Quando potete darmi la via libera per la locomotiva isolata che torna dall'acciaieria? »

« Subito dopo il " viaggiatori " »

Infatti alle 14,31 un treno viaggiatori entra in stazione sul binario 1, parallelo al 2. Teodoro dispone gli scambi per l'uscita e alle 14,32 il treno riparte.

Herriot, l'aiutante, si volta adesso verso Klein intento a scrivere un fonogramma: « Il posto 2 attende sempre l'invio della locomotiva isolata, la faccio passare? ».

« Sì » risponde Klein. Herriot chiama il posto n. 2 e dà « via libera ». Gli occhi fissi sulla carta e le orecchie piene

Non c'è più un solo attimo di amicizia da perdere: ecco perchè i due uomini hanno voltato la testa l'uno verso l'altro e si guardano negli occhi. Dietro, un mare di benzina, dinanzi a loro la locomotiva isolata. Macchinista e fuochista esitano un attimo con gli occhi sbarrati dal terrore e saltano fuori. Poi lo schianto tremendo. La locomotiva investita, con un balzo di 150 metri ha arato il pietriccio della massicciata strappandogli i suoi rami d'acciaio. Dal suo posto Teodoro, come in un incubo, ha udito le ruote della locomotiva slittare per l'inversione del vapore (è un tragico rumore sul quale non c'è da sbagliare). Ha appena il tempo di drizzarsi contro la vetrata e le sue mani stringono la testa come in un morsa: « Mon Dieu! » I vagoni-cisterna si accavallano. Il più alto tocca la linea aerea e una enorme scintilla azzurrina schiocca attraverso il polverone. Il fuoco divampa improvvisamente, rabbioso. E' un calore d'inferno. I macchinisti del treno investitore si schiacciano contro i manometri ma dal dolore del colpo sanno che non sono morti. Saltano a terra attraverso i getti di vapore furioso e si sentono circondati dal calore della benzina in fiamme. Fuggono dal groviglio metallico e corrono urlando attraverso i binari:

« Attenzione, aiuto, attenzione, salta tutto in aria! » La città è lì, vicinissima, con le sue case piene di gente, ma i due uomini hanno l'impressione di gridare in un deserto.

Al posto 1 Teodoro, come tutti gli altri, è fuggito. Ma quando giunge davanti al suo ciclomotore sa dire a sé stesso che la fuga non si addice a un ferroviere, a

LA PAGINA DI FAMIGLIA

Questa pagina è dedicata ai familiari dei ferrovieri. Tutti coloro che desiderano collaborarvi, possono inviare alla Redazione racconti, novelle, cronache, rievocazioni, pezzi di colore, poesie, disegni, foto. Il materiale migliore sarà di volta in volta pubblicato e, a fine d'anno, verrà formata una graduatoria dei collaboratori più attivi ai quali verrà assegnato un premio.

Aria di Roma in tram

A Roma c'è un'aria antica dappertutto, così facile a respirarsi che a pensarci bene fa ridere anche fra una preoccupazione e un pensiero molesto.

Aria di Roma per le strade, nei cinema, nei caffè, nelle osterie e particolarmente nei tram. Dove stiamo stretti, pigiati, sconosciuti, dove non dovrebbe accadere nulla all'infuori di sporadiche proteste per le pestate dei piedi da parte di gente che non ama questo genere di catarsi, all'infuori delle frasi sdegnose del signore che invita i malcapitati « a prendere il taxi ».

Il povero conducente che la tecnica ha circuito, raramente riesce a tirare su un po' di fiato per riscaldare il tedioso turno di guida: aprire e chiudere la porta, « accidenti » ad una macchina che gli taglia la strada, moccoli ai micromotori che tentano di sbarrargli il passo, indugianti occhiate alla bella ragazza che aspetta un altro tram, altri piccoli incidenti che si attorcigliano come ripetuto rosario al cerchio. A meno che il conducente non sia ventriloquo, come quello della CS, che Bigiaretti cercò affannosamente per una settimana salendo e scendendo da tutte le circolari.

Finalmente lo trovò: era proprio lui quello che fa il verso di tutti gli animali, forse per aiutare il collega fattorino a non sgolarsi invitando i passeggeri con quel garbo del « vadino avanti ». « Lasciate passa' li ragazzini » fa il ventriloquo conducente; i ragazzini gli si mettono attorno e se lo giostrano per una breve ricreazione.

Qualche volta si stabilisce fra il conducente e i passeggeri un'intesa che diviene poi vera e propria amicizia. Fino a pochi anni fa un mio amico tornava a casa in zona Monteverde, con l'ultima corsa della notte.

Aveva l'abitudine di prendere l'ultimo gelato in un caffè vicino al capolinea del 28. Una sera gli venne in mente che anche i suoi tranvieri avrebbero gradito rinfrescarsi con un cono. Ne prese due e salì sul tram.

Devo soltanto aggiungere che il nostro amico era un romano autentico. Di quei tipici romani che fanno tutto sul serio, ma per pudore scherzano e scherzano in un certo modo da far pensare che scherzino davvero, invece agiscono istintivamente in funzione di una loro filosofia, dove le dosi dell'umorismo, del distacco, dell'umanità, della solidarietà, dell'intuizione, della sobrietà, mescolate ed equilibrate nel corso dei secoli hanno inventato la formula del loro carattere.

E' ancora quel tipo di romano che alla domenica se ne va « fuori porta » e si sdraia al sole, sull'erba. Ma se una volta prende il notturno affollatissimo e non sa più mettersi le mani in tasca perchè crede di essersi trasformato in sardina in scatola e ha sonno perché ha fatto tardi, o magari è soltanto avvilito dalla stanchezza, e s'imbatte in un fattorino che brontola senza impegno « bijetto » (e lui non può pagare perchè le sue braccia appartengono alla folla ed egli ha perfino dimenticato di chiamarsi Nando) e che con indolente serietà all'improvviso lo guarda e capisce il suo dramma e prende una decisione in suo favore:

— Mbè a voi non ve faccio pagà perchè state scomodi, — allora quel romano che fa? Scoppia a ridere con tale passione che gli spuntano le lacrime. E si convince di essere nato nella più grande città del mondo.

Valeria MONTESI

---

un Deviatore Capo, sopratutto quando la catastrofe proviene dagli scambi. Ritorna sul piazzale. Dinanzi a lui l'incendio divampa, la torcia liquida si spande sui binari e lambisce le case, gli alberi hanno perso di colpo tutte le foglie. In stazione un fumo nero ha invaso i locali, i tavolati cominciano a bruciare. Bisogna avvertire subito Metz. Teodoro si precipita nella cabina scambi già raggiunta dalle fiamme:

« Pronto, prontooo! qui Rombas, aiuto, togliete la corrente: tutto è in fiamme, aiuto! ».

Poi corre verso i binari. Un proposito disperato lo spinge: staccare le cisterne ancora intatte e portarle lontano liberando il passaggio per l'arrivo dei pompieri.

« Che vuoi fare? » domanda Hurt il vecchio guardiano del posto 4 che gira disperato attorno al suo casotto.

« Staccare le cisterne! ».

« Andiamo ».

Trovano una locomotiva di manovra e la conducono a marcia indietro in coda al convoglio. Klein si infila sotto le ruote dell'ultimo vagone intatto, il ventiquattresimo. L'incendio ruggisce alle sue spalle, gli agganci scottano.

« Presto, grida Hurt, ancora un attimo e saltiamo tutti in aria! ».

Teodoro trova adesso tanta calma e tanto coraggio come mai avrebbe pensato. La sua vita non conta più, vuole soltanto evitare il peggio, salvare la vita agli altri, riscattare a qualunque prezzo la sua colpa involontaria.

Finalmente i ganci cedono, Teodoro guarda appena il troncone di treno intatto che si allontana e si asciuga il sudore col berretto bruciacchiato. Giungono i pompieri e crivellano l'immenso rogo con i loro potentissimi getti di schiuma, la polizia fa sgombrare i civili. La stazione brucia, si mettono in salvo le merci del magazzino e i mobili degli uffici. Teodoro è dovunque, infaticabile, presso le cisterne in fiamme, in cabina, al telefono, alle barelle dei feriti, non conosce stanchezza, nè fame nè sete. Il Capo stazione Lebon, che durante la guerra ha avuto per due volte la sua stazione distrutta, si avvicina ora a Klein:

« Jamais deux sans trois, mon chér, tu vois Théodore, il y à quand même un bon Dieu! ».

A sera ritrovano Teodoro disteso su una barella, la pelle nera e gli arti bruciacchiati. Il fuoco è quasi domato, grazie al suo coraggio, nessun morto e qualche ferito.

*

L'indomani un gruppetto di uomini silenziosi attraversa il cancelletto del giardino. Gli uomini in impermeabile vanno a fare il loro mestiere. Teodoro Klein li aspetta. « Ferite involontarie », « errore professionale »: anche queste parole Teodoro se le aspettava. Cosa rispondere agli inquirenti? Lui era il responsabile, non avrebbe discusso su questo punto. Sul piano umano la bilancia avrebbe dovuto oscillare tra l'incomprensibile errore di trasmissione e il gesto che ne aveva impedito le conseguenze tragiche. Quanto alle « cause tecniche »... Chi potrà mai sapere per quali « cause tecniche » accade, nella vita di un ferroviere, che in un certo momento l'occhio non si trovi esattamente dove dovrebbe, l'orecchio crede di non aver sentito e venti anni di memoria, di esperienza, lo tradiscono d'un colpo?

(Da Paris-Match - Traduzione dal francese di Domenico Loffredo).

ATTENZIONE: lavori in linea

Con un articolo apparso sulla «Tecnica Professionale» del marzo 1959, il Direttore Generale si è rivolto a tutti i ferrovieri perchè collaborino alla lotta antinfortunistica.

Dalla statistica riportata nell'articolo risulta che il maggior numero di infortuni mortali, occorsi nell'intera Rete nel periodo 1954-1958 riguarda il personale di linea (79 unità) e i manovratori e deviatori della stazione (74 un.).

Si tratta infatti degli agenti più esposti ai rischi in quanto il lavoro si svolge letteralmente tra i binari, rischi che si accrescono qualora non si osservino rigorosamente le norme di sicurezza.

Le cifre citate nell'articolo del Direttore Generale non comprendono tutti gli incidenti occorsi al personale delle imprese appaltatrici dei lavori d'armamento, che provvede, in buona parte, alla manutenzione e al rinnovamento dei binari e della massicciata dell'intera Rete.

Troppo sangue, dunque, sui binari: e perciò non bisogna stancarsi, non bisogna trascurare occasione per richiamare il personale ad una stretta e continua osservanza delle norme di sicurezza indicate dai regolamenti e suggerite dall'esperienza, e raccomandare che non si lasci alcunchè di intentato per combattere validamente il pericolo.

Al fine di migliorare le condizioni di sicurezza dei ferrovieri addetti all'armamento, sono stati iniziati da tempo alcuni studi ed esperimenti per sostituire mediante dispositivi automatici di sicurezza, più moderni e più idonei alle caratteristiche del traffico attuale, «veloce e silenzioso», i vecchi sistemi di avviso: talvolta, infatti, essi sono difficilmente avvertibili dal personale di linea e di macchina, specialmente in condizioni atmosferiche avverse.

Non è da sottovalutare, a questo proposito, anche l'interesse dell'economia dell'Azienda, dato che le cosidette «catene di vigilanza», impiegate nei casi di ridotta visibilità per la protezione «a vista» dei cantieri di lavoro lungo la linea, gravano sensibilmente sulle spese della manutenzione dei binari. (Vedasi in proposito quanto riferito nell'articolo pubblicato nel Bollettino di informazioni delle F.S. - Fasc. 7/8 del luglio-agosto 1951: «Un dispositivo per la protezione dei cantieri di lavoro lungo linea»).

Sempre per la sicurezza del personale dell'armamento potrebbe essere utile l'estensione di sistemi di lavoro basati su piccole squadre di Cantonieri (come già praticato per es. con il sistema dell'«imbottimento misurato») dotati di attrezzature leggere facilmente rimovibili all'avvistamento del treno.

Si osserva a questo proposito che l'impiego di estesi cantieri di lavoro su binari in esercizio con grande numero di operai, distanziati spesso in più gruppi addetti alle varie operazioni, porta di conseguenza una maggiore difficoltà della protezione con i mezzi attualmente a disposizione, data la possibile confusione degli avvisi, specialmente in caso di ridotta visibilità o di nebbia.

In ogni caso, una oculata ed attenta prevenzione con l'osservanza di tutte le norme precauzionali, specialmente lungo le linee principali con traffico assai veloce e frequente, è una buona garanzia per scongiurare incidenti.

Prima di iniziare qualsiasi lavoro lungo la strada ferrata è necessario prendere tutte le precauzioni dettate dai regolamenti per evitare di essere sorpresi dal treno, specialmente in situazioni di scarsa visibilità ed in condizioni climatiche avverse, sospendendo immediatamente il lavoro non appena avvertito l'apposito segnale e togliendosi subito dal binario, rimuovendo in pari tempo qualsiasi ostacolo che possa interferire con la circolazione ferroviaria.

Occorre altresì far attenzione, dove esiste il secondo binario, a tutti i treni in transito nelle due direzioni: a volte basta il solo spostamento di aria per travolgere un uomo.

Maggiori accorgimenti necessitano nei lavori in galleria, dove, per le difficili condizioni di visibilità e di spazio, occorre prendere particolari precauzioni per non essere sorpresi dai treni.

I dirigenti che vivono fianco a fianco col personale d'esercizio effettuino frequenti controlli per accertare che siano sempre osservate **tutte** le norme di prevenzione e svolgano un'azione diretta a suscitare e vivificare un «complesso di prudenza», e a evitare ogni rilassamento, ogni trascuratezza.

Parallelamente a nuovi mezzi tecnici di prevenzione, bisogna creare tra i ferrovieri più esposti al rischio, una particolare mentalità antinfortunistica che non ammetta distrazioni. Ciascuno deve avere sempre la sensazione di un pericolo imminente; se è necessario, le raccomandazioni e gli ammonimenti diventino ossessionanti (magari li ripeta un altoparlante ad ore fisse!): insomma, occorre fare tutto il possibile per salvaguardare l'incolumità e la vita dei nostri compagni di lavoro.

Gustavo DE ROSA

DIFENDIAMO NOI STESSI

Il Capo squadra cantonieri Severino SALVINI del Tronco 18° della Divisione Lavori di Firenze, mentre provvedeva alla chiusura della portella di un carro tramoggia restava infortunato riportando la frattura del radio del braccio sinistro giudicato guaribile in gg. 60.

Il SALVINI avendo assunto la posizione di cui alla foto n. 1, veniva colpito dalla leva che ad un certo momento della manovra non riusciva più a trattenere.

Se avesse impugnato la leva con ambedue le mani, come nella foto n. 2, il SALVINI avrebbe sicuramente evitato l'infortunio.

Nella manovra di meccanismi a leva che per cause imprevedibili possono vincere la forza di colui che la esegue, è da evitare la esposizione di parti del corpo sulla corsa dei meccanismi stessi.

NATO IL SERVIZIO AFFARI GENERALI

Con il primo marzo, ha avuto pratica attuazione la divisione del Servizio Personale ed Affari Generali in due Servizi denominati rispettivamente « Servizio Affari Generali » e « Servizio Personale », divisione disposta con Decreto Presidenziale fin dall'aprile 1959.

Già nel periodo dal 1905 al 1920 l'ordinamento delle F.S. prevedeva un Servizio Segretariato ed un Servizio Personale, che vennero poi fusi in un solo Servizio.

Senonchè il nascere e lo svilupparsi, specie nell'ultimo decennio, di nuove esigenze sia sul piano interno che su quello internazionale, l'affermarsi di nuove tecniche di studio e di ricerca, la necessità di predisporre piani economici, finanziari e tecnici organicamente coordinati, hanno indotto a considerare l'opportunità di costituire una unità organica altamente specializzata, atta appunto a soddisfare quelle esigenze.

A ciò si è appunto inteso provvedere con l'istituzione del nuovo Servizio, alla cui organizzazione di fatto si è in questi giorni provveduto.

Il nuovo organismo assumerà, quindi, compiti, se non del tutto nuovi, certo sensibilmente più ampi nel campo degli studi generali e, aspetto di particolare rilievo, curerà il coordinamento di quelli effettuati dai vari Servizi. Inoltre predisporrà i programmi generali ed analizzerà, infine, i risultati conseguiti; esso opererà, in sostanza, come una segreteria degli organi direttivi dell'Azienda in modo che questi possano disporre di tutti i necessari elementi di giudizio per le successive decisioni.

Il Servizio Personale è, in pari tempo, ricondotto alle sue già vaste naturali funzioni: questo costituisce un elemento di chiarificazione che non potrà non tornare a vantaggio dell'Azienda.

Questa vasta operazione coincide, praticamente, con il collocamento a riposo del Direttore Centrale di 1ª classe Ing. Giobbe, che quindi ha diretto fino all'ultimo l'ormai scisso Servizio P.A.G.

Funzionario di provata capacità, l'Ing. Giobbe entrò nella nostra Azienda nel 1921 e fu destinato al Reparto Trazione di Bolzano. Nel 1930, dopo un'ampia esperienza nell'esercizio, fu chiamato presso la sede centrale del Servizio Trazione. Nel 1954 fu nominato Capo Compartimento di Bari e l'anno successivo passò a dirigere il Compartimento di Genova. Infine, dal dicembre 1956 era a Capo del Servizio P.A.G.

In questo periodo sono state realizzate numerose iniziative e risolti vari problemi interessanti il personale. Basti citare l'approvazione dello Stato Giuridico, l'istituzione della Giornata del Ferroviere, la concessione di Distintivi e Diplomi d'Onore agli Anziani della Rotaia, le Onoranze ai Caduti e agli Infortunati sul Lavoro.

Arnaldo LEPRI

A dirigere le nuove unità sono stati designati i Direttori Centrali Dr. Santoni (al Servizio Affari Generali) e l'Ing. Valdiveso (Al Servizio Personale).

Sono i più giovani Direttori di Servizio dell'Azienda e questo promette i vantaggi di un'azione lunga, continua, coerente, che affronti ab ovo gli importanti problemi che si troveranno sul tappeto e li porti a soluzione.

« Voci della Rotaia », che ben ha conosciuto le doti di mente e di cuore dell'Ing. Giobbe e, ancor più da vicino, quelle dei suoi successori, rivolge al primo il suo cordiale pensiero e i migliori auguri per il nuovo incarico di Presidente della Società Termoelettrica Siciliana, che gli è stato affidato, ed esprime al Dr. Santoni e all'Ing. Valdivieso i più fervidi voti di buon lavoro.

Nel momento in cui lascio l'Azienda per raggiunti limiti di età, desidero anzitutto ringraziare quanti mi furono vicini durante i miei quarant'anni di servizio. Ma non solo a costoro va il mio pensiero affettuoso: dalle colonne di questo nostro giornale voglio salutare — da ferroviere a ferroviere — il personale tutto che per più di tre anni ho avuto l'onore di amministrare e di cui in tanti anni di servizio, ho avuto modo di apprezzare la serietà, la lealtà, la competenza la dedizione al dovere.

La nostra vita di ferrovieri è fatta di responsabilità e di sacrificio ma nel nostro lavoro noi possiamo — dobbiamo — trovare motivo d'orgoglio, perché lo sappiamo utile al nostro Paese.

Questa coscienza ci conforta anche nel momento del collocamento a riposo, un momento che per chiunque si vela di malinconia perchè significa allontanarsi da una lunga consuetudine di lavoro, di amicizie, di affetti, di sacrifici e anche di gioie, che abbiamo diviso con tutti coloro che ci sono stati compagni nella nostra fatica.

Ed è con questo spirito di sincero cameratismo che io vi saluto, formulando gli auguri più vivi per il vostro avvenire e quello dell'Azienda.

Pasquale GIOBBE

AVVISI ★ AVVISI

Le inserzioni devono essere indirizzate a « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F. S. - Piazza Croce Rossa - Roma, unitamente alla fascetta con cui il Giornale viene inviato a domicilio. Non si darà corso alle inserzioni che perverranno in Redazione non munite di fascetta. I nostri lettori hanno l'obbligo di informare il Periodico qualora, prima della pubblicazione della « proposta di cambio », avessero ottenuto il trasferimento per il quale era stato interessato il Giornale.

25) Operaio Qualificato (verniciatore) Giuseppe Barani, Squadra Rialzo Genova Sampierdarena, cambierebbe con p.g. Comp. Firenze. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via Jori, 31/7 - Certosa di Rivarolo - (Prov. Genova).

26) Alunno a.p. Giuseppe Fiorillo, Stazione Varazze, cambierebbe con p.g. linea Roma-Napoli-Battipaglia. Lascia e chiede alloggio F.S.

27) Alunno a. p. movimentista, Stazione Bovino D. (Napoli), cambierebbe con p.g. o C.S. Movimentista stazioni tratta Messina-Palermo o Messina-Catania. Lascia e chiede alloggio F.S., 3 vani. Scrivere: Pasquale Nocerino - Stazione F.S. Bovino (Napoli)

28) Assistente di Stazione Giuseppe Pucci, Scalo Porta Prato Firenze, cambierebbe con p.g. Comp. Napoli, Genova. Lascia e chiede alloggio F.S.

29) Capo Squadra Linea, Girolamo Martorana, residente Milazzo (Messina), cambierebbe con p.g. Compartimenti Firenze, Roma, Milano, Torino. Lascia e chiede alloggio F.S. Scrivere: Via Parco Nuovo - Milazzo.

30) Manovale Trazione, Michele Bonaccorso, Deposito Locomotive Reggio Calabria, cambierebbe con p.g. Depositi Locomotive Roma. Indirizzare presso Dep. Loc. Reggio Calabria.

31) Cantoniere, Alessandro Iezzi, 8 Tronco, 27° Cantone Genova Rivarolo, cambierebbe con p.g. Comp.ti Ancona e Bologna. Indirizzare: Stazione Mignanego (Genova).

32) Manovale Trazione, (Officine Locomotive) Rimini, cambierebbe con p.g. residente Roma. Chiede e lascia alloggio 5 stanze più servizi non delle F.S. Indirizzare: Ottavio Bernardi, Via Pirandello, 5 - Rimini.

33) Capo Gestione, Luciano Mencarani, Varese, cambierebbe con p.g. stazioni Trieste, Poggioreale C., Auririna, Prosecco, Monfalcone. Non lascia nè chiede alloggio.

34) Cantoniere, Angelo Schipani, 21° Tronco Benevento, cambierebbe con p.g. piazzale stazione Empoli (Divisione Lavori Pisa). Lascia alloggio F.S. 4 vani e non ne chiede.

35) Aiuto Macchinista, Enrico Caloiro, Reggio Calabria, cambierebbe con p.g. Milano, Savona, Firenze, Torino. Lascia e chiede alloggio F.S. Scrivere: Deposito Locomotive Reggio Calabria.

36) Aiuto Macchinista, Vincenzo Sferruzzi, Deposito Locomotive Genova, cambierebbe con p.g. Comp. Roma o, in linea subordinata, Comp. Napoli. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via Campasso 17, int. 11 - Sampierdarena (Genova).

37) Operaio I. E., residente Fano (Pesaro), località balneare riviera adriatica, cambierebbe con p.g. Milano o vicinanze. Lascia e chiede alloggio F.S. Scrivere: Michele Altiere, Via C. Pisacane, 13 - Fano (Pesaro).

38) Aiuto Macchinista, Vitaliano Rogolino, Deposito Locomotive Torino, cambierebbe con p.g. o manovale abilitato Compartimento Reggio Calabria, Depositi Reggio o Paola. Non lascia nè chiede alloggio.

TRADIZIONI NOSTRE

RICOMPENSE AL VALOR CIVILE

Compartimento di Milano - Giovanni Poli - Macchinista di 1ª cl. (292.968) — *Medaglia d'argento alla memoria* — Motivazione: « Macchinista di un treno rapido, accortosi, alla fine di un'ampia curva, che un altro convoglio ingombrava il proprio binario, azionava prontamente i freni per evitare il disastro; mortalmente ferito, invitava i soccorritori a prodigare le loro cure agli altri infortunati, offrendo esempio di sacrificio ed altruismo - Arenzano 21 dicembre 1957 ».

Ledo Lombardini - Manovale - (440.713) - *Medaglia di bronzo* - Motivazione: « Notato un individuo che, ignaro del pericolo incombente, attraversava un binario sul quale sopraggiungeva un treno rapido, interveniva tempestivamente e con consapevole rischio riusciva a salvarlo. - Cassano d'Adda 24 dicembre 1957 ».

NOTIZIARIO DI VILLA PATRIZI

MOVIMENTO FUNZIONARI

In seguito al collocamento a riposo del Direttore Compartimentale Ing. Gino Fiornovelli, l'Ing. Maurizio Navaretti è passato dalla dirigenza del Compartimento di Verona a quella di Genova. L'Ispettore Capo Superiore ing. Giuseppe Gervasio, della Divisione Materiale e Trazione di Palermo, ha assunto, con le funzioni di Direttore Compartimentale, la dirigenza del Compartimento di Verona.

N. di R. - *All'ing. Fiornovelli che lascia l'Azienda per limiti di età dopo circa 40 anni di ininterrotta, intelligente attività, il saluto affettuoso del nostro Giornale. Agli ingg. Navaretti e Gervasio il migliore augurio di buon lavoro.*

AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Durante il mese di gennaio u.s., il Consiglio di Amministrazione ha esaminato e si è espresso favorevolmente su numerosi provvedimenti riguardanti il personale, tra i quali si segnalano i seguenti:

— Movimento di funzionari, che avrà decorrenza dal 1 febbraio 1960, ai fini della pratica attuazione al D.P.R. 7-4-1959, n. 501, che prevede la suddivisione del Servizio Personale e Affari Generali in due separati Servizi, denominati rispettivamente Servizio Personale e Servizio Affari Generali.

— Riassunzione in gestione diretta dei servizi appaltati di cui all'art. 212 dello Stato Giuridico e determinazione di quantitativi di personale da assumere per l'espletamento dei servizi stessi, fissati — in relazione alla disponibilità della pianta al 1° gennaio 1960 - in 650 operai e 5.250 manovali che verranno inquadrati a ruolo a partire da tale data.

— Norme concernenti il bando di un pubblico concorso, per esami e per titoli, a 500 posti di Aiuto Macchinista in prova e la graduatoria degli idonei negli appositi esami per l'avanzamento al grado 6° dell'ex gruppo C, riservati agli agenti in servizio di ruolo almeno dal 23 marzo 1939, indetti con D.M. 2-5-1958, n. 5254.

— Nomina di tre medici effettivi di Reparto, designati dalla competente commissione giudicatrice. I predetti professionisti, unitamente ai quarantadue scelti lo scorso mese, andranno a coprire altrettanti posti resisi vacanti in vari Riparti della Rete ed assicureranno una sempre più completa assistenza sanitaria al personale ferroviario.

— Costruzione di un nuovo dormitorio per il personale viaggiante e di macchina, della capacità di 52 posti letto, dotato di impianto di riscaldamento e di adeguate attrezzature igienico sanitarie e di conforto, che sorgerà in prossimità della stazione di Ravenna, in sostituzione di quello attuale che risulta di limitata capienza e presenta notevoli deficienze funzionali.

— Costruzione di altro fabbricato di 16 appartamenti che sorgerà quanto prima a Torino: all'incrocio di via Nizza con il corso Sommeiller, in attuazione del programma già iniziato dall'Azienda per sopperire ad urgenti necessità di alloggi per il personale ferroviario.

Il Consiglio di Amministrazione si è pure pronunziato favorevolmente per la concessione di numerosi sussidi ed elargizioni straordinarie; ha inoltre esaminato vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riapertura di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio, riammissioni in impiego, ecc.

* * *

CAMBI DI QUALIFICA AL PERSONALE FISICAMENTE INIDONEO

In sede di scrutinio per gli avanzamenti di qualifica si è rilevato che diversi dirigenti delle Stazioni sono stati esclusi dall'avanzamento, perchè riconosciuti fisicamente inidonei alle mansioni della propria qualifica. Peraltro i medesimi risultano adibiti da lungo tempo a mansioni di qualifica diversa, per la quale possedevano tutti i requisiti richiesti, senza che nei loro confronti si fosse provveduto al conseguente cambio di qualifica.

A causa di tale situazione i predetti non hanno potuto godere di alcun miglioramento di carriera, in quanto non erano idonei per la qualifica rivestita e non rivestivano la qualifica per la quale erano idonei.

Al fine di ovviare a siffatta situazione che pregiudica le legittime aspettative degli aventi titolo e di venire incontro alle numerose sollecitazioni degli interessati e delle organizzazioni sindacali, si è riconosciuta l'opportunità di ammettere **« ora per allora »**, il cambio di qualifica nella categoria del personale della quale svolgono le mansioni i dipendenti trovantisi nelle condizioni del genere di quelle sopra riferite.

A detto provvedimento verrebbe assegnata la decorrenza del 30 aprile 1958. (Circol. P.A.G. 47-2-37900 del 5-2-60).

ENCOMI AL PERSONALE

Gli encomi per atti sia umanitari che di onestà di maggiore importanza vengono pubblicati sul Bollettino Ufficiale (Parte Terza) e riportati sullo stato matricolare, oltrechè sui Fogli Disposizioni dei Compartimenti. Degli encomi si fa pure menzione sul nostro Periodico.

E' ora intendimento dell'Azienda di dare maggiore risalto al conferimento di tali riconoscimenti e nel contempo maggiore soddisfazione a chi si rende benemerito della società, per cui, con circolare P.A.G. 11/36900 del 26-1-1960, il Direttore Generale ha disposto che, **nei casi di particolare rilievo**, le lettere di encomio vengano d'ora in poi consegnate agli interessati con cerimonia solenne nell'impianto od ufficio presso il quale prestano servizio ed alla presenza dei loro colleghi, personalmente dai Direttori dei Servizi o Compartimenti o, in caso di impedimento per impegni di lavoro od altri apprezzabili motivi, da un loro rappresentante.

Quando tali cerimonie dovessero aver luogo in data prossima a quella della Giornata del Ferroviere sarà bene rinviarle al 25 luglio.

VESTIARIO UNIFORME

Il Direttore Generale ha rilevato che, nonostante i ripetuti richiami e le tassative disposizioni regolamentari sul modo di tenere l'uniforme, non è rispettato dal personale l'obbligo di vestire in servizio con la dovuta proprietà e col dovuto decoro.

In particolare ha osservato che è da deplorare e conseguentemente da reprimere l'abitudine del personale di indossare uniformi mal confezionate o non pulite o non in ordine (giubba sbottonata ecc.).

Tutto ciò lascia una impressione di disordine ed è indice di deplorevole rilassatezza, lesiva non soltanto del decoro personale dei dipendenti stessi, ma anche del prestigio dell'Azienda, dando motivo a spiacevoli commenti, da parte del pubblico, che è indispensabile evitare.

Il D.G. ha disposto affinchè venga sempre scrupolosamente accertato in fase di collaudo che le divise siano confezionate con la dovuta accuratezza e che corrispondano alle prescrizioni regolamentari, di ciò chiamando a rispondere, nei casi di inadempienza, coloro che hanno eseguito la prova di collaudo.

Al fine di ottenere risultati concreti nell'interesse dell'Azienda, è necessario che sia sempre esercitata una efficace sorveglianza da parte di tutti i funzionari sulla buona tenuta dell'uniforme e siano perseguite disciplinarmente ai sensi dell'art. 3 del R.V.U. le manchevolezze derivanti da negligenza e trascuratezza dei dipendenti tenuti ad indossare il vestiario di prescrizione.

SIGLA UFFICIALE DELL'AZIENDA

Con circolare n. PAG. Doc. R.P./9967.38300 del 9-2-60, il Direttore Generale così scrive in merito alla sigla ufficiale dell'Azienda:

« E' stato rilevato — ed io stesso ho avuto modo di notarlo — che molto spesso, non solo negli scritti di chi vuol riferirsi alla nostra Azienda e sulla Stampa in genere, ma anche nei cartelli o altre iscrizioni che le Ditte appaltatrici dei vari Servizi espongono nelle stazioni o lungo la linea e, infine, su alcuni fogli della Stampa Sindacale, le Ferrovie dello Stato sono indicate con la sigla errata FF.SS. in luogo di quella ufficiale F.S.

La questione non riveste carattere di gravità, ma può talvolta provocare confusioni o commenti da parte di terzi, anche stranieri, i quali si stupiscono del fatto che non tutti, negli ambienti aziendali ed in quelli collegati ,siano al corrente della reale denominazione, in sigla, delle Ferrovie dello Stato.

Pertanto ho ritenuto di dover richiamare l'attenzione delle SS.LL. su quanto sopra lamentato affinchè provvedano:

— a disporre perchè nell'ambito degli impianti e degli uffici ferroviari non siano ammessi cartelli e scritte che rechino la doppia « effe » e la doppia « esse »: le scritte in questione dovranno pertanto essere sostituite, a cura degli interessati, con altre recanti la sigla corretta;

— a far cortesemente presente agli Enti e alle persone con le quali vi sono contatti o rapporti, nonchè agli Organi di Stampa, l'opportunità di usare la sigla uniformemente, nella sua accezione corretta e ufficiale. Naturalmente, in tali casi le SS. LL. provvederanno a quanto precede ogni qualvolta se ne offra l'occasione, nelle maniere e nelle forme che stimeranno opportune ».

PREMI ECCEZIONALI PER ARTICOLI SU PROBLEMI FERROVIARI

Quotidianamente si constata che la stampa sia specializzata sia di opinione, occupandosi di politica e di economia dei trasporti, ampiamente dibatte e sviluppa tesi favorevoli al settore del trasporto su strada, operante in concorrenza con l'Azienda Ferroviaria.

Pochi sono invece gli articoli che mettono in luce la difficile situazione nella quale le Ferrovie della Stato sono costrette ad operare, o che perorano, attraverso una critica costruttiva, quei provvedimenti intesi al risanamento del nostro bilancio ed alla necessità di raggiungere un'armonica ed economica coesistenza dei vari sistemi di trasporto.

Per migliorare tale necessaria opera informativa il Consiglio di Amministrazione ha approvato la proposta di incoraggiare la pubblicazione di articoli che concorrano a mettere in giusta luce le questioni più interessanti il pubblico, istituendo due premi annuali rispettivamente di L. 200.000 e di L. 100.000, per i funzionari delle F.S. i quali potendo esporre con competenza ed obiettività i loro punti di vista, lo facciano ricorrendo a pubblicazioni su riviste qualificate o su quotidiani di larga diffusione, senza peraltro trascurare la osservanza delle disposizioni emanate con la circolare P.A.G. 11/39500 del 15-3-1958 concernente la pubblicazione di articoli su argomenti di carattere professionale.

Tali premi saranno attribuiti, agli autori dei migliori articoli, da una apposita commissione, presieduta dal Direttore Generale o da un Vice Direttore Generale e composta da esperti che saranno a suo tempo nominati.

All'uopo, gli interessati dovranno inviare entro la fine di ciasun anno solare, al Servizio P.A.G. una copia delle pubblicazioni sulle quali gli articoli stessi saranno apparsi.

FATTI DI CASA

Sui fatti e sulle situazioni interne dell'Azienda — anche quelle riguardanti il Personale — si dice e si scrive talvolta bene, talaltra male.

Ora, tali questioni sono spesso talmente complesse che non sempre è possibile evitare difficoltà e, talora, incomprensioni.

Al fine di superare quella parte degli inconvenienti che può derivare da difetto d'informazione, il giornale esaminerà d'ora in avanti alcune delle critiche avanzate dalla Stampa ferroviaria, e pubblicherà in questa pagina le informazioni che su ognuna delle questioni agitate saranno fornite dagli uffici competenti. In tal modo il lettore potrà conoscere tutti gli aspetti dei fatti e potrà farsi, su ciascun argomento, una propria opinione, dopo aver vagliato tutti gli elementi giunti a sua conoscenza.

Il numero di gennaio di «IN MARCIA» solleva varie questioni molte delle quali erano in realtà fin da allora in via di soluzione, tanto che la situazione, a breve distanza di tempo, si presenta per la maggior parte di esse sostanzialmente mutata. Questa rapida e soddisfacente evoluzione della situazione non sarebbe stata ovviamente possibile, se l'atteggiamento dell'Azienda in ordine alle richieste non fosse già stato spontaneamente favorevole. L'accoglimento di altre era invece — o lo è tuttora — subordinato all'esame dei competenti organi legislativi.

Ma procediamo con ordine ed esaminiamo una per una le diverse questioni. Per ciascuna di esse i vari Uffici interessati hanno fornito notizie, precisazioni e schiarimenti allo scopo di dare ai lettori un quadro, quanto più preciso possibile, della situazione alla fine di febbraio.

Riporteremo perciò qui di seguito, in grassetto, le singole richieste di IN MARCIA facendole seguire da brevi precisazioni.

1) L'orario di lavoro sia applicato in modo conforme alle aspettative.

A questo proposito va anzitutto precisato che il testo delle nuove disposizioni in materia di orario di lavoro è stato concordato con i rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali ferroviarie. Il relativo Decreto Presidenziale è stato già approvato dal Consiglio dei Ministri nella riunione del 30 gennaio 1960 ed è ora in corso il successivo *iter* che si concluderà con la firma del Presidente della Repubblica, per poi divenire esecutivo. Anche la messa a punto delle norme di applicazione di tale decreto è stata concordata con i Sindacati.

Da parte dell'Azienda l'applicazione delle disposizioni di cui trattasi *non potrà non essere strettamente conforme* alle norme che regolano la materia.

2) Il supplemento orario al personale di macchina sia corrisposto per il tempo a disposizione del Movimento così come concordato in sede di trattative.

In merito, possiamo informare i lettori che tale questione, come del resto si apprende dal Bollettino Sindacale del S.F.I. n. 2 del 15 febbraio 1960, è stata discussa presso il Gabinetto del Ministro il 1° febbraio scorso. Dal colloquio è emersa chiaramente la volontà dell'Azienda di risolvere favorevolmente la questione in sede di norme applicative delle competenze accessorie. Nel medesimo colloquio, che lo stesso SFI ha considerato *soddisfacente*, è stata discussa anche la richiesta che segue.

3) Nella legge sulle competenze accessorie sia scritto che col 1-1-61 deve avvenire la trasformazione (competenza fissa e trasferta) così come il Ministro si era impegnato a fare.

In occasione del colloquio, l'Azienda si è dimostrata disposta ad esaminare attentamente la questione alla ricerca di una soluzione che tenga conto delle aspettative del personale e che sia al tempo stesso compatibile con le proprie esigenze.

4) La buonuscita e l'assegno di malattia siano definitivamente approvate e messe in pagamento.

Questa richiesta è ormai del tutto superata. Infatti il Senato ha già approvato il disegno di Legge relativo, nello stesso testo trasmesso dalla Camera. L'Opera di Previdenza ha iniziato fin d'ora il lavoro di contabilità necessario per essere in grado di procedere ai pagamenti non appena la Legge stessa diverrà operante con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

5) Gli assegni familiari siano corrisposti subito e dalla decorrenza del febbraio 1959, così come stabilì il Parlamento.

Proprio negli ultimi giorni di febbraio il Parlamento ha approvato il disegno di Legge con il quale l'aumento delle quote di aggiunta di famiglia — previsto dalla Legge 27 maggio 1959 n. 324 a favore di determinate categorie di personale — viene esteso — con le medesime decorrenze (febbraio 1959 e luglio '59) — ai dipendenti che finora non avevano titolo alla predetta maggiorazione. L'Azienda ha già impartito le disposizioni per la sua più sollecita applicazione, come del resto sempre si è fatto in occasione dell'approvazione di qualsiasi provvedimento comportante benefici a favore del personale.

6) Sia approvata la proposta di Legge relativa all'arresto preventivo.

Tale proposta è tuttora all'esame della IV Commissione della Camera in sede referente. Su di essa l'Azienda ha espresso a suo tempo parere nettamente favorevole. L'approvazione della legge in parola è compito esclusivo del Parlamento.

* * *

«LA VOCE DEL PERSONALE DI MACCHINA» nel numero di gennaio pubblica una lettera aperta al Direttore Generale per sollecitare l'applicazione della disposizione contenuta nel secondo comma dell'articolo 196 dello Stato Giuridico, comma che prevede il conferimento di una maggiore anzianità di due anni — ai fini della determinazione dello stipendio — a favore di quegli agenti, anche in quiescenza, che conseguirono la qualifica di Macchinista nelle sessioni d'esame degli anni 1925, 1934 e 1938.

Al riguardo, l'ufficio competente informa che il Servizio Ragioneria ha già inviato oltre il 90% dei ruoli, debitamente riformati, agli Uffici Provinciali del Tesoro per i pagamenti. Il ritardo eventuale di alcune pratiche potrà dipendere unicamente dalla mancanza dei fascicoli relativi, che si trovano attualmente presso la Corte dei Conti per la registrazione di precedenti provvedimenti di pensione.

* * *

Nel numero di febbraio «VIA LIBERA», sotto il titolo **Piove nelle cantine a Casal de' Pazzi**, lamenta l'inconveniente di forti infiltrazioni d'acqua verificatesi in dicembre negli scantinati di alcune palazzine INA-Casa costruite in quella località della periferia di Roma, e accusa *«le autorità preposte di perdersi in inutili missive e in periodici sopraluoghi, anziché progettare la radicale soluzione del problema»*.

In realtà, compiuti quei sopraluoghi che evidentemente non possono considerarsi «inutili», l'Azienda *ha già progettato «la radicale soluzione del problema»*. Il progetto, si può precisare, prevede l'esecuzione di lavori di drenaggio a monte dei fabbricati, lo smaltimento delle acque raccolte dal drenaggio stesso nonché l'aereazione delle intercapedini esistenti al di sotto dei solai dei piani seminterrati. Tali lavori comportano una spesa di circa due milioni di lire e l'Azienda ha già trasmesso le relativa perizia alla Gestione INA-Casa contemporaneamente alla richiesta dello stanziamento dei fondi occorrenti. Infatti spetta a detto Ente provvedere al finanziamento dei lavori in quanto la costruzione è avvenuta in suo nome e per suo conto. I lavori avranno inizio non appena l'INA-Casa avrà accordato il finanziamento richiesto, che — si ha ragione di ritenere — non potrà tardare a lungo.

D. L. F.

Con il Campionato Italiano di Sci fra Ferrovieri e figli di Ferrovieri, svoltosi ad Aziago dal 12 al 14 febbraio, hanno avuto inizio le manifestazioni previste dal Calendario Sportivo 1960 del Dopolavoro ferroviario.

Impostato — di massima — sugli stessi criteri generali che hanno sempre guidato l'opera dell'Istituzione e cioè su di una intensa azione tendente a favorire una sempre maggiore diffusione pratica sportiva fra i ferrovieri ed i loro familiari, il Calendario 1960 comprende 11 Campionati Nazionali, 13 campionati compartimentali e locali e la partecipazione della Rappresentativa ferrovieri italiani ad una grande manifestazione internazionale di atletica leggera.

Per rendere possibile la realizzazione delle attività in programma, il Direttore Generale ha confermato la concessione dell'assenza giustificata dal servizio, per i giorni necessari alle gare ed al viaggio, ai ferrovieri partecipanti alle manifestazioni della prima parte del Calendario, mentre in ogni caso, in base alle norme vigenti, ai concorrenti ed ai loro dirigenti di squadra sono accordate le concessioni gratuite di viaggio.

Per la realizzazione delle maggiori manifestazioni, è prevista la concessione di un contributo finanziario dell'Ufficio Centrale D.L.F. commisurato all'importanza della manifestazione ed alle possibilità economiche dei Sodalizi organizzatori.

Tutti i soci che intendano prendere parte alle attività del Calendario Sportivo 1960 si rivolgano ai rispettivi Sodalizi, che daranno loro tutti i ragguagli del caso.

CALENDARIO SPORTIVO 1960

PARTE PRIMA

A) - Campionati ed Incontri Internazionali:

ottobre - **Varsavia** - Partecipazione della Squadra Rappresentativa Nazionale del Dopolavoro ferroviario ai Campionati Internazionali U.S.I.C. di Atletica Leggera.

B) - Campionati Nazionali:

febbraio - **Asiago (D.L.F. Vicenza)** - Campionato Nazionale di Sci (Fondo Km. 12 - Discesa libera - Slalom speciale - Salto speciale - Staffetta Km. 10x3 - Slalom gigante femminile).

marzo - **Foggia** - Campionato Nazionale di Corsa Campestre.

maggio - **Ancona** - Campionato Nazionale di Atletica Giovanile, riservato ai figli dei ferrovieri. (Triathlon - Tetrathlon - Mezzofondo).

maggio - **Genova Sampierdarena** - Campionato Nazionale di Marcia in Montagna.

giugno - **Viareggio** - Campionato Nazionale di Tiro al Piccione, abbinato a Gara Internazionale ad invito, con partecipazione di Ferrovieri stranieri.

giugno - **Treviso** - Campionato Nazionale di Bocce (Sezione Regolamento Nazionale - a coppie).

PARTE SECONDA

In tutti i Compartimenti - Gare compartimentali di Corsa Campestre ed Atletica Leggera per figli di ferrovieri.

Compartimento di Torino:

Alessandria - Asti - Casale Monferrato - Savona:

Gare di bocce (internazionali ed intercompartimentali).
Savona - Gare intercompartimentali di Pattinaggio e Tiro al Piattello.

Compartimento di Milano:

Luino e Milano - Gare di bocce e di Tiro al Piattello.

Compartimento di Verona:

Bolzano - Bressanone - Fortezza - Innsbruck - Merano - Verona - Vicenza Gare di bocce (internazionali, intercompartimentali e compartimentali).

Brennero - S. Candido - Gare di sci.

Bolzano - Torneo Internazionale di Pallacanestro « Fiera di Bolzano ».

Vicenza - Incontro internazionale di calcio Vicenza-Darmstadt.

Compartimento di Venezia:

Padova - Treviso - Venezia - Campionati Compartimentali di Tiro al Piattello, Bocce, Calcio, Nuoto.

Compartimento di Trieste:

Aurisina - Cervignano - Poggioreale del Carso - Tarvisio - Gare di bocce.

Gorizia - Tarvisio - Udine - Campionati Compartimentali di Tiro a volo e Sci.

Tarvisio - Incontro di calcio: Tarvisio-Vienna.

Compartimento di Bologna:

Bologna - Porretta - Rimini - Gare intercompartimentali di Bocce - Sci - Pesca Sportiva. Campionati Compartimentali Ciclismo - Motociclismo (Audax), - Nuoto - Pattinaggio - Sci - Tennis - Calcio - Pallacanestro - Tiro al Piattello - Pesca Sportiva - Incontro internazionale di Tennis: Bologna - Gävle (Svezia).

Compartimento di Ancona:

Ancona - Foligno - Campionati Compartimentali - Atletica Leggera - Pesca Sportiva - Bocce.

Pescara - Foligno - Terni - Gare intercompartimentali di Sci - Tennis da Tavolo - Caccia libera.

Ancona - Incontro internazionale di Calcio.

Compartimento di Firenze:

Campiglia - Cecina - Chiusi - Firenze - Pisa - Pistoia - Campionati compartimentali di Pesca Sportiva - Bocce - Tiro al Piattello - Calcio - Tennis - Scacchi.
Incontri intercompartimentali di Calcio e Judo.

Firenze - Pisa - Incontri internazionali di Calcio.

Compartimento di Roma:

Cassino - Civitavecchia - Formia - Roma - Sulmona - Tivoli - Campionati Compartimentali di Bocce - Nuoto - Pesca Sportiva - Calcio - Atletica Leggera - Caccia libera - Ciclismo - Tiro a volo - Tennis - Sci - Corsa Campestre - Atletica Giovanile - Marcia in montagna.

Avezzano - Cassino - Formia - Roma - Incontri intercompartimentali di Tiro al Piattello - Atletica Pesante - Pesca Sportiva - Pallanuoto - Judo - Pugilato.

Roma - Gare internazionali di Atletica e Nuoto.

Compartimento di Napoli:

Cancello - Salerno - Campionati Compartimentali di Tiro al Piattello, Marcia, Pallavolo, Pallacanestro, Tennis, Pattinaggio, Hokey, Scherma.

Napoli - Incontri intercompartimentali di Pallanuoto e Pallacanestro.

Compartimento di Bari:

Bari - Foggia - Lecce - Campionati Compartimentali di Atletica Leggera - Bocce - Pesca Sportiva - Caccia libera - Corsa Campestre - Pallavolo - Pesca Subacquea - Tennis da Tavolo - Moto (Gimkana).

Foggia - Lecce - Tornei intercompartimentali di Pallacanestro e Bocce.

Compartimento di R. Calabria:

Crotone - Reggio Calabria - Sibari - Campionati Compartimentali di Nuoto - Tiro al Piattello - Corsa Campestre - Atletica Giovanile - Moto (Gimkana) - Bocce.

Compartimento di Palermo:

Caltanissetta - Palermo - Siracusa - Campionati Compartimentali di Pallacanestro - Calcio - Bocce.

Compartimento di Cagliari:

Cagliari - Sassari - Campionati Compartimentali di Calcio - Tiro al Piattello e Bocce.
Incontro di Calcio: Sardegna-Corsica. Incontro intercompartimentale di Tennis.

SULLE PENDICI DI KABERLABA E BELLOCHIO

TRA BUFERE DI NEVE L'XI CAMPIONATO DI SCI

Le avverse condizioni atmosferiche hanno messo a dura prova gli organizzatori ed i 140 concorrenti dell'XI Campionato Italiano di Sci del D.L.F., svoltosi ad Asiago nei giorni 12-13 e 14 febbraio.

Eccezionali nevicate, iniziate proprio alla vigilia della manifestazione e protrattesi fino alla mattinata conclusiva delle gare (nella quale — finalmente! — il sole è tornato a splendere), hanno costretto i battitori — poveri cirenei della neve — a ripassare ciascun percorso diverse volte.

Comunque, non ci si è perduti d'animo e le impreviste, maggiori difficoltà hanno servito a far risaltare le doti agonistiche degli atleti e la tenacia degli organizzatori.

Nella prima giornata si è svolta la gara di fondo sui 12 chilometri; la competizione ha permesso a Silvio BUZZI di Tarvisio, giunto primo, e a Luigi PILLER RONER di S. Candido, classificatosi al secondo posto, di mettere in bella mostra le loro notevoli doti di classe e di preparazione.

Nella seconda giornata era in programma la discesa libera maschile, sulle pendici di Kaberlaba. Tutto era pronto, ma una nuova abbondante nevicata, che accecava gli atleti in corsa e rendeva particolarmente sfavorevoli le condizioni della pista, ha indotto gli organizzatori a sospendere le gare.

Malgrado le proibitive condizioni del tempo, nel pomeriggio gli atleti si sono nuovamente incontrati sullo stesso campo di Kaberlaba per la gara di slalom gigante.

Nella categoria maschile il sempre valido ex azzurro Giovanni PERENNI di S. Candido si imponeva per un soffio sul veloce stilista Guido CASTRACANI di Bologna (52" 9/10 il primo e 53" il secondo), mentre nella categoria femminile Liana BERTOCCHI di Tarvisio coglieva col tempo di 1' 06" e 3/10 una meritata vittoria. Chiudeva il carosello delle discese Romedio BONOMI di Brennero, un promettente ragazzo di 11 anni, più che una mascotte della compagnia. Notevole il suo tempo di 1' 08" e 6/10.

L'ultimo giorno di gara, domenica 14, finalmente, un sole meraviglioso nel purissimo azzurro ci ha largamente ricompensati di tante fatiche e deludenti rinunce. Sulle dune immacolate e scintillanti di Bellocchio ha così potuto svolgersi la gara di staffetta 3x10 km, tra bandiere svettanti e ali di folla domenicale, generosa di applausi.

Ricco di mordente è apparso sin dalle prime battute il duello fra le squadre A e B di Tarvisio e quella di S. Candido. Con accanito incalzare, la squadra A di Tarvisio, formata dal terzetto MICHELOTTI-LINOSSI-BUZZI, s'imponeva infine alla squadra di S. Candido con un margine di oltre 4 primi.

La cerimonia della premiazione si è svolta nel pomeriggio, nella sala dei Quadri del Palazzo comunale, alla presenza del Sottosegretario dei Trasporti On. Colasanto, del Sindaco di Asiago, del Capo dell'Ufficio Centrale del Dopolavoro ferroviario Avv. Cutrona e di altre personalità ferroviarie e cittadine.

Al Cav. Tubini, Presidente del Dopolavoro di Vicenza, organizzatore delle gare, e a tutti coloro che hanno prestato la loro collaborazione tecnica (dott. Palcani, ing. Gentilini, sig. Benetti della F.I.S.) è toccata in premio la bella soddisfazione di avere felicemente superato le gravi difficoltà suscitate all'ultim'ora dall'inclemenza del tempo.

Raffaello CAMPAGNARI

DOPOLAVORO FERROVIARIO - RIMINI

SOGGIORNO ESTIVO

A partire dal 1° maggio avranno inizio, a cura del **D.L.F. di Rimini**, soggiorni estivi all'**HOTEL TAMANCO** di Riva Azzurra, Rimini - Albergo di II Categoria, a 100 m. dal mare. Camere modernamente arredate - acqua corrente calda e fredda - telefono - camere con servizi privati e balcone - servizio di Bar - Ascensore.

La quota di partecipazione, comprendente la pensione completa - servizio - tassa di soggiorno - tenda e cabina al mare,, è così stabilita per turno di sette giorni:

BASSA STAGIONE		
Maggio	Soci del D.L.F. e familiari	**L. 8.000**
Giugno		
Settembre	Aggregati	**L. 9.000**
ALTA STAGIONE		
Luglio	Soci del D.L.F. e familiari	**L. 11.500**
Agosto	Aggregati	**L. 12.500**

Bambini fino a 3 anni quanto consumano; da 3 a 8 anni 50% della retta.

Le prenotazioni per uno o più turni settimanali debbono essere indirizzate alla SEGRETERIA D.L.F. di Rimini - Via Roma, 70 accompagnate da un acconto di L. 3000 per ogni quota di partecipazione. Per informazioni telefonare ai numeri interni F. S. 343, 409, 351. Per ragioni organizzative si raccomanda vivamente far pervenire le prenotazioni entro il 30 APRILE ed in ogni caso almeno 30 giorni dall'inizio di ogni turno.

L'angolo della massaia

NELLA CASA, IN QUESTO MESE

Sarà presto primavera: il calendario non ammette dubbi: il 21 marzo inizia la nuova stagione. Dunque in questo mese occupatevi della pulizia a fondo della casa. Ma prima ancora di incominciare a lavare ed a spazzare, volete passare in rassegna il vostro mobilio, gli stipiti delle porte e delle finestre? Quasi certamente più di una intelaiatura di finestra risulterà un po' sconnessa, magari in modo quasi impercettibile, trattandosi di case moderne, che tuttavia farà inquietare vostro marito o il figliolo maggiore ogni qualvolta si accingono a chiuderla. Oppure qualche cardine cigolerà. Se avete l'impressione che le finestre non si chiudano più perfettamente perché l'umidità ha gonfiato il legno in qualche punto non avete che a munirvi di un foglio di carta vetrata molto grossa, e con questa passare e ripassare sul punto «gonfiato», per appianarlo. Se invece il legno, forse perché messo in opera ancora fresco, perdendo la naturale umidità si fosse rinseccato, e quindi appare qualche fenditura, allora munitevi di mastice e chiudetela. Finita questa preliminare operazione, con un pennellino ed un barattolo di vernice apposita provvedete a rinfrescare porte e finestre. Non occorre riverniciare tutto, da capo a fondo, ma soltanto ripassare dopo aver ben lavato in modo da togliere ogni ombra di sudicio, nei punti in cui la vernice non fosse più bella, lucente, e soprattutto dove avete aggiustato. Naturalmente la vernice nuova dev'essere del preciso colore di quella vecchia, al momento in cui viene usata. Quindi se il bianco si fosse un po' ingiallito, provvedete a mettere nella vernice bianca una punta di cera.

COSE UTILI

● *I pavimenti di legno devono essere ripassati, di quando in quando, con un cencio imbevuto di essenza di trementina: saranno così preservati dai tarli e dall'umidità.*

● *I fiori appassiti riprendono freschezza se immersi la sera in acqua a temperatura ambiente e quindi avvolti stretti in un foglio di giornale.*

● *Le macchie di latte fresco scompaiono strofinandole con un cencio imbevuto in acqua tiepida. Se invece fossero già vecchie, lavatele con acqua calda e sapone.*

● *Le bottiglie con residui di grassi si detergono mettendovi dei fondi di caffè ed acqua calda.*

● *Rose e garofani recisi non devono essere posti nel medesimo vaso: appassirebbero subito.*

● *Le pentole di alluminio annerite dalla bollitura dell'acqua, tornano brillanti facendovi bollire l'acqua dei pomodori crudi. Può bastare anche quella delle scatole dei pomodori pelati.*

RICETTE

Riso e mozzarella *(Consigliabile per malati di fegato o con pressione alta).* Dose per ogni persona: riso vialone gr. 100 - mozzarella gr. 50 - burro gr. 25 (o 2 cucchiai di olio) - 1 cucchiaio di parmigiano - sale. *Cuocere il riso nell'acqua (20 minuti). Scolato, mettetelo nei piatti, con la mozzarella tagliata a pezzettini piccoli, il condimento e il parmigiano, e rimestate energicamente. Se fosse troppo asciutto ammorbidite con un po' d'acqua di cottura.*

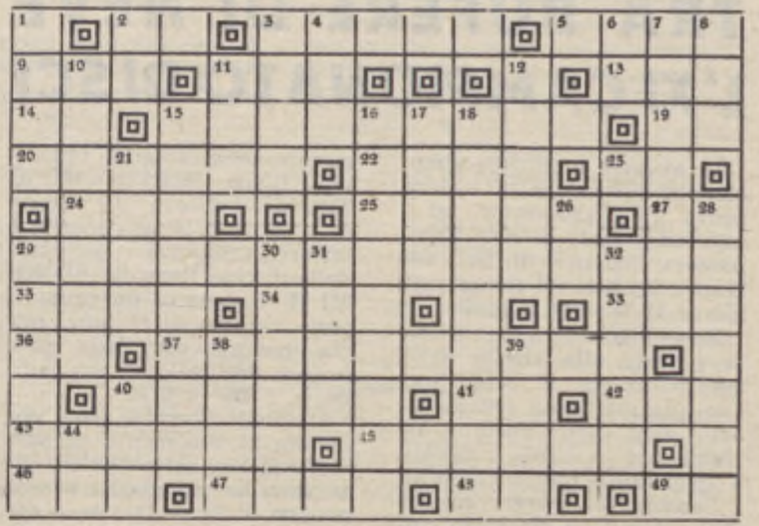
Tinca d'Oltre Po *(per 4)* una tinca di circa 8 etti - 2 cucchiai d'olio - 2 cipolle medie - 1/2 Kg. piselli freschi sgranati - 2 cucchiaini di salsa di pomodoro - *In un tegame con l'olio mettere le cipolle a stufare. Disponetevi sopra la tinca pulita e privata delle interiora. Condite con sale e pepe e salsa di pomodoro. Bagnate con un po' d'acqua. Aggiungete i piselli e lasciate cuocere per circa mezz'ora.*

Buon lavoro, buon divertimento da parte della vostra

Marcella

CRUCIVERBA

(F. Muccio)



ORIZZONTALI: 2) Articolo. 3) Dea Giovinetta. 5) Un colore. 9) Risonanza. 11) Eroe spagnolo. 13) Celebre poliziotto italo-americano (K = c). 14) Nota. 15) Ufficio Pubblico. 19) Palermo (sigl.) 20) Traguardo. 22) Edifici. 23) Taranto (sigl.). 24) Penna in inglese. 25) Città sul Lago Maggiore. 27) Ragusa (sigl.). 33) Azienda Nazionale Autonoma della Strada. 34) Cattiva, perversa. 35) Lo è il... Morto. 36) Rieti (sigl.). 37) Un affare che si può concludere. 40) Bisogna rispettarlo quando si lavora. 41) Pronome personale. 42) Se lo dipingevano sul viso le donne. 43) Paure, ansie. 45) Lo fa la nave. 46) Serve per pescare. 47) Opera di Petrella. 48) Dittongo. 49) Anticolo.

VERTICALI: 1) Città della Sicilia. 2) Come il 41 oriz. 3) Il nome di Taranto. 4) Quelle di marzo furono nefaste a Cesare. 6) Enna (sigl.). 7) Una famosa... Dora. 8) Animale da cortile. 10) Camminando con le mani per terra. 11) Consorzio Italiano Veicoli. 12) Mezzo di locomozione e noi caro. 15) E' il capo del... 15 oriz. 16) Si arrampica sulle montagne. 17) Peso vuoto del recipiente. 18) Arrendevoli, benigni. 21) Porta, conduce. 26) Asti (sigl.). 28) Cittadina sul Lago di Garda. 29) Ha preso il mare per la prima volta. 30) Nemico pubblico numero uno. 31) Battibecchi, divergenze di opinioni. 32) Dilettevole, faceto. 38) Poco frequenti. 39) Nome di donna. 40) Uomo... senza testa. 44) Imperia (sigl.).

Nella sesta colonna orizzontale si leggerà il nome di una pubblicazione dell'Azienda.

SOLUZIONI DEL NUMERO PRECEDENTE

Orizzontali: 1) Alfio. 4) Lai. 7) Rotella. 9) Che. 10) Nat. 11) Salam. 13) Collare. 14) Ati. 16) Ge. 17) Tram. 19) Lu. 21) Rider. 22) Asea. 23) Dama.

Verticali: 1) Archiatra. 2) Io. 3) O.T. 5) Altare. 6) ENAL. 11) Sle. 12) Me. 15) Tris. 18) Mea. 20) Ida.

La frase risultante era: **Freccia della Laguna.**

IN LIBRERIA

Circolazione e Dirigente d'Impianto

Il Capo Stazione Pr.le Dr. Luigi Piergiovanni della Dirigenza Centrale di Bari, per i tipi della F. Milillo di Bari, ha pubblicato un manuale «La circolazione dei treni» e su «Il Dirigente d'Impianto»; per la parte relativa al governo del personale, l'A. ha avuto la collaborazione del Dr. Ernesto Brillante. «Nel Capo Stazione Titolare — afferma l'A. nella prefazione — la competenza e la preparazione professionale aggiornata, debbono essere corredate e completate da un profondo senso di giustizia e di umanità nei rapporti con i dipendenti. Se il Titolare avrà saputo ammonizzare le loro forze morali e materiali alle sue dipendenze, secondo i principi informatori delle relazioni umane, avrà creato un organismo unito e vitale, capace di realizzare la più efficiente funzionalità dell'impianto ai fini della regolarità e sicurezza dell'esercizio».

Aggiornamente de "Il Dirigente„ di M. Ardizzola

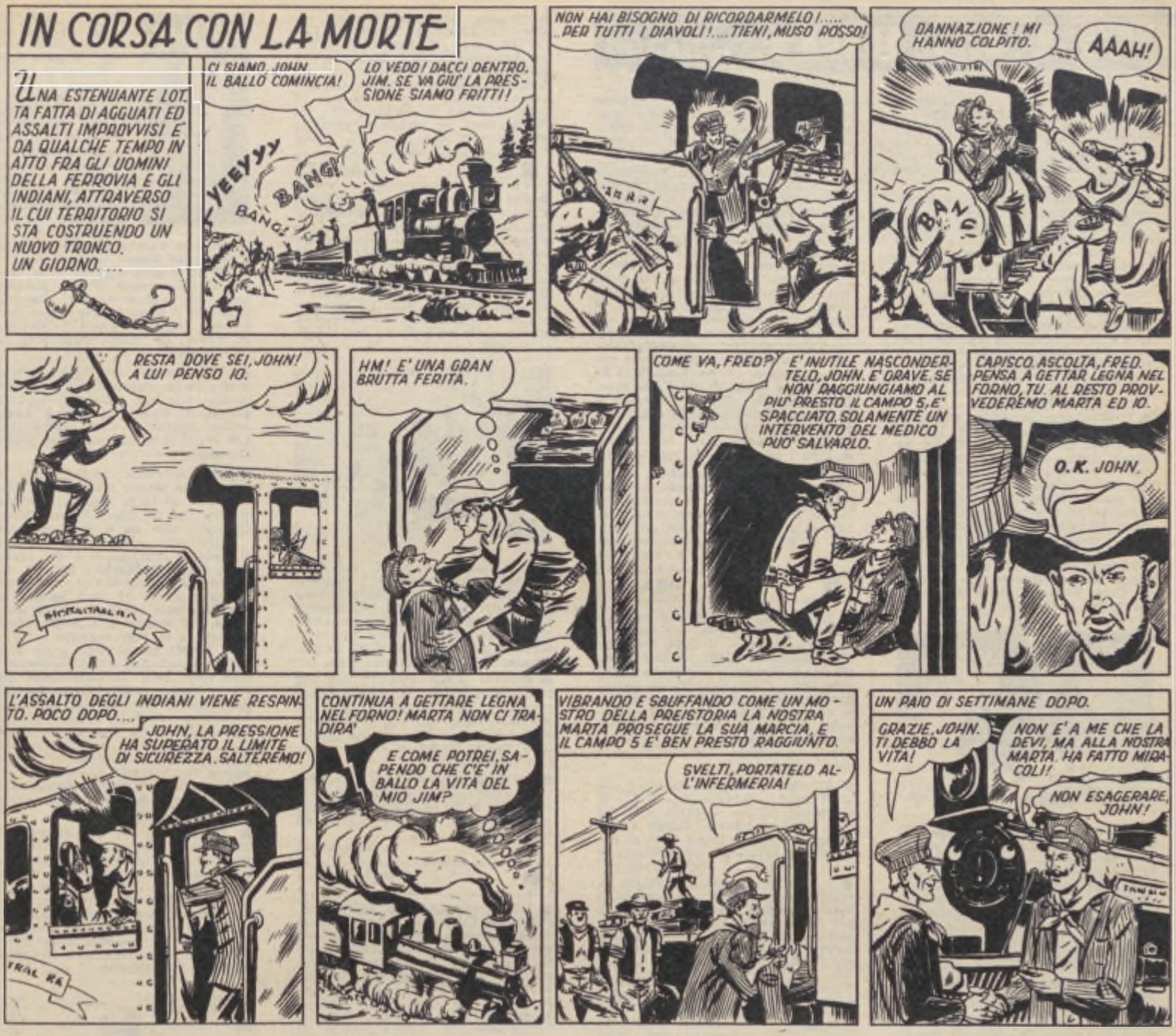
Gli agenti in possesso de «IL DIRIGENTE» possono chiedere all'autore le appendici per l'aggiornamento a tutto ottobre 1959.

Indirizzare a: Modesto Ardizzola - Via Emanuele Muzio, 8 - Milano.

"CLASSICI DELLA DURATA„

L. 420.000 | L. 280.000 | L. 138.000 | L. 265.0000

A CARRARA MOSTRA MOBILI I.M.E.A. CARRARA chiedete catalogo VR/3 illustrato di 100 ambienti, inviando L. 100 anche in francobolli. Consegna ovunque gratuita. Pagamenti anche lunghe rateazioni, senza anticipo, senza cambiali. **PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AI FERROVIERI.** Scrivere indicando chiaramente: indirizzo, professione.



TUTTA LA RETE ★ *TUTTA LA RETE*

BARI

● Oltre 550 diplomi con altrettanti distintivi d'onore sono stati consegnati agli « Anziani della Rotaia », nel corso di numerose manifestazioni svoltesi, secondo le direttive del Direttore Compartimentale, nei maggiori impianti del Compartimento, oltre che nella sede compartimentale.

L'iniziativa ha incontrato il più lusinghiero plauso anche fuori dell'ambiente ferroviario tanto che se n'è occupata pure la stampa locale e la RAI con notevoli commenti.

● A Foggia, organizzato da quel Centro R. U. e con l'intervento dei Vescovi di Foggia e di Troia e dei rappresentanti delegati dai Direttori Compartimentali di Napoli e di Bari, ha avuto luogo un riuscitissimo convegno per Soci e simpatizzanti del movimento di R. U.

Padre Messori, Direttore del C. I.R.U., ha tenuto una interessante conferenza sul tema « La Dottrina e le finalità delle R. U. nella vita di Azienda ».

● A Bari, nel salone dei trattenimenti del D.L.F., si è svolta una calda manifestazione di simpatia per festeggiare l'Ispettore 1ª cl. Leonardo Cillo, collocato a riposo per limiti di età e di servizio. Allo amico Cillo, ottimo funzionario e valoroso sindacalista, gli auguri di ogni più desiderato bene. Festeggiati non meno affettuosamente: lo Ispettore Capo Cav. Armando Giglio, il C. Gestione Sup. Giovanni Tamburro, i Segr. Capi Rag. Nicola De Santis e Michele Tumminelli e Renato Curci, il C. Gestione P.le Antonio Castellitti, l'Appl. P.le Leone Pannacciulli, il C. Treno 1ª Francesco Sorino e il Csq. Manov. Luigi Biffero. A tutti auguri vivissimi.

L'Ispettore Capo Superiore Ing. Eduardo Buonomo ha lasciato Bari per assumere la dirigenza della Divisione Lavori di Roma. A lui il nostro caldo e affettuoso saluto ed al suo successore, Ispettore Capo Superiore Ing. Renato Stiassi, il nostro più cordiale benvenuto.

● **Binario dieci:** La piccola Maria figlia del C. Stazione Farnelli ha vinto una borsa di studio nella 1ª media con tutti nove. Rallegramenti.

● **Marcia Nuziale:** per l'Alunno a. p. Giannetto Costa e la gentile signorina Paradiso. Felicitazioni.

● **Cicogna Express:** Giuseppe, al C. Tecnico 1ª Vito Cocozza. Auguri.

N. Zingarelli

BOLOGNA

● L'ex-operaio Vittorio Meconcelli, che prestò la sua attività per 43 anni presso la Azienda Ferroviaria, e la consorte signora Letizia Dell'Agnello, attorniati dai figli Ada, Ermelindo, Armando (pure ferroviere), Carlo e dai nipoti e parenti, hanno festeggiato le « nozze d'oro ». Ai coniugi Meconcelli le felicitazioni e gli auguri di « Voci della Rotaia ».

A. Sensi

CAGLIARI

● Il Capo della Divisione Movimento, ing. Renato d'Angerio, ed il Commissario Capo del Commissariato Compartimentale di P. S. Dr. Francesco Mirabella sono stati di recente trasferiti: il primo a Bologna con altro incarico e il secondo alla dirigenza del Commissariato Compartimentale di P.S. di Verona. Nel ristorante della Stazione di Cagliari, presenti numerosi colleghi, amici e dipendenti, è stato loro porto il saluto di commiato dal Direttore Compartimentale dott. Gazzei. All'Ing. Furrer, chiamato a sostituire l'Ing. d'Angerio e al Dott. Zito, nuovo Commissario Compartimentale, rivolgiamo l'augurio di un proficuo lavoro in terra sarda.

A. Luchi

FIRENZE

(Servizio Materiale e Trazione)

● Col mese di febbraio scorso lo Ispettore Capo Superiore Dott. Ing.

TUTTA LA RETE *(seguito)*

Domenico Ciocia è stato immesso nelle funzioni di Direttore Centrale. Allo Ing. Ciocia, che da molti anni rivestiva l'incarico di Capo del personale del Servizio, i più sinceri rallegramenti del nostro Giornale.

● Il Segretario Tecnico Ing. Francesco Batignani della Sede centrale del Servizio, è risultato vincitore dell'ultimo concorso pubblico per posti di Ispettore ed è stato immesso nella nuova qualifica. Al neo Ispettore «Voci della Rotaia» esprime sinceri rallegramenti ed auguri.

● Sono stati collocati in quiescenza gli Applicati Capi Achille Pizziolo e Francesco Mura. Auguri di sano riposo e di lunga vita.

Gino Giuliattini

(Impianti)

● Il Direttore Compartimentale ha proceduto alla consegna di 114 distintivi e diplomi a funzionari ed agenti degli uffici che hanno ottenuto il riconoscimento della qualifica di «Anziano della Rotaia». Oltre all'Ing. Bagnoli, che nella circostanza ha rivolto espressioni augurali ai benemeriti, erano presenti alla cerimonia i capi delle divisioni e degli uffici compartimentali. Altri 700 agenti dei vari Impianti hanno ricevuto dai rispettivi Capi Reparto gli attestati di «Anziano della rotaia».

● Salutato da cordiali parole augurali dell'Ing. Bagnoli, ha lasciato il servizio il Segretario Superiore Cav. Alberto Calamandrei che per lunghi anni ha prestato la sua opera presso la segreteria particolare del Direttore compartimentale. Nella circostanza dirigenti e colleghi si sono stretti attorno al Cav. Calamandrei festeggiandolo affettuosamente.

● Infiniti auguri di vita lunga e serena al Segr. Tecn. Capo p.i. Nazzareno Ercoli, della Divisione Impianti Elettrici, al Capo Treno di 1ª cl. Orazio Gemmi, del Deposito Personale Viagg. di Firenze SMN e al Commesso a. p. Lionello Luti, della Divisione Movimento, posti in quiescenza.

● Il Manovratore Nando Lecchini, della Stazione di Sarzana, ha ricevuto dal Direttore Generale un encomio per un atto di altruismo.

● Con Decreto del Presidente della Repubblica è stata conferita, con la seguente motivazione, la medaglia d'argento al valore civile al Deviatore Roberto Anderlucci (recentemente collocato in quiescenza) per un atto di coraggio compiuto il 5 febbraio s.a. nella stazione di Rignano sull'Arno: «Scorta una donna in procinto di essere investita da un treno direttissimo ormai incombente, con audace risoluzione e sprezzo del pericolo si precipitava in suo soccorso, traendola a sè nello stesso istante in cui il convoglio, sfiorandoli, li superava entrambi».

A. d'Errico

GENOVA

● Nei giorni scorsi, breve cerimonia per il cambio della guardia nel Palazzo Compartimentale di Via Andrea Doria: l'Ing. Gino Fiornovelli ha dato le consegne all'Ing. Maurizio Navaretti. All'in. Fiornovelli, che ha trascorso in questa residenza gli ultimi tre anni della sua carriera ferroviaria e che lascia in noi il ricordo della sua bontà e del suo spirito democratico, porgiamo un caloroso saluto e auguri di lunga vita. Al nuovo Direttore Compartimentale, un cordiale benvenuto e auguri di buon lavoro.

● Il personale della Segreteria Compartimentale, radunato nel Salone delle Conferenze, ha salutato e festeggiato i Segretari Capi Catullo Faraldi, Cesare Laguzzi e Consolato Manganaro che per limiti d'età sono stati di recente collocati a riposo. Il Capo dell'Ufficio, Avv. Torre, ha rivolto ai tre pensionati parole di elogio e di commiato e ha consegnato durante la stessa manifestazione, svoltasi in un clima di sincera e affettuosa cordialità, diplomi e distintivi d'onore a tutti gli «anziani della rotaia». Hanno anche lasciato l'Azienda per limiti di età l'Applicato Capo Angelo Guidi, l'Applicato Principale Omero Mencarelli, l'Applicato Signora Luisa Capece Cavallo e l'Operaio 1ª cl. Guido Fei. A tutti i nostri più fervidi auguri.

● **Cicogna Express:** Andrea, al Segretario Tecnico Armando Cagetti; Marco, all'Applicato Principale Tolinelli Nivio; Francesca, all'Applicato P.le Mario Bonfiglio. Ai genitori e ai piccoli fervidissimi auguri.

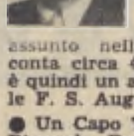
A. Battaglia

MILANO

● A Domodossola, cinque colleghi collocati in quiescenza per raggiunti limiti di età — il Capo Stazione P.le Giovanni Bielli, il Capo Gestione Superiore Melchiorre Compare, ed i Capi Squadra Deviatori Simeone Mussap, Vincenzo Pollarolo e Adolfo Possetti — hanno ricevuto l'affettuoso saluto di amici, superiori e funzionari svizzeri. Anche «Voci della Rotaia» porge i suoi auguri.

● Funzionari del Movimento e 150 dipendenti dell'Officina T.E. di Gallarate hanno salutato il Capo T.co Sovrintendente Ettore Campaner che dopo cinque anni di intelligente dirigenza dell'Officina è stato chiamato ad altro incarico.

● Il Direttore Compartimentale ha rivolto un elogio ai componenti il locale Gruppo Ferrovieri A.V.I.S. per le generose donazioni di sangue da essi effettuate in occasione dell'incidente di Monza dello scorso gennaio.



● Festeggiati tra i colleghi della Divisione Movimento sono stati posti in quiescenza per limiti di età, l'Applicato Capo Sig.ra Maria Cogni ed il Capo Stazione P.le Ezio Bizzolato. Quest'ultimo assunto nell'Azienda il 28-2-1915 conta circa 45 anni di servizio ed è quindi un autentico veterano delle F. S. Auguri.

● Un Capo Treno a riposo, il Sig. Riccardo Dagradi, è stato eletto, poche settimane fa, Sindaco della Città di Voghera. Fra oneri ed onori la tranquillità ne andrà di mezzo. Comunque, rallegramenti e buon lavoro.

● La XXI Campagna antitubercolare 1958-1959 ha visto primo classificato, per la terza volta consecutiva, il nostro Compartimento. Al compiacimento espresso dal Direttore Compartimentale Ing. Forte, agli Impianti che più hanno contribuito al successo (Milano C.le, Voghera, Cremona, Stresa, Brescia, Piadena, Pavia, Gallarate, Milano Farini, Milano P. Nuova, Preglia, Motta S. Damiano, Remedello Sopra, Calvisano, Viadana Bresciana, Remedello Sotto, S. Giuliano Piacentino, Pizzighettino, Villetta Malagnino, Montirone) «Voci della Rotaia» unisce il suo plauso vivissimo.

● Il Capo Stazione P.le Alighiero Ballerini, 1° Aggiunto a Milano C.le è stato insignito della Onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica. Rallegramenti.

● **Cicogna Express:** Maurizio, al Manovale Francesco Turrini di Lodi; Gianluca, all'Alunno a.p. Arrigo Scarpellini, id.; Maurizio, al Manovale Primo Visani, id.; Maria Antonietta Rita, al Manovale Lorenzo Coretto, id. Gerolamina, al Capo Gestione Giuseppe Ferro, id. Felicitazioni ai fortunati genitori ed auguri ai neonati.

L. Paina

NAPOLI

● Nel salone del Comitato di Esercizio, il Direttore Compartimentale, ing. Borriello, ha consegnato il diploma e il distintivo di «Anziano della Rotaia», al personale degli uffici, ai funzionari ed al personale in quiescenza, porgendo ad ognuno il suo sincero voto augurale di lunga e serena vita. La cerimonia si è chiusa con un vermouth offerto dalla presidenza del D.L.F. di Napoli.

● Il Macchinista 1ª cl. Vincenzo Liguori, l'Assistente di Stazione Vito Masi di Napoli Smistamento e l'A. Macchinista Ciro Notarangelo pure di Napoli Smistamento, hanno lasciato in questi giorni il servizio, per raggiunti limiti di età. Auguri di lunga e serena vita.

● **Binario dieci:** Con 110 su 110 si è laureato in Scienze Economiche e Commerciali, il giovane Antonio, figlio dell'Op. 1ª cl. della 3ª Zona I. E. di Napoli, sig. Alfredo Felicella. Vivissimi rallegramenti e tanti auguri.

● **Cicogna Express:** Il piccolo Lello ha allietato la casa del Capo Gestione di 1ª cl. di Napoli Centrale, Alfredo Ronca. Auguri al pupo ed ai genitori.

D. Manganelli

PALERMO

● L'Ispettore Capo Superiore Ing. Giuseppe Gerbasio, ha lasciato la direzione della Divisione Trazione perchè chiamato dalla fiducia della Superiorità a dirigere il Compartimento di Verona. A sostituirlo è venuto da Firenze l'Ispettore Capo Superiore Dott. Ing. Ardelio Mochi. All'Ing. Gerbasio, valoroso funzionario, il nostro saluto di commiato con i migliori auguri per la sua carriera. All'Ing. Mochi, il nostro più cordiale benvenuto.

● I ferrovieri tutti della Sicilia prendono viva parte alla gioia del loro Direttore Compartimentale Dott. Ing. Vincenzo Rizzo, divenuto nonno per la nascita di Biancamaria, figlia della gentile Sig.ra Alda e dell'Architetto Marcello Terrasi.

● Nel salone della Direzione Compartimentale ha avuto luogo la consegna dei diplomi e distintivi ai funzionari **«Anziani della rotaia»**.

Il Direttore Compartimentale, dopo avere illustrato l'alto significato morale della cerimonia, ha proceduto alla consegna dei diplomi, abbracciando affettuosamente ciascun funzionario.

Successivamente, i Capi degli impianti hanno consegnato diplomi e distintivi al dipendente personale.

● Alla famiglia dell'Operaio di 1a Cl. Tarantello Tindaro, caduto sul lavoro, sono state offerte L. 750 mila raccolte fra il personale del Compartimento.

● Nella stazione di Ragusa, con l'intervento delle Autorità locali e ferroviarie, è stata inaugurata una lapide apposta nel F.V. per ricordare il Direttore Compartimentale Ing. Franco, il suo Segretario Cav. Rizzuto e l'autista Tarantello, periti tragicamente in servizio, nell'alluvione dell'Ennese.

● Più che una promessa nel campo della musica leggera può definirsi la Sig.na Adriana Ferro, appartenente alla famiglia ferroviaria. Nel corso del 1959 ha riscosso lusinghieri successi in campo regionale e nazionale. Prima assoluta alla rassegna regionale di Palermo per «La Capannina d'Oro» ed alla rassegna siciliana di Gesso; seconda al Festival di Musica leggera delle Terme di Castrocaro (Forlì) patrocinato dal «Musichiere». Congratulazioni al papà Dottor Pippo Ferro del Deposito Loc. di Messina ed auguri di brillante carriera alla figliola.

● Nel salone del D.L.F. hanno avuto luogo applaudite conferenze tenute dall'Ing. Olivieri dell'Università di Palermo, dall'Ing. Lombardi, Sostituto Capo della Div. I.E. e dal Dott. Marino della stessa Divisione.

● Una lodevole realizzazione il «Comitato Mutua Fratellanza Ferrovieri», sorto in Messina per iniziativa del C° Staz. Princ. Enrico Citarella che ne è il Presidente.

Oltre alle previdenze, in caso di decesso dell'agente e dei familieri, questa «Mutua» ha nel suo statuto il compito di **consegnare ogni anno, ai soci andati in pensione una medaglia d'oro massiccio**, del valore di L.25.000, quale **«omaggio di fine carriera»**.

In questi giorni sono state consegnate medaglie d'oro ai seguenti ferrovieri, posti in quiescenza durante l'anno 1959: Capi Gest.Pli Antonino Galluccio, Rag. Giovanni Chiarenza e Sig. Aldo Opiparì; C.Staz. di 1ª Cl. Sig. Russo Rosario; Aiutanti Sigg. Scandaliato Salvatore ed Arena Antonino; C. Manovra Sig. Orazio Genovese.

Presenti le Autorità ferroviarie, il Presidente ha rivolto un caldo saluto ai festeggiati.

● In seguito ad un attacco di trombosi è deceduto a Catania a 91 anni il Macchinista pensionato Francesco Settineri. Tipica figura di autentico siciliano, lavoratore instancabile, durante la sua lunga permanenza nell'Azienda seppe accattivarsi la simpatia dei superiori, colleghi e dipendenti. Al figlio Salvatore ed ai congiunti le nostre sentite condoglianze.

LE NOSTRE ASSUNTRICI

La Signorina Rosetta Gigliotti, Assuntrice del P. a L.llo 257 a Vittoria della linea Caltanissetta Xirbi - Canicattì - Licata Siracusa, è una fra le più giovani Assuntrici della nostra Rete.

● Il Padre Direttore della Casa del S. Cuore di Possagno (Treviso), nel numero ultimo di «Lungo la via» ha voluto dedicare un suo articolo ai ferrovieri della Sicilia, che per quattro anni di seguito hanno preso parte agli Esercizi Spirituali a Possagno.

A. Giuliana Alajmo

REGGIO CALABRIA

● Una Messa in suffragio del compianto Direttore Compartimentale Ing. Zattoni è stata celebrata nel Duomo di Reggio C., alla presenza dei familiari, del Direttore Generale ing. Rissone, delle Autorità, funzionari e ferrovieri, e di una folla imponente.

● E' stato collocato a riposo, per raggiunti limiti di età, il Capo Stazione Superiore Cav. Domenico Liparota, Titolare di Villa S. Giovanni. A sostituirlo è giunto da Moncalieri il C.S.P.le Cav. Pietro Mignacca. Ai due funzionari il saluto di «Voci della Rotaia».

A. Cremona

ROMA

(Dai Servizi)

● E' stato collocato a riposo per limiti di età, l'Applicato Capo Enrico Mentrasti della Sezione 9ª del Servizio Approvvigionamenti. I nostri migliori auguri. (Cell.).

● **Fiocco rosa.** La casa del nostro collaboratore ing. Michele Dard, Capo del Reparto Stampa e Studi della Documentazione F.S., è stata recentemente allietata dalla nascita di Cristina, una bellissima bamboletta vispa e paffuta, che ha portato in casa Dard una ventata di felicità. Alla signora Lia e all'amico Michele i nostri vivissimi rallegramenti e alla piccola Cristina le espressioni augurali dei componenti la Redazione di «Voci della Rotaia».

● Nel corso di una simpatica cerimonia, presenti anche il Direttore Compartimentale di Roma e tutti i Capi delle Divisioni, i Dipendenti della Divisione Lavori di Roma, hanno voluto esprimere i loro voti augurali ed offrire un'artistica pergamena all'Ing. Ernesto Carucci, Capo della Divisione, promosso Direttore Compartimentale e destinato alla Dirigenza del Compartimento di Reggio Calabria. Alla Dirigenza della Divisione Lavori di Roma, è stato chiamato l'Ing. Eduardo Buonomo. Ai due ottimi Funzionari, i nostri più fervidi e cordiali auguri.

● Gli amici, riuniti a simposio, hanno festeggiato Renato Odoardi, della Divisione Ragioneria, posto in quiescenza per raggiunti limiti di età ed hanno brindato per un suo felice, lungo e meritato riposo.

● **Cicogna Express:** Flavia, ad Aldo Tonetti, della Sezione 9ª del Servizio Approvvigionamenti; Giuseppina, a Nino Geraci, Segr.Tec. P.le della Divisione Lavori.

R. Minutillo

(Dagli Impianti)

● Tutto il personale di Tivoli e delle stazioni vicine libero dal servizio si è riunito per tributare una calda manifestazione di affetto al C.S. P.le Cav. Adolfo Armando Schifini che lascia il servizio per raggiunti limiti di età. Al collega Schifini, che ha dato 41 anni di intelligente operosità all'Amministrazione Ferroviaria, i nostri vivissimi auguri.

● I soci del G.R.A.F. (Gruppo Romano Amici della Ferrovia), guidati dal Presidente dott. Diotallevi, hanno compiuto lo scorso mese una visita agli impianti ferroviari di Roma Termini. Ricevuti con squisita cortesia dal Capo Stazione Superiore Comm. Alteri, dirigente la Stazione, gli «amici della ferrovia» si sono particolarmente interessati al funzionamento della Cabina A.C.E., esprimendo al termine della visita il loro vivo compiacimento.

● Per raggiunti limiti di età ha recentemente lasciato il servizio il Capo Stazione P.le sig. Giovanni Gherardi, dirigente la Segreteria di Roma Termini. Colleghi ed amici hanno voluto festeggiarlo offrendogli un vermouth di commiato. All'amico Gherardi, che ha dedicato circa quaranta anni di lavoro alla nostra Azienda, vadano anche i più vivi auguri del nostro Periodico.

● Gli auguri più fervidi al Capo Stazione P.le Aldo Cortale, inviato ad assumere la Dirigenza della Stazione di Bergamo.

● Ci viene comunicato e pubblichiamo, a modifica di quanto riferito nel n. 11 del novembre 1959: «La Commissione Esecutiva dell'Associazione Nazionale Mutilati ed Invalidi di Guerra, nelle sedute del 20-21 gennaio 1960, ha invalidato, per irregolarità emerse, la elezione del Sig. Rolando Astolfi a 2° Rappresentante Compartimentale dei Mutilati Ferrovieri del Compartimento di Roma.

● Il Provveditore agli Studi di Frosinone ha assegnato una Borsa di Studio di L. 30.000 per l'anno scolastico 1959-60 allo studente della Scuola Media inferiore Renzo Marcuz, figlio del Verificatore Duilio, di posto a Cassino. Mentre ci rallegriamo con papà Marcuz inviamo al giovane Renzo i nostri più vivi complimenti e gli auguri di sempre maggiori affermazioni.

● Nei locali della Mensa Aziendale del Deposito Locomotive di Roma Smistamento è stato festeggiato il collega App. P.le Cav. Germino D'Andrea, che lascia il servizio per raggiunti limiti di età. Al «vermouth» di commiato l'ing. Cavagnari, Capo della Divisione Trazione, ha preso la parola ricordando la preziosa infaticabile opera e le doti di mente e di cuore del festeggiato, che ha dedicato all'Azienda 46 anni di servizio. Rallegramenti ed auguri di «Voci della Rotaia».

● Recentemente, nella Chiesa di S. Ignazio, S.E. il Cardinale Mimmi, dopo una solenne funzione religiosa e la S. Messa officiata da Mons. Baldelli, presidente della P.O.A., ha consegnato nelle mani del comm. Alteri, dirigente la stazione, il primo premio per il Presepio Aziendale di Roma Termini, consistente in un artistico diploma con medaglia d'oro.

D. Loffredo

TORINO

●Recentemente ha avuto luogo la inaugurazione del nuovo Albergo Diurno, costruito nella Stazione di Torino P. Nuova, lato arrivi Via Sacchi. L'insieme dell'opera è costato circa quaranta milioni di lire: oltre ai soliti servizi, esistono impianti per inalazioni, aerosol, massaggi, elioterapia artificiale, ecc. Alla cerimonia inaugurale è intervenuto anche il Direttore Compartimentale con tutti i Capi Divisione e numerose altre Autorità ferroviarie e del Comune.

● E' stato recentemente inaugurato a Cuneo il nuovo Distributorio Viveri «La Provvida», sistemato in ampi e luminosi locali posti in Via Emanuele Filiberto n. 2. Il rinnovo dei locali e l'ammodernamento funzionale del nuovo Distributorio va attribuito al personale interessamento del Direttore Centrale della Gestione «La Provvida» Dr. Anetrini e del Direttore Compartimentale Ing. Mirone. I nuovi locali sono stati benedetti da Don Benevelli, in rappresentanza del Vescovo, mentre il taglio del nastro inaugurale è stato fatto dal Sindaco Prof. Del Pozzo, alla presenza di autorità ferroviarie, locali e compartimentali, civili e militari. Il Capo Reparto «La Provvida» di Torino, Comm. Patriarca, coadiuvato dalla gerente del nuovo Distributorio, faceva gli onori di casa, mentre alle Autorità ed invitati era servito un signorile rinfresco.

DINASTIE FERROVIARIE

Nei giorni scorsi ha preso servizio alla Stazione di Sagrado il Manovale i.p. Ugo Bassi (l'ultimo a destra della fotografia), sesto di nove fratelli che entra a far parte della nostra Azienda. In ordine — da sinistra a destra — gli altri cinque fratelli, segnati con un asterisco, che fanno parte della nostra famiglia: Primo Bassi - Cantoniere - S. Giorgio della Richinvelda; Alcide Bassi - C.S. 1 a.p. - Mira-Mirano (Titolare); Francesco Bassi - A. Macch. - Dep. Loc. Udine; Mario Bassi - Manovale - Stazione di Gorizia; Tarcisio Bassi -A. Macch. - Dep. Loc. Udine.

Ai fratelli i rallegramenti e gli auguri cordiali di «Voci».

● Presso tutte le Divisioni in Sede e presso i maggiori Impianti del Compartimento si è svolta la cerimonia della consegna del Diploma e relativo distintivo d'onore agli «Anziani della Rotaia».

● I laureandi in Ingegneria del Politecnico di Torino hanno visitato le locali Officine Materiale Rotabile; la stessa visita hanno compiuto un centinaio di Macchinisti del Compartimento.

● **Collocamenti a riposo:** Angelo Ferrero, Capo Tec. di 1ª cl.; Felice Gallo, p.g.; Luigi Tarabiono, Op.Q. di 1ª cl.; Angelo Valle, p.g.; Gaspare Chiosso, p.g. Superiori, colleghi ed amici hanno salutato, bene augurando, i neopensionati (tutti delle O.M.R. Torino), festeggiandoli con un brindisi di commiato. A tutti anche gli auguri da «Voci della Rotaia».

● **Marcia Nuziale:** per Giuseppe Galasso, Op.Q. delle OMR Torino e per la signorina Emilia Di Pasquo. Felicitazioni.

● **Cicogna Express:** Margherita, a Luigi Rosa, C.S. della Divisione Movimento; Enzo, a Giovanni Tarantino, Op.Q. delle OMR; Riccardo a Edmondo Lomaglio, Op.Q. delle OMR. Affettuosi auguri ai neonati.

R. Marello

VENEZIA

● Gisella, figlia del Capo Stazione Cav. Meo, titolare di Treviso Centrale, ha esposto in una mostra personale di pittura al Circolo Gobbetti di Treviso. I suoi dipinti sono

stati assai ammirati e l'artista ha avuto largo consenso di pubblico e critica. I nostri più vivi rallegramenti.

● Nel salone delle conferenze del Palazzo Compartimentale, il Direttore Compartimentale ha distribuito 109 attestati e relativi distintivi di «anziano della rotaia» ad altrettanti Funzionari e Impiegati degli Uffici. Prima di procedere alla distribuzione, l'ing. De Rosa ha illustrato il significato morale del riconoscimento ed ha ricordato gli eventi dei lunghi anni di servizio: dalle prestazioni durante il periodo della guerra 1915-18 al periodo della ricostruzione, ed ha concluso ricordando gli ultimi risultati del 1959 in cui si è verificato un notevole risveglio del traffico ferroviario.

● Hanno lasciato il servizio per limiti di età l'Ispettore P.le Cav. Ugo Fraschetti, dirigenti dell'Ufficio Orari della Divisione Movimento; l'Applicato Capo Felice Caluso della Divisione Trazione; l'Applicato Capo Gio Batta Ciresola della Divisione Lavori e l'Applicato Capo Mario Zerbini della Divisione Ragioneria. I nostri migliori auguri.

E. Poli

VERONA

● Nella sede del Compartimento ferroviario si è svolta, in forma molto semplice e cordiale, la cerimonia della consegna dei diplomi e dei distintivi a diciassette funzionari benemeriti per anzianità di servizio (almeno 35 anni). Con brevi parole, il Direttore Comp.le, ing. Navaretti, ha posto in risalto l'alto valore morale di tale riconoscimento che premia una delle virtù fondamentali dell'uomo, la fedeltà al proprio lavoro. Altri 416 agenti ferroviari, di ogni grado e qualifica, meritevoli della distinzione, sono stati premiati nei vari centri di lavoro del Compartimento, e precisamente a Verona, Vicenza, Mantova, Trento e Bolzano.

● Il Direttore Compartimentale, ing. Navaretti, è stato trasferito alla dirigenza del Compartimento di Genova. Nella riunione di commiato, il personale della Segreteria Comp.le gli ha manifestato, non non senza commozione, l'affettuosa devozione con cui, sin dal primo giorno, lo ha seguito nel suo quotidiano lavoro. All'ing. Navaretti sono state offerte, un'artistica pergamena ed una statuetta di bronzo di Cangrande della Scala.

A dirigere il Compartimento di Verona è stato prescelto l'ing. Gervasio, al quale, a nome di tutto il personale, porgiamo un cordiale benvenuto nella città scaligera e l'assicurazione della nostra più appassionata collaborazione.

R. Campagnari

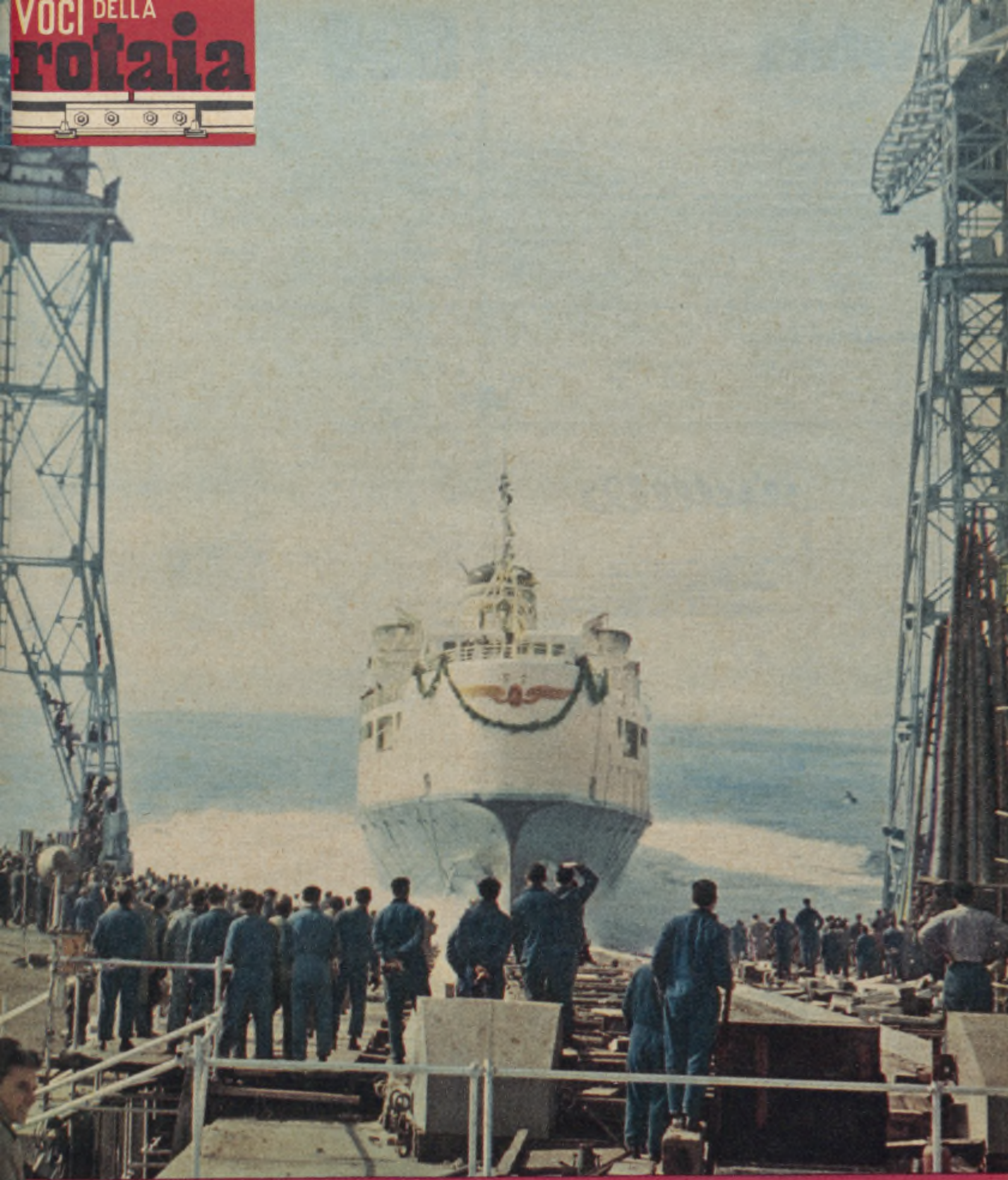
I cantieri dell'opera di presa. Da qui il corso del fiume viene deviato verso la « finestra » zero

L'ADDA CAMBIA LETTO

Scende la sera sui cantieri della « centrale » e del pozzo piezometrico

Cantiere della « finestra » zero. L'acqua derivata dall'Adda verrà convogliata attraverso questa « finestra » nella condotta in pressione che correrà per circa 15 Km nel cuore della montagna

VOCI DELLA
rotaia



(Foto Marinelli)

Riva Trigoso: scende in mare la "Reggio,,

ANNO III - N. 4

APRILE

1959

L. 40

FRANCIA 0,60 n/fr.
SVIZZERA 0,30 Fr.

VOCI DELLA rotaia

ANNO III - N. 4 - APRILE 1960

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 861.312.

Direttore Responsabile: Mario Pellegrino — **Redazione:** L. Reposini-Bucciarelli (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci — **Impaginazione:** Ennio Salvatore.

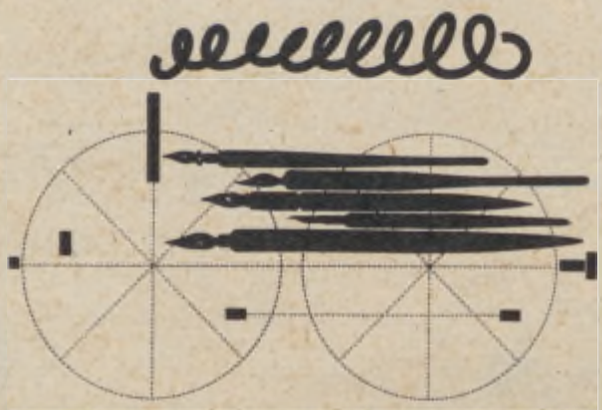
Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

Stampatore: APOLLON - Via Tiburtina 1292 - Roma - Tel. 419.026-27-28-29.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957

ABBONAMENTI ANNUI

«VOCI DELLA ROTAIA»: Italia L. 400 - Francia nFr 4
«VOCI DELLA ROTAIA» e «LA VIE DU RAIL»: Italia L. 3.800 Francia nFr. 20 - Belgio Fr. 365.



Olivetti Lettera 22

Per ogni scritto, in ogni luogo, la macchina per scrivere portatile.

Non è necessario scrivere romanzi per aver bisogno di una portatile, basta pensare alle lettere di tutti i giorni. Portate in casa vostra la Lettera 22: in poche ore ci saprete scrivere. E i vostri figli impareranno un'altra di quelle cose che nella vita bisogna saper fare: nuotare, guidare l'auto, scrivere a macchina.

olivetti

modello **LL** lire **42.000** + I.G.E.

CAMBIO DI INDIRIZZO

Per evitare disguidi nell'invio del Periodico a domicilio, le variazioni di indirizzo devono essere tempestivamente segnalate alla Redazione a mezzo di un formulario analogo a quello riportato qui di seguito:

Servizio .....

Compartimento .....

Impianto di appartenenza .....

Sigla e numero della fascetta .....

Qualifica ..... **Cognome e Nome** .....

Vecchio indirizzo .....

da sostituire col nuovo indirizzo .....

LA COPERTINA

Il varo della «Reggio» a Riva Trigoso. La «Reggio», settima nave traghetto della flotta F.S., entrerà in servizio prossimamente nello Stretto di Messina, col rango di nave ammiraglia. Attualmente tra la Calabria e la Sicilia sono in servizio i traghetti: Cariddi, Scilla, Mongibello, 2° Aspromonte, Messina e Villa.

Ai lettori
e alle loro famiglie
l'augurio affettuoso di
BUONA PASQUA

CASELLO FERROVIARIO N. 320...

RACCONTI DI VITA FERROVIARIA

Presentazione di ALDO PALAZZESCHI

...i più bei racconti di vita ferroviaria scritti da ferrovieri...

(Agli abbonati di "Voci della Rotaia" sconto del 15 %) **L. 750**

INOLTRARE RICHIESTE A: EDIZIONI PUBBLICITARIE - MATERA

VIA LUCANA, N. 288 - Casella Postale 71 - Versamenti su C. C. 13|3726 - **BARI**

...leggete e fate leggere...

Con la formazione del nuovo Governo, il Dicastero dei Trasporti è stato affidato all'on. Fiorentino Sullo; Sottosegretari sono stati nominati l'on. Salvatore Foderaro e l'on. Calogero Volpe.

Il nostro Giornale rivolge al nuovo Ministro ed ai Sottosegretari un fervido augurio di buon lavoro nel nuovo alto incarico, mentre porge il suo saluto e il suo ringraziamento al Ministro Angelini — che negli ultimi cinque anni ha legato il suo nome ad importanti realizzazioni in seno all'Azienda — ed ai Sottosegretari on. Colasanto e on. Fanelli.

Il nuovo Ministro dei Trasporti On. Sullo.

GIORNO DI FESTA A RIVA TRIGOSO

LA "REGGIO" È SCESA IN MARE

Al seguito del rimorchiatore la «Reggio» si avvia ai cantieri di Genova

Dopo il varo, la gente del cantiere sosta a commentare: ancora una volta tutto è andato perfettamente

Il varo della N.T. «Reggio», nuova ammiraglia della flotta F.S., è avvenuto l'8 marzo scorso a Riva Trigoso.

Erano presenti all'avvenimento l'On. Angelini accompagnato dalla Signora, gentile madrina della «Reggio», il nostro Direttore Generale, il Prefetto e le Autorità Provinciali di Genova, i Direttori Compartimentali di Genova e Palermo, personalità del mondo armatoriale genovese, dirigenti, tecnici e maestranze del cantiere. La Riviera, dopo vari giorni di maltempo e di mare grosso, ha sfoggiato per la circostanza il suo tradizionale splendore, innalzando al cospetto delle ville del litorale il gran pavese dei suoi mille colori.

Dopo la Messa propiziatrice celebrata dall'Arcivescovo di Chiavari, Mons. Marchesani, e dopo il tradizionale taglio del nastro, lo snello scafo

LA "REGGIO,,

della «Reggio» è sceso agilmente in mare tra gli applausi dei presenti e il fischio augurale delle sirene del Cantiere e dei rimorchiatori che attendevano al largo.

Dopo il saluto del Dott. Virgilio, Presidente dei Cantieri del Tirreno, l'Ing. Rissone ha ringraziato i tecnici e le maestranze del Cantiere, mettendo in evidenza la necessità del potenziamento della flotta ferroviaria, nonostante la ripresa in esame del progetto di un ponte sullo Stretto di Messina, e sottolineando lo sforzo sostenuto dalla nostra Azienda al fine di rispondere sempre più concretamente alle esigenze del pubblico in relazione all'evoluzione dei traffici.

Ha preso poi la parola il Ministro Angelini. Il varo della «Reggio» — egli ha affermato — intende corrispondere all'esigenza sempre più sentita di un miglioramento delle comunicazioni fra le due sponde dello Stretto. Egli ha quindi ricordato che «Reggio» fu anche il nome di una delle prime navi traghetto delle Ferrovie ed ha fatto un breve excursus della storia dei trasporti marittimo-ferroviari. In fine ha accomunato in un vivo ringraziamento ferrovieri, marinai e maestranze di cantiere.

La Signora Maria Angelini ha offerto alla «Reggio» una artistica statua della «Maris Stella» che sarà collocata sul ponte di comando.

Mentre scriviamo, la nuova nave sta eseguendo a Genova la prova dei macchinari e degli impianti, dopo di che raggiungerà le luminose sponde della Fata Morgana, per unirsi alle altre navi della flotta F. S.

A. BATTAGLIA

Gran pavese sull'Ammiraglia

Da Sestri Levante una strada asfaltata torcendosi tra casette, opifici e accoglienti osteriole s'infila tra colline grige d'olivi e sbuca all'improvviso a Riva Trigoso, un paesino chiuso tra due promontori e un angusto seno sul mare.

Superato il torrente Petronio arriviamo ad un cancello che ci ricorda «Sortie des usines», il primo film di Lumière.

E' l'unico ingresso del cantiere navale di Riva Trigoso, disadorno ed essenziale.

Entriamo. A destra e sinistra sono i capannoni delle officine, alti e patinati di leggera fuliggine, dove si tracciano, tagliano, piegano le lamiere grosse e piccole, lunghe e corte, si formano le mille e mille altre cose che una costruzione navale esige: tutte quelle cose che sono state meticolosamente calcolate e preordinate dallo stuolo di ingegneri e di disegnatori raccolto nella palazzina centrale che, con diversa architettura, sovrasta il cantiere protetto da un anfiteatro di colline.

Qui il cantiere sembra deserto.

Ma già scorgo, brachiosauri di un rinnovato mondo antidiluviano, le gigantesche gru, le braccia preziose del cantiere che hanno giustapposto pezzo a pezzo le lamiere, i profilati, i dritti di prua e di poppa, le timonerie, le eliche di bronzo, gli apparati motori e tutto quanto ancora forma la nave.

Man mano che mi addentro il cantiere si anima; gli operai con elmetto di plastica e tuta blu, si muovono rapidi e silenziosi intorno allo *scalo* — un lungo piano inclinato in cemento armato — su cui poggia solenne la costruzione 247, la nave traghetto «Reggio», la settima sirena della flotta F.S.

La sua enorme sagoma mi impegna subito tutto il quadro. Mi accosto allo scalo. Lo scafo odoroso di vernici mi sovrasta immenso nella sua mole, armonico e essenziale nella sua architettura. Lo vedo perfettamente in bilico, e lo sento premere possente sull'invasatura, in un intrico complesso di tiranti e di trinche, in una struttura che acquista maggior mole verso le due estremità della nave che rivolge la poppa al mare.

Gli operai intanto versano decine di quintali di paraffina e di grasso sugli scivoli, mentre i calafati collaudatori fanno le ultime verifiche e altri tolgono gli ultimi puntelli di abete chiedendosi gli utensili con un vocabolario per me incomprensibile: parlano di picchi, raglie, biscaglioni, stralli, redancie, un gergo che sa d'antico come la passione e l'amore al loro lavoro che si tramandano di padre in figlio.

E' con particolare emozione che assisto al varo della «Reggio», perché mi ripaga la tristezza di quel 16 agosto 1943, quando nella rada di Paradiso, presso Messina, vidi il «Cariddi» autoaffondarsi per non cadere nelle mani degli Alleati.

Tra poco la nave scenderà in mare.

Per gli invitati il varo è spettacolo, un rito, una festa; per i tecnici è un momento che dimostra se tutti i calcoli sono esatti, se tutte le lamiere e i profilati della costruzione diventano una nave, col suo nome e il suo destino.

Uno squillo prolungato della campana elettrica e subito la folla tace.

La madrina preme un pulsante. Scattano i meccanismi e quattromila tonnellate di acciaio slittano veloci lungo gli scivoli verso il mare; la linea della «Reggio» strettamente funzionale, limpidamente rispondente al nostro senso estetico, acquista col movimento maggior significato, la terra trema, nell'aria il gran pavese sventola sopra la sigla F.S. del fumaiolo, la nave tuffa le eliche nell'acqua. Ecco il momento critico del varo: la poppa si adagia nel mare con una grande ondata e comincia a galleggiare, la prua fa perno sui *brioni dei vasi* e si distacca dall'avantiscalo, infine la nave s'inchina di prora e «saluta» — come dice la gente del cantiere — la sponda che l'ha partorita e s'allontana lentamente dalla riva.

Davide SCIOLI

Sotto: ultimi colpi d'ariete all'invaso: il varo è imminente. A destra: sul breve itinerario terrestre della «Reggio» si cosparge paraffina e grasso: la nave scivolerà dolcemente fino al mare

Profilo tecnico della "REGGIO,,

Ecco le caratteristiche della nuova nave-traghetto:

Lunghezza fuori tutto	m.	123,90
Larghezza fuori tutto	m.	17,70
Altezza di costruzione al ponte binari	m.	6,65
Immersione a pieno carico	m.	4,20
Altezza di bordo libero	m.	2,45
Numero dei binari	m.	4
Lunghezza complessiva utile dei binari	m.	337
Portata lorda	t.	1300
Capacità di trasporto:		
34 carri merci, oppure 13 carrozze viaggiatori, oppure 50 autocarri sul ponte binari, con imbarco dalla prora per il servizio nello Stretto di Messina e dalla poppa per quello con la Sardegna; 24 autovetture sul ponte superiore prodiero, servito da rampe di accesso a terra.		
Capacità di trasporto passeggeri nei servizi dello Stretto di Messina	N.	1800
Dislocamento a pieno carico	t.	4800
Stazza lorda	tons	3700
Apparato Motore della potenza continuativa di cavalli asse		6400
Eliche a pale orientabili		
Velocità di servizio a pieno carico	nodi	13,5
Velocità massima	nodi	17
SISTEMAZIONI PER PASSEGGERI:		
Un salone di soggiorno e bar di 1ª cl. sul ponte passeggiata, a prora	posti	80
Un salone di soggiorno e bar di 2ª cl. sul ponte passeggiata, a poppa	posti	120
Un salone ristorante di 1ª cl. sul ponte passeggiata, a prora	posti	40
Un salone ristorante di 2ª cl. sul ponte passeggiata, a poppa	posti	40
Un gruppo di 12 cabine a 2 posti sul ponte lance	posti	24
Un gruppo di 10 cabine ad 1 ed a 2 posti sul ponte di corridoio	posti	14

Fra le numerose innovazioni tecniche che sono state adottate nella costruzione della nave, quella di maggiore rilievo è costituita dalle eliche di propulsione, del tipo a pale orientabili.

Con esse, è possibile ottenere, mediante la variazione del passo delle pale, la regolazione continua della marcia e la inversione di moto della nave senza variare il senso di rotazione dei motori.

Questa caratteristica è particolarmente vantaggiosa per la celere e sicura esecuzione delle manovre di entrata nelle invasature che nel servizio sullo Stretto sono molto frequenti.

Data la particolare importanza di tali manovre, è stato inoltre previsto la possibilità di istallare a bordo un «direttore di prora» costituito da un'elica trasversale, anch'essa a pale orientabili ed a passo invertibile, sistemata in apposito recesso dello scafo, a prora, in grado di agevolare, in ausilio all'azione delle eliche e dei timoni, gli spostamenti trasversali della nave nelle fasi più delicate delle manovre stesse.

E' anche da tenere in evidenza che la nave è stata progettata e costruita prevedendone l'eventuale impiego nell'istituendo servizio di traghetto con la Sardegna, che sarà espletato sulla linea Civitavecchia — Golfo Aranci e la cui attivazione è prevista per i primi mesi del prossimo anno.

Perciò l'unità presenta le caratteristiche necessarie per la navigazione in mare aperto con alte strutture di prora e di poppa. Gli accessi prodiero e poppiero per l'imbarco e lo sbarco dei rotabili vengono chiusi con porte a celata rialzabili su cerniere orizzontali comandate da dispositivi elettrodraulici.

Giuseppe SCARSINI

Treni e navi sullo Stretto

A Messina, il 1° novembre 1899, un fatto nuovo e di fondamentale importanza si verificò nel campo dei trasporti ferroviario-marittimi italiani con l'inaugurazione dei due primi ferry-boats: il binomio treno-nave aveva trovato anche da noi la sua formulazione concreta.

I primi piro-pontoni — così i tecnici chiamavano allora le navi traghetto — furono lo *Scilla* e il *Cariddi*, due piroscafi con motore a vapore e propulsione a ruota, con un timone a poppa ed uno prodiero; traghettavano soltanto cinque carri per volta sull'unico binario che divideva in due la coperta.

Il passaggio diretto dei carri ferroviari nello Stretto di Messina, aprì nuove vie al commercio, sì che varie ditte chiesero di poter spedire uva fresca ed agrumi dall'isola all'estero, avviando quella prospera corrente commerciale che è tuttora in continua ascesa.

Per fronteggiare le crescenti esigenze, altre due navi traghetto entrarono in servizio nel 1906, la *Calabria* e la *Sicilia*, molto simili alle prime due nelle caratteristiche tecniche e di trasporto.

Con queste quattro navi ben 17.000 carri venivano ogni anno traghettati da una sponda all'altra dello Stretto.

Nel 1910, con il varo della *Reggio* e della *Villa*, che pur conservavano il tradizionale profilo piatto, si determinò il tanto atteso avvento della propulsione ad elica.

Prima guerra mondiale: nel 1917, una mina vagante affonda la *Scilla*, sostituita nel 1922 dall'*Aspromonte* cui segue, due anni dopo, la *Messina* con motore Diesel e capacità di trasporto di 20 carri sistemati su tre binari. Questa unità alleviò notevolmente il lavoro di spola della nostra flotta che in quell'epoca già traghettava 130.000 carri l'anno.

Perduta la *Scilla* e radiate per vecchiaia le *Cariddi*, *Calabria* e *Sicilia*, la flotta ferroviaria, per far fronte alle esigenze del traffico dello Stretto che nel frattempo aveva raggiunto i 170.000 carri annui, aumentò tra il 1931 e il 1932 i propri quadri con le nuove *Scilla* e *Cariddi*, le quali, dotate di apparati motori diesel-elettrici, erano capaci di trasportare ciascuna 25 carri, e offrivano, a differenza delle precedenti, tutti i servizi di comfort per i viaggiatori.

La seconda guerra mondiale falcidiò l'84% della flotta F.S. L'*Aspromonte* fu colato a picco al largo di Capo Bon nel 1942 mentre era in servizio come nave ausiliaria della Marina Militare; poi nel 1943, per effetto di bombardamenti aerei, la *Reggio* e la *Scilla* posarono le chiglie sui fondali del porto di Messina e il 16 agosto dello stesso anno anche le *Cariddi* e *Villa* andarono perdute, autoaffondate per ordine della Marina Militare. Da questo momento e fino al termine del conflitto rimaneva in servizio il solo vecchio *Messina* che pure riuscì a traghettare circa mille carri, gli unici che traversarono lo Stretto nel 1944.

Seguì la ricostruzione. La *Villa* ricuperata per prima, entrò in servizio nel 1945; fecero seguito nel 1948 le nuove unità *Mongibello* e *Secondo Aspromonte* capaci di trasportare 18 carri ciascuna; poi la *Scilla* che, dopo il ricupero, era stata interamente rimodernata. L'anno, successivo riprese servizio la *Messina*, completamente modificata nelle attrezzature, nei servizi e negli apparati motori. Finalmente nel 1953, rientrò anche la gloriosa *Cariddi*, che dopo un laborioso ricupero era stato ampiamente migliorata anche nella capacità ricettiva in carri aumentata da 26 a 36.

Questa la flotta delle F.S. che soltanto nell'ultimo esercizio ha solcato 30.000 volte le acque vorticose tra Scilla e Cariddi, traghettando da est a ovest, da oriente a occidente, 500.000 mila carri e 120.000 automezzi, scambiando tra le due rive cinque milioni di viaggiatori.

DIES

1949: la «Cariddi» durante le operazioni di recupero.

Le autorità alla presentazione dei nuovi carri. Da sinistra: il Direttore Generale, ing. Rissone, il Senatore Angelini, il Vice Direttore Generale, dott. Branca, l'on. Colasanto e l'ing. Fasoli del Servizio Materiale e Trazione

AD OGNI MERCE IL SUO

Tra i molti vantaggi che la strada offre ai clienti, notevole importanza ha indubbiamente la specializzazione — sempre più vasta e sempre più funzionale — degli automezzi, costruiti o adattati per il trasporto di un determinato tipo di merce.

Chiunque avrà visto, tanto per citare un esempio, le lunghe teorie di autotreni con rimorchio, che trasportano a decine le autovetture dalle fabbriche a destinazione.

La ferrovia non aveva queste possibilità fino a poco tempo fa. Il problema però è stato affrontato con energia e i numerosi mezzi speciali, passati dalla fase di progetto a quella di costruzione, cominciano a circolare in sempre maggior numero sulla nostra rete.

Tra i nuovi carri entrati in servizio nel 1959 ricorderemo innanzitutto il carro FFmp 116.100, realizzato per il trasporto di merce palettizzata.

Già verso la fine del 1958, 112 stazioni della rete erano state attrezzate per svolgere il servizio delle merci in piccole partite caricate su «palette».

Il nuovo FFmp si presenta come un carro coperto di grande capacità, fornito di porte scorrevoli al centro e di due porte a saracinesca poste alle estremità, in diagonale fra loro: caratteristica, quest'ultima, che consente di caricare pezzi lunghi ed ingombranti che non sarebbero potuti facilmente entrare nei normali carri chiusi.

Le porte a saracinesca, poi, sono equipaggiate con ponticelli che, poggiati sulla bantamente aperta la parte superiore del carro e una delle porte laterali.

Due agenti soltanto sono necessari per effettuare rapidamente ed agevolmente le manovre di apertura e chiusura.

C'è poi il carro Poz 696.500 che può essere efficacemente utilizzato per il trasporto di forti carichi, concentrati o di notevole lunghezza. Infatti il limite di carico è di ben 52 T, la lunghezza di m 18,660 e la superficie utile di mq 50,7. I 16 stanti laterali e le sponde di testa sono ribaltabili.

Al trasporto del cemento sfuso provvederà il carro Mcem 999.100, munito di due serbatoi, con una capacità totale di

Carro FFmp 116.100 a grande capacità per il carico di merce palettizzata

Carro Ltk 440900 per il trasporto del coke. E' attrezzato per lo scarico automatico

china dei piani caricatori, rendono facile l'accesso dei carrelli trasportatori ed elevatori.

Ben 30 palette standard per strato possono essere così caricate.

Per risolvere il problema del carico di colli voluminosi e pesanti è stato invece progettato e costruito il carro Ftm 1.100.100, con tetto apribile. Il tetto, munito di perni fissati sulle pareti di testa e di equilibratori, può rotare da una parte o dall'altra del carro, affiancandosi alla parete laterale. Rimane così comple-

25 mc. Lo scarico avviene ad aria compressa, fornita da una presa a terra collegata ad un apposito raccordo montato sul carro. La condotta di scarico del cemento viene collegata alla presa del silos.

Per quanto riguarda il coke, il problema era di aumentare al massimo la capacità dei carri: ciò che si è ottenuto con il nuovo carro LLk gruppo 439.900, le cui alte sponde sono state munite di supplementi di pannelli di lamiera stirata. Oltre le porte laterali, per facilitare lo scarico, sono

state ricavate sulle fiancate 8 portelle supplementari.

La capacità totale è di 59,5 mc, la superficie utile del pavimento di 29 mq.

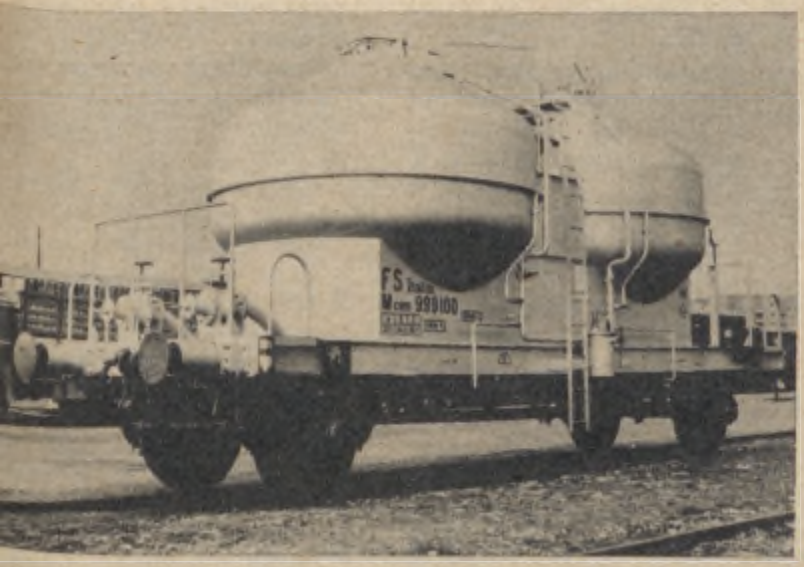
Per la merce pulverulente, con tendenza a sfuggire dal pavimento dei carri attraverso gli interstizi del tavolato, si è approntato il carro L, che ha il pavimento completamente stagno e la porta con una apertura ridotta, con conseguente migliore tenuta.

Sono da ricordare infine i carri serbatoio Vt a tramoggia per il trasporto di pietrisco, i carri per il trasporto di rotaie, i carri PPo per il trasporto delle auto.

Tra i mezzi allo studio sono:

CARRO

Qui sotto, a sinistra: Carro Ftm 1.100.000: ha il tetto apribile ed è perciò particolarmente adatto per il carico di colli voluminosi e pesanti A destra: Carro LLk 439.900: ha una grande capacità e consente il celere scarico del coke dalla porta centrale e da 8 portelle supplementari. Lo scarico è parzialmente automatico



Carro Mcem 999.100 per il trasporto del cemento fuso. Lo scarico è pneumatico ad aria compressa

— carri a due piani per il trasporto di automobili,

— carri per trasporto di coke con scarico automatico bilaterale;

— carri per trasporto di cemento con scarico pneumatico, ricavati dai carri Mg;

— carri serbatoio di grande capacità;

— carri per il trasporto di casse mobili;

— carri a grande isolamento atti al trasporto di merci surcongelate, derivanti dalla trasformazione di carri refrigeranti ed isotermici.

Come si vede, anche l'utente F.S. non avrà in un prossimo avvenire che l'imbarazzo della scelta. Ciò potrà consentire non solo il recupero di vecchi clienti, attualmente tentati dalle lusinghe dei mezzi stradali, ma anche l'acquisizione — come del resto è avvenuto dopo l'avvento della « palettizzazione » — di nuovi, che potranno trovare nei nostri mezzi specializzati il punto di partenza per scoprire i molti vantaggi offerti dai trasporti su rotaia.

Michele DARD

UN TELEVISORE PER TUTTI

Un televisore per tutti: questo potrebbe essere lo slogan più idoneo per illustrare l'iniziativa presa recentemente dalla TEDAS, la nota società produttrice di televisori ed elettrodomestici, in collaborazione con il DLF di Roma.

Le condizioni offerte per l'acquisto di un televisore sono indubbiamente tra le più convenienti e potranno dar modo a moltissime famiglie di ferrovieri di tutta Italia di realizzare uno tra i desideri più vivi e più attuali. Abbiamo parlato di ferrovieri di tutta Italia, in quanto la Società TEDAS intende appunto offrire a tutti i dipendenti delle F.S. le stesse vantaggiose condizioni di vendita — in contanti o a rate e senza anticipo — già concretate negli accordi col DLF di Roma. Ed ecco, qui di seguito, i tipi degli apparecchi ed i prezzi che la TEDAS offre ai ferrovieri.

TELEVISORI

TELEVISORI - Produzione e modelli 1959/60 tutti predisposti UHF. (II programma TV).

TIPO	PREZZO LISTINO	PREZZO CONTANTI	PAG. A RATE	IMPORTO TOTALE
17 3T 22	122.500	61.000	12 da 5.500	66.000
Marte 17	128.750	80.000	12 da 7.210	86.520
			18 da 5.100	91.800
Stranus 17	149.000	90.000	12 da 8.100	97.200
			18 da 5.720	102.960
Marte 21	181.500	113.000	12 da 10.150	121.800
			18 da 7.160	128.880
Saturno 21 110	216.600	135.000	12 da 12.100	145.200
			18 da 8.500	153.000

FRIGORIFERI

FRIGORIFERI - Sistema Panclimatic « ARTICO TEDAS » modello e costruzione 1959/60.

CAPACITA'	PREZZO LISTINO	PREZZO CONTANTI	PAG. A RATE	IMPORTO TOTALE
Lt. 145	115.000	72.000	12 da 6.500	78.000
			18 da 4.600	82.800
» 190	135.000	87.000	12 da 7.830	93.960
			18 da 5.530	99.540
» 240	155.000	110.000	12 da 9.870	118.440
			18 da 6.970	125.460

FONOVALIGIE

TIPO	PREZZO LISTINO	PREZZO CONTANTI	PAG. A RATE	IMPORTO TOTALE
Calipso	43.000	29.500	12 da 2.770	33.240
Tersicore	60.000	39.000	12 da 3.660	43.920
Stabilizzatore	25.000	16.000	6 da 2.850	17.100

Nei prezzi dei televisori non sono comprese le spese per antenne, tavoli, stabilizzatori ed altri accessori. I pagamenti sono senza anticipi compresa IGE e interessi vari, escluso dazio per i frigoriferi e fonovaligie. Tutta la merce sopra offerta è coperta da garanzia e da assistenza. Gli interessati per eventuali ed ulteriori informazioni d'acquisto potranno rivolgersi direttamente alla filiale della soc. TEDAS, in Roma, Via Piemonte, 65-67, tel. 465882.

LA PRIMA LINEA RACCONTA

ARANCE VIAGGIATRICI INTERNAZIONALI

Prima della spedizione le arance passano attraverso varie fasi di cernita. Qui arrivano solo le migliori

Operazione avvolgitura: le «incartatrici» avvolgono in carta velina da venti a trenta arance al minuto

Operazione pulitura: le spazzole rotative asportano ogni traccia di polvere

Dall'alba alla mezzanotte, lo scalo merci di Acireale è animato da una attività intensa, senza un attimo di sosta.

Produttori, operatori economici, spedizionieri, maestranze, si muovono con ritmo febbrile: si scaricano le merci in arrivo, si caricano quelle in partenza. Cataste di casse, bidoni, sacchi, damigiane si formano e scompaiono nel volgere di pochi minuti. Intorno, richiami, raccomandazioni, proteste, grida: ognuno ha qualcosa da dire, ognuno ha qualcosa da fare.

La merce a collettame viene ripartita ed avviata nei capaci magazzini di deposito; sarà poi consegnata ai destinatari più vicini ed a quelli dell'entroterra economico, tramite i servizi di collegamento, che estendono e ridiffondono i benefici dei traffici.

Tuttavia, nella nostra stazione il movimento dei carri completi ha avuto sempre netta preminenza sui trasporti a collettame. Arrivano carri da ogni parte d'Europa e d'Italia: dall'Austria e dalla Jugoslavia giungono i bovini ed il legname, dalla Germania macchinari di precisione, dal nostro Centro — Meridione farina, tronchi d'albero, frutta, contenitori per gli agrumi — i cosidetti «cartoni», — grano, paglia.

Da qui ripartono carichi in prevalenza di agrumi, che raggiungono i più lontani mercati di consumo del continente europeo e penetrano fino ai centri remoti dell'URSS.

Non tutti gli agrumi in partenza dalla nostra stazione — naturalmente — sono prodotti ad Acireale.

L'intera superficie coltivabile del nostro Comune raggiunge appena i 3.630 ettari, e gli agrumeti occupano solo il 42% di tale superficie, con una produzione che si aggira sui 300.000 quintali annui (e che potrebbe aumentare se si diffondessero i moderni sistemi di coltivazione, applicati con successo da Paesi oggi nostri concorrenti: Spagna, Israele e USA).

Da noi, il continuo sviluppo di questo importante settore dell'economia agricola nazionale è stato del tutto spontaneo, favorito solo dalla costituzione geologica del terreno prevalentemente vulcanico, dall'abbondanza delle acque e dal clima mediterraneo. Per quanto nel passato varie malattie abbiano talvolta distrutto intere piantagioni, oggi la situazione è fortemente migliorata: con i mezzi che offre la profilassi moderna questo pericolo è stato scongiurato sicchè col rinnovato incremento della produzione i nostri agrumi sono tornati oggi su tutte le mense, in Italia e all'estero.

Provenienti dalle campagne, ove sono stati staccati dagli alberi da operai specializzati, gli agrumi vengono avviati verso i centri di lavorazione a bordo di autocarri.

Acireale è il più importante di questi centri, nell'intera provincia di Catania.

In ampi magazzini, costituiti quasi sempre da un unico grande vano suddiviso da pannelli mobili, si svolgono, sotto l'attento controllo del capo ciurma, tutte le fasi di lavorazione che rendono il prodotto più accetto agli importatori.

La prima consiste nella pulitura: moderne macchine, dotate di spazzole rotative, asportano ogni minima traccia di polvere dai frutti. Pulito e lucidato il prodotto viene poi selezionato dalle operaie «cernitrici». Queste, sedute ai bordi delle «madie» (bassi recipienti in legno lunghi da sette a otto metri) selezionano il prodotto in base alla qualità: 1, 2, mista ecc. Gli agrumi subiscono poi un altro esame per la «calibratura» dalla quale escono numerati e classificati: c'è il 360 n. 1, il 300 n. 2, il 300 n. 3.

Segue quindi l'avvolgitura, eseguita dalle «incartatrici»: con rapidità sorprendente riescono a vestire con policroma carta velina, normale o al defenil, che dà un nuovo volto al prodotto, da venti a trenta pezzi al minuto.

Operai specializzati, nel frattempo, montano le cassette, costituite da assicelle preparate in precedenza.

Gli importatori stranieri preferiscono oggi al classico imballaggio in legno un nuovo tipo di imballaggio, il contenitore in cartone, che, rispetto al legno, offre il grande vantaggio del peso costante.

Con l'affermarsi del servizio da porta a porta effettuato con i carrelli stradali, gli esportatori oggi caricano gli agrumi direttamente nei loro magazzini e possono così controllare l'operazione di stivamento. E' una operazione molto delicata che consiste nel rivestire l'interno del vagone con paglia e cartone ondulato per preservare gli agrumi dai rigori del freddo eccessivo.

Il servizio a domicilio, eseguito per mezzo dei carrelli stradali, offre anche una riduzione nel costo del trasporto, l'eliminazione del doppio carico sui carretti e sul vagone, e riduce la fuga del prodotto. Il produttore lo sa, ed oggi il 90% degli agrumi affluisce alla nostra stazione con questo mezzo.

Appena giunto allo scalo merci, il vagone con il suo prezioso carico viene rimesso in binario e successivamente preso in consegna dalla squadra di manovra che, in base al prestabilito programma di inoltro, procede alla formazione dei treni derrate.

Poi, da qui, percorrendo migliaia di chilometri, i carri raggiungeranno i mercati italiani, e, attraverso i valichi alpini: Tarvisio, Brennero, Chiasso, Ventimiglia, Modane, si spingeranno in tutta l'Europa a portare con i loro frutti dorati, il messaggio di sole della nostra meravigliosa isola.

Cosimo PRIVITERA

CAMPAGNE AGRUMARIE

	COMPARTIMENTI	CARRI PER L'ESTERO	CARRI PER L'INTERNO
1957	Palermo	28.121	37.823
	Reggio C.	5.352	13.152
	Napoli	539	332
	Altri	2.273	1.230
	Totale	36.285	52.537
	Totale generale anno 1957		88.822
1958	Palermo	24.370	36.211
	Reggio C.	4.716	13.210
	Napoli	370	398
	Altri	1.593	536
	Totale	31.049	50.355
	Totale generale anno 1958		81.404
1959	Palermo	30.213	45.521
	Reggio C.	4.423	14.158
	Napoli	540	551
	Altri	1.658	546
	Totale	36.834	60.776
	Totale generale anno 1959		97.610

Ultima fase: le arance sono caricate a bordo dei carri (spedizione per mercati italiani)

Mobili "A.L.T." A. L. TEDESCHI - Livorno

ORGANIZZAZIONE SPECIALIZZATA - VENDITE PER CORRISPONDENZA

VENDITA DIRETTA ESCLUSIVAMENTE A PRIVATI

finalmente ho una casa elegante

Visitate i grandi saloni di esposizione, aperti ogni giorno, anche festivo

CONCORSI VIAGGIO E SOGGIORNO ACQUIRENTI

• Consegna gratuita ovunque • Imballaggi specializzati

AGEVOLAZIONI PER I FERROVIERI

80 *anni di esperienza garantiscono:*

Sicurezza nell'acquisto - Convenienza nei prezzi - Chiedete senza alcun impegno: riproduzioni, fotografie, catalogo con l'invio di L. 100 in francobolli - Facilitazioni di pagamento.

INDICATE QUALI AMBIENTI DOVETE ARREDARE

Scriveteci! - **C.so Mazzini 90 - Livorno - T. 26.134** - Scriveteci!

FERROVIE FEDERALI SVIZZERE:

T.E. ALL'ULTIMO TRAGUARDO

Alla fine del mese di maggio, giusto prima del cambiamento dell'orario, le Ferrovie federali svizzere inaugureranno l'esercizio elettrico sulla tratta Cadenazzo - Pino frontiera (Luino), dopo averlo attivato, qualche giorno innanzi, sul percorso fra Oberglatt e Niederweningen. A partire da questo momento, l'elettrificazione della loro rete potrà considerarsi terminata. Su 2910 km di linee esercitate, rimarranno senza linea di contatto solo 26 km (0,89%), cioè i quattro brevi tratti di frontiera Nyon-Crassier-Divonne (che si pensa di sostituire con un servizio stradale), Etwilen-Singen (a trazione diesel), Koblenz-Waldshut (dove i treni sono condotti da locomotive germaniche) e Kreuzlingen-Costanza (automotrici germaniche). Nel 1965, le ultime macchine a vapore di riserva saranno sostituite con automotrici diesel.

Gli inizi dell'elettrificazione delle Ferrovie federali svizzere risalgono ai primi anni del secolo. Nel 1902, la fabbrica di macchine di Oerlikon chiese di poter disporre d'una linea per provare un nuovo sistema di trazione elettrica. Tale prova ebbe luogo dal 1907 al 1909 sul tratto Seebach-Wettingen. Frattanto, nel 1904, una commissione svizzera di studio fu incaricata di esaminare il problema dell'elettrificazione delle ferrovie per meglio utilizzare le risorse del paese e per abbassare il costo dell'esercizio ferroviario. Otto anni dopo, la commissione giungeva alla conclusione che, dal lato tecnico come da quello economico, l'elettrificazione della rete nazionale, specialmente della linea internazionale del S. Gottardo, era possibile. A tale scopo conveniva utilizzare corrente alternata monofase di circa quindici periodi e di una tensione di 15.000 volt, questo tipo di corrente potendo direttamente esser prodotto da centrali idroelettriche con bacino d'accumulazione. Già prima che venisse presentata questa conclusione, un secondo tratto di linea, quello da Briga a Iselle, era stato elettrificato (corrente trifase di 3300 volt e 15 periodi), per il 1 giugno 1906.

Verso la fine del 1913, fu decisa l'elettrificazione della linea del S. Gottardo da Erstfeld a Bellinzona, ma a causa della prima guerra mondiale, i lavori non poterono essere iniziati. Tuttavia, la penuria di carbone indusse a stringere i tempi e così, malgrado le difficoltà, due anni più tardi i lavori ebbero inizio, mentre si avviava contemporaneamente la costruzione delle centrali idroelettriche di Amsteg e del Ritom. Alla fine del 1920, le nuove elettrificazioni erano un fatto compiuto. Intanto erano state elettrificate anche la Berna-Scherzligen e la Sion-Briga (quest'ultima provvisoriamente con corrente trifase).

Il 30 agosto 1918, il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie federali decideva di elettrificare le linee principali della rete in tre periodi decennali. E in quello stesso anno, passi importanti erano stati fatti presso il parlamento per accelerare il ritmo dell'elettrificazione. La linea del S. Gottardo venne elettrificata rapidamente su tutta la lunghezza. L'esercizio elettrico fu quindi inaugurato il 15 maggio 1927 sulla grande trasversale ovest-est, dal lago di Ginevra a quello di Costanza, e il 15 dicembre 1928 sulla linea Zurigo-Sciaffusa.

Una nuova fase di realizzazione T. E. andò dal 1929 al 1940; essa comprendeva le linee del Giura e della Svizzera orientale, per un totale di 476 km, secondo un programma approvato nel mese di novembre del '29. La durata dei lavori era stata fissata in sette anni, ma la crisi economica causò qualche ritardo. Ciò nonostante, quando scoppiò la seconda guerra mondiale, il programma era terminato.

Le intenzioni delle Ferrovie federali svizzere non miravano ad un'elettrificazione totale. Per ragioni militari, occorrevano ancora 175 grandi locomotive a vapore, che dovevano essere utilizzate razionalmente su un certo numero di linee raggruppate il più possibile attorno a qualche deposito. Ma si era di nuovo in un periodo di guerra e, di conseguenza, in grave difficoltà d'approvvigionamento. Per fare economia di carbone, come anche

Una delle prime locomotive elettriche svizzere (Be 4/6)

per poter impiegare più vantaggiosamente il personale e i veicoli motori, si passò alla elettrificazione delle linee di montagna (Brünig e Auvernier - Les Verrières) o collegate a una rete già sotto tensione (Oerlikon-Wettingen, Winterthur-Sciaffusa e Wil-Wattwil). In poco più di due anni, questi lavori erano terminati (1941-1943).

La scarsità di carbone, il suo prezzo elevato e le restrizioni d'orario sulle linee esercitate a vapore dettero il via alla quarta fase dell'elettrificazione, realizzata dal 1944 al 1946. Si trattava di dotare del filo di contatto 170 km di linea.

Nell'autunno del 1945, sia per le stesse ragioni sopra menzionate, sia per far beneficiare tutte le regioni del nuovo sistema di trazione, fu deciso di elettrificare anche gli ultimi tratti di linea (dieci in tutto), d'una lunghezza complessiva di 256 km. E' la fase che vien terminata quest'anno.

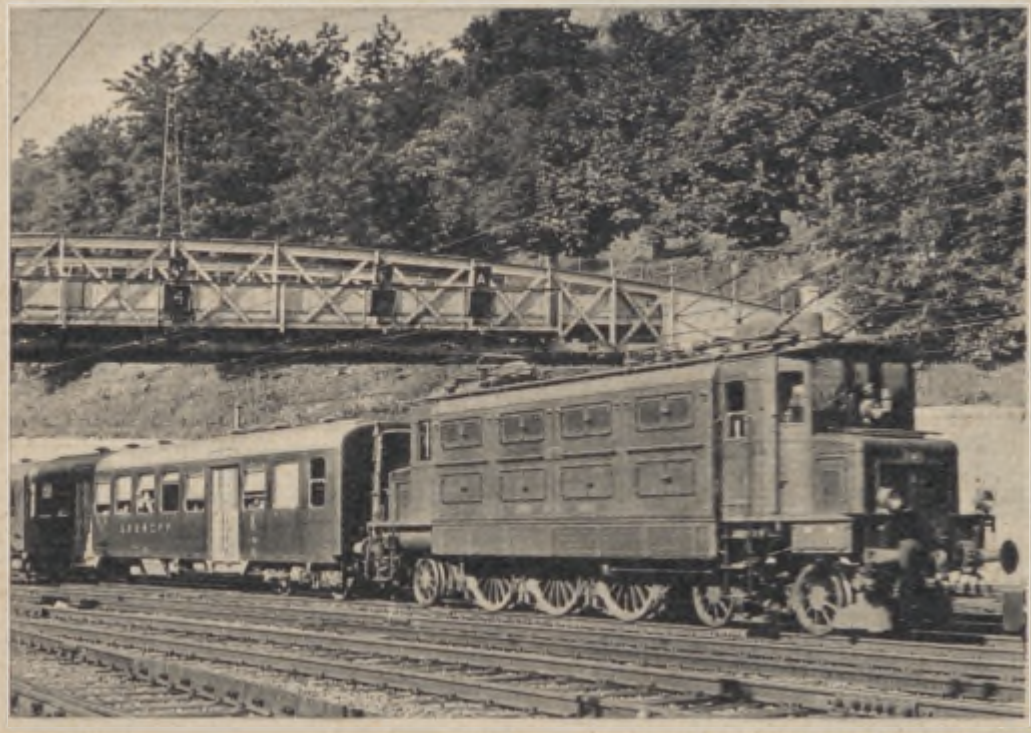
Benché il numero di treni circolanti su certi percorsi non giustificasse interamente un'elettrificazione, le Ferrovie federali avevano tuttavia buone ragioni per introdurre l'esercizio elettrico su tutta la loro rete. Questo, infatti, le rende indipendenti dal mercato del carbone e dell'olio pesante esteri; permette loro di fare la più grande economia d'una riserva di veicoli motori autonomi, specie di macchine a vapore, e di utilizzare al massimo le locomotive, le carrozze e i carri, come pure il personale, grazie all'uniformità del sistema trazione.

L'energia elettrica utilizzata su tutta la rete, oggi anche nella galleria del Sempione e fino a Domodossola, è la corrente alternata trifase a 16 2/3 periodi, d'una tensione di 15.000 volt. Essa fu scelta in un tempo nel quale sembrava più adatta a rendere i servizi che si attendevano dall'elettricità. Da allora, altri sistemi di corrente sono stati applicati per la trazione dei treni, specie in Italia e in Francia. Tuttavia, la diversità delle correnti elettriche presto non costituirà più alcun ostacolo allo scambio dei veicoli motori fra le varie reti ferroviarie, poiché già vengono costruiti treni Trans-Europ-Express a quattro sistemi di corrente, che circoleranno prossimamente da Zurigo a Milano, attraverso il S. Gottardo, e da Milano a Parigi, attraverso il Sempione.

L'elettricità, questa bianca fata della tecnica odierna, come talora viene poeticamente definita, compie il doppio miracolo d'ammodernare le ferrovie e di farne sempre più il vincolo che unisce strettamente tra loro i popoli d'Europa.

W. WENGER

Locomotiva elettrica Re 4/4 moderna e una vecchia locomotiva a vapore



Locomotiva Ae 3/6

Locomotive in servizio sulla linea del Gottardo (Ae 6/6)

Lavori di elettrificazione

RAFFAELE CAROTENUTO SPIA ATOMICA

I doganieri di Ponte Chiasso pensarono che trasportasse uranio; si trattava invece di innocue "pietre da pittura"

A Gragnano il treno muore. E' l'ultima stazione dopo Castellammare di Stabia e i binari si arrestano contro un muro di sostegno in curva, dietro al quale, dopo una strada che si inerpica fino al paese, c'è un torrente che corre in un burrone. Ricordo tutto come fosse ieri eppure son passati trent'anni: la mia famiglia abitava sopra la stazione e tutta la nostra giornata era regolata dall'orario dei treni. Mio padre era il capostazione e aveva il pallino dell'orario; qualche volta mia madre dalla finestra lo supplicava perché facesse aspettare un poco il treno, perché io e mio fratello ci eravamo alzati tardi per andare a scuola a Castellammare: piuttosto che far partire il treno «con la gobba» il capostazione ci lasciava a piedi.

La stazione era un po' il nostro regno — e perciò tutti gli altri ragazzi del paese ci invidiavano — ma ci era impedito di oltrepassare l'asse del fabbricato viaggiatori e addentrarci verso lo scalo merci dove ogni giorno venivano caricati quintali e quintali di maccheroni. I nostri giochi si svolgevano fra il dormitorio e la «montagnella», una ripida scarpata che noi avevamo trasformata in un terreno coltivato a terrazze con pomodori e fagiolini. Da quella parte non vi era pericolo: solo binari morti e qualche carro dimenticato. Bastiano, il custode del dormitorio, ci sorvegliava ed era inflessibile: ad ogni biricchinata, lui che era mutilato di guerra e non poteva correrci dietro, chiamava il «cavaliere»; mio padre arrivava di corsa con quel suo enorme berretto rosso, ma raramente ci trovava: scavalcavamo come scoiattoli il muro di cinta e in un attimo eravamo sulla strada.

Dove sono ora tutti quei compagni di giochi? So soltanto che molti son diventati ferrovieri. Come me. Uno è capostazione a Torre Annunziata Città e si chiama Raffaele Carotenuto. Di lui ricordo con precisione un fatto: gli piaceva immensamente mettere i chiodi sotto la locomotiva in manovra e mostrarceli schiacciati. «Ci faremo i coltelli», diceva soddisfatto. Qualche volta ci metteva anche i sassi della massicciata sopra il binario e correva a raccogliere i detriti, felice di aver potuto così sperimentare la potenza della locomotiva.

Dai giornali ho saputo che egli ha continuato in questa abitudine, che è divenuta, anzi, un hobby eccezionale. Infatti Raffaele Carotenuto è un pittore e per dipingere non usa colori ad olio, né acquerelli o pastelli, ma pietre raccolte in Italia e all'estero e ridotte in polvere con la più efficace delle macine: la locomotiva di manovra. La tecnica da lui applicata per provvedersi della materia prima era sembrata in principio così poco ortodossa e stravagante che una volta il capostazione titolare di Gragnano, si rivolse alla Sezione chiedendo che il sottocapo Carotenuto fosse sottoposto a visita sanitaria e se necessario esonerato dal servizio.

Carotenuto fu chiamato a Napoli e dovette spiegare il suo segreto. Si aspettava per lo meno un richiamo, invece incontrò la comprensione dei superiori. Fu l'ispettore Attilio Cavallo ad evitare che le Ferrovie e l'arte avessero un capostazione e un pittore di meno. Non solo ma i funzionari compartimentali, ai quali Carotenuto mostrò alcuni suoi quadri rimasero così bene impressionati dalla tecnica innovatrice del pittore-ferroviere da incoraggiarlo ed aiutarlo, facendogli pervenire da tutte le stazioni d'Italia sacchetti pieni di pietre dei più svariati colori.

Ma la materia prima per i suoi quadri Raffaele Carotenuto ama cercarsela da sè, e perciò consuma il suo congedo alla ricerca delle pietre. Dal Vesuvio ricava il nero inferno e tutte le gradazioni di rosso, i monti Lattari gli offrono lapilli e tufo nelle tinte gialle, il rosa glielo dà l'inconfondibile pietra di Assisi, il verde lo va a trovare sulle Dolomiti o lungo le marine siciliane e calabresi. Il nostro artista spesso oltrepassa anche i confini. Ritiene, per esempio, che solo sulla massicciata della stazione ferroviaria di Parigi si trovino alcune tenerissime «rosa» e nel parco del castello di Windsor alcune tinte grigio-chiare. Esemplari preziosi per i loro effetti cromatici Carotenuto li ha trovati in Spagna, in Germania, in Austria e in Svizzera. Una volta, tornando da quest'ultimo paese, fu fermato alla dogana di Ponte Chiasso; le sue pesanti valigie insospettirono i doganieri, i quali accertandone il contenuto vollero assolutamente sapere a quale scopo servissero tutte quelle pietre. Carotenuto diede tutte le spiegazioni, ma non venne creduto e fu sottoposto a lunghi interrogatori. Era stato scambiato per un contrabbandiere di materiale strategico. Nientedimeno si pensò all'uranio.

Ma come e quando Raffaele Carotenuto ha cominciato a dipingere con le pietre? Un giorno il nostro pittore, non potendo ultimare il quadro perché aveva dato fondo ai colori si ricordò di quel suo antico gioco da ragazzo e per la prima volta usò i ciottoli della massicciata ferroviaria riducendoli in detriti minuti sotto la locomotiva. Ottenne così un surrogato di colore, che mischiato opportunamente poté fissare sulla tela con uno speciale trattamento basato sull'uso di ingredienti colloidali. A questo nuovo modo di dipingere, Carotenuto ha dato un nome: «litocromismo». I suoi quadri sono di un effetto sorprendente, ricordano quelli dei macchiaioli toscani, ma i toni benché sfumati hanno la stessa vitalità delle pietre naturali, i cui detriti egli attacca sulla tela servendosi di attrezzi rudimentali: del cucchiaio per impastare e della forchetta per comporre le figure. Insomma Carotenuto ha abolito il pennello e i suoi dipinti sono... delle sculture, non foss'altro perché si tratta di pietre.

Raffaele ha già degli imitatori e la cosa non deve sembrare strana, poiché egli ha già partecipato con successo a diverse mostre collettive, mentre una personale è stata allestita qualche anno fa nel club dei militari americani di stanza a Napoli. Fu quella una mostra singolare, nata da uno scambio di cortesie con il Presidente degli Stati Uniti. Carotenuto, infatti, inviò alla Casa Bianca un ritratto di Eisenhower fatto con le pietre del Vesuvio. Il Presidente gli scrisse una lettera ringraziando e apprezzando il suo lavoro. I giornali americani si interessarono della cosa e fu chiesto a Carotenuto di esprime un desiderio. Il nostro pittore rispose proponendo una mostra dei suoi quadri in America. Così la mostra di Napoli è stata una specie di prova generale e Carotenuto è pronto a varcare l'oceano con i suoi quadri di pietre. E chissà che segretamente egli non pensi a questo viaggio come a un'occasione per cercare pietre in California, nel Nevada e sulle Montagne Rocciose del Colorado.

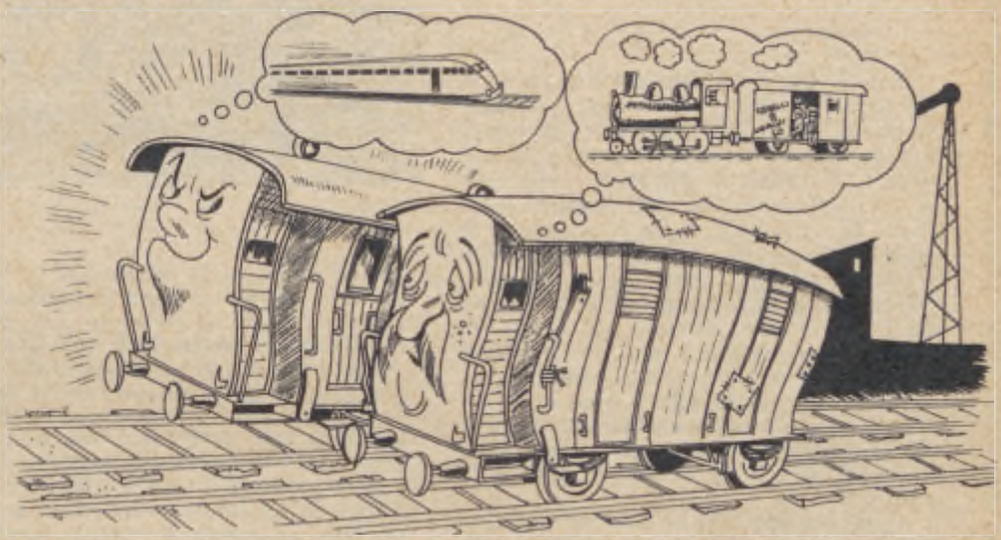
Renato MATTONE

In una delle sue opere, Carotenuto ha ritratto il generale Eisenhower

LA PAGINA DI FAMIGLIA

Questa pagina è riservata ai familiari dei ferrovieri. Tutti coloro che desiderano collaborarvi, possono inviare alla Redazione racconti, novelle, cronache, rievocazioni, pezzi di colore, poesie, disegni, foto. Il materiale migliore sarà di volta in volta pubblicato e, a fine d'anno, verrà formata una graduatoria dei collaboratori più attivi ai quali verrà assegnato un premio.

SAGGEZZA DI CARRO BESTIAME



Il vecchio carro-bestiame, pieno d'anni, di polvere e di ruggine, si trovò un giorno agganciato fianco a fianco con un altro carro, fatto proprio come lui, ma nuovo fiammante.

Si accorse subito che il vicino lo guardava con somma alterigia: sotto sotto, lo sbirciava, già preparato a sentirsi rivolgere qualche insolente osservazione.

A dir la verità, provava un certo compatimento per quel novellino fresco fresco, che aveva tutta la buffa animosità di un gallo di marzo. Che voglia di dirgli quanto la vita sia diversa da quello che uno si crede al suo primo apparire nel mondo! Ma non volle essere lui il primo a parlare.

Ad un certo punto, mentre laggiù, al capo della lunga fila, qualcuno faceva manovra, i carri si mossero con un sussulto ed un lungo stridore. E proprio lui, il vecchione, urtò con una spinta villana il carro lucido e nuovo, facendolo sobbalzare.

— Ehi, tu! — disse questi irritatissimo. — Capisco che non puoi essere che uno zoticone, così sudicio e malandato come sei, ma dovresti renderti conto che con un signorino par mio si usano modi diversi... e prima di tutto non avresti dovuto essere tanto presuntuoso da accostarti a me...

Il carro vecchio rise sommessamente e replicò:

— Me l'aspettavo! Me l'aspettavo davvero questa tua uscita! So benissimo quali possono essere i tuoi pensieri. Sono stato giovane anch'io!

L'altro rise sprezzante.

— Già, tu sei ormai guercio e storpio e vedi le cose a tua immagine e somiglianza. Ma io sono tutt'altra cosa e per me la vita è nuova e brillante e non può darmi che gloria e onori...

— Oh, sì, sì, è abbastanza naturale che tu la pensi così... Si incomincia sempre a questo modo, ma poi ci si deve ricredere.

Non era per nulla irritato, il vecchio carro. Provava soltanto un senso di compatimento, proprio da vecchio saggio, ed aveva un gran desiderio, più che di rimbeccarlo, di aprire un po' gli occhi a quel bellicoso e ingenuo galletto che teneva la cresta troppo alta...

— Senti — riprese con molta bonomia — hai voglia di ascoltarmi un momento? Ti racconterò la mia storia che ti servirà di esempio. Vuoi?

Il carro nuovo lo guardò con degnazione e non rispose. L'altro interpretò il silenzio come un assenso e incominciò:

— Il giorno in cui uscii dall'Officina Materiale Rotabile ero anche io come te, tutto lucido e colorito e mi sentivo ricco di energie e di speranze. Anch'io guardavo i vecchi carri con una certa degnazione. Perché quando si è nuovi e smaglianti sembra impossibile che il tempo e l'uso possano rovinarci e ridurci nello stato in cui mi vedi. Invece bastarono alcuni viaggi col carico di bestiame per cambiarmi i connotati. Che credi? Che si possa girare il mondo, sempre verniciati di fresco? Eh no! Vedrai fra poco, dopo i primi carichi, come saranno le tue pareti, il tuo pavimento, le tue guarnizioni di ferro smaltato! Io dopo pochi anni di vita già ero stinto, sporco, arrugginito. Ho avuto avventure piccole e grandi: una volta fui perfino lambito dalle fiamme di un incendio. Ho sopportato giornate intere di ozio sotto un sole d'inferno oppure esposto al più rigido gelo delle notti invernali. Una volta subii delle riparazioni, ma ne uscii più brutto di prima, così buffo con le toppe nuove che si vedevano da lontano! Però ho avuto la fortuna di vivere un certo periodo che ha, diciamo così, elevato il mio rango portandomi all'altezza ed alla funzione di carrozza vera, sai di quelle per il trasporto delle persone, che sono tanto più importanti di noi».

Accorgendosi che l'altro lo guardava incredulo e ironico, chiese: — Non ci credi? Fu durante la guerra. Allora la gente viaggiava molto sui carri bestiame, proprio come i vitelli, i cavalli, le pecore. E' stato allora che ho incominciato a capire veramente che cos'è la vita e che mi son fatto una certa coscienza. Prima, con le bestie, era un'altra cosa.

Il carro nuovo adesso guardava l'interlocutore, interessato suo malgrado e non cercava neppure di nascondere la sua curiosità pur mantenendo un atteggiamento pieno di sussiego.

— Ne ho viste di cose, durante la guerra! — proseguiva l'altro. — Ho fatto tante volte la strada su e giù, da una città all'altra, per anni, sempre carico di gente pigiata, affannata, impaurita. Cercavo di fare del mio meglio per mitigare il loro disagio, per quanto non fosse cosa facile. Quante volte, d'inverno, mi sono rammaricato di non poter offrire loro sedili imbottiti e buoni sportelli per chiudere, come le carrozze vere! Spesso ci fermavamo, nella sera buia, in attesa che si allontanassero gli aerei che scorrazzavano nell'aria in cerca di bersagli. Una volta buttarono le bombe poco lontano e tutto tremò che pareva il finimondo. Ricordo che io mi rattrappii tutto e puntai le ruote più saldamente che potei per mitigare l'urto. Trasportavo una giovane donna prossima ad essere madre, e vecchi e bambini addormentati. Non avrei voluto che fosse accaduto loro del male... Ebbene, lo crederesti? Ci riuscii. I primi carri davanti sbandarono e si capovolsero, ma io rimasi ritto. Fu la sera più bella della mia vita. Perché, vedi, anche se non si ottiene alcun risarcimento — nessuno seppe mai del mio gesto — è pur bello sapere, dentro di sé, di aver fatto del bene!

Un'altra volta mi accorsi che un mascalzone stava allungando le mani verso la borsa di una donnetta mezzo addormentata. Dentro quella borsa c'era una miseria di uova, burro, farina, che quella donna aveva racimolato con tanta fatica per i suoi bambini. Ma io inarcai le balestre, rinculai, scrollandomi talmente che il ladro fu sbalzato indietro proprio in tempo; la donnetta si svegliò e subito si tirò la borsa in grembo. Anche quella volta nessuno seppe quello che io feci. Ma che importa?

E i soldati? Quanti ne ho trasportati! Una volta ne nascosi uno braccato dai nemici. Trasportavo un carico di paglia e così mi fu facile nascondere il povero soldatino spaurito.

Il carro nuovo, in fondo, doveva avere il cuore buono perché ora aveva un'aria tutta diversa e seguiva le parole del vecchio quasi trepidando, sentendo in sé una commozione che mai avrebbe creduto di poter provare. E quando l'altro tacque, non parlò. Poi sentendo arrivare, dalla coda del convoglio, un urto violento, pronto si irrigidì; puntò lui, questa volta, le ruote e riuscì ad appoggiarsi al compagno vecchio e saggio con tale leggerezza che gli evitò anche la più lieve scossa.

Mina SPANDONARI

Come ci vede la stampa

Il problema della disponibilità dei carri refrigeranti, dopo una lunga polemica condotta dagli esportatori ortofrutticoli sui quotidiani economici, sembra ormai avviata a soluzione. I termini della questione, così come sono stati ripetutamente posti da IL SOLE, sono i seguenti: di fronte all'accresciuta esportazione ortofrutticola non vi è stato un parallelo incremento del numero dei carri frigoriferi delle F.S.; è vero che negli ultimi quattro anni il parco è aumentato, ma l'attuale disponibilità di 7000 carri risulterebbe insufficiente rispetto alle esigenze dell'esportazione, specialmente durante le campagne ortofrutticole; il parco, pertanto, dovrebbe essere portato per lo meno a 10 mila carri.

A questa richiesta le F.S. hanno risposto una prima volta con una lettera a IL SOLE del Direttore del Servizio Movimento, in cui si dimostrava la costante corrispondenza tra richieste e assegnazioni di carri anche nel periodo delle campagne, e in un secondo tempo con un comunicato pubblicato dallo stesso giornale e da 24 ORE. Secondo le F. S. il problema dei carri refrigeranti riguarda essenzialmente la migliore utilizzazione del parco disponibile, poiché se si volesse commisurare l'entità del parco disponibile ai periodi di punta, occorrerebbe investire somme ingenti, con una produttività estremamente limitata. Dopo questo comunicato, IL GLOBO ritornò sull'argomento sostenendo che insieme ai provvedimenti adottati dalle F.S. per ridurre il ciclo di impiego dei carri, fosse necessario potenziare le attrezzature frigorifere a terra per scaglionare nel tempo le spedizioni e utilizzare i carri con un carico maggiore.

Solo apparentemente queste posizioni apparivano inconciliabili ed è stato possibile trovare una soluzione al problema, proponendo la costituzione di un consorzio per la creazione di un parco privato di carri frigoriferi. Nel dare tale annuncio, IL SOLE ha sottolineato la utilità di una cooperazione tra produttori, esportatori e costruttori di carri, con il concorso diretto o indiretto delle F.S. Attualmente la costituzione del consorzio è in fase di studio e non si esclude che prossimamente possa trovare una sede di discussione più ampia in un convegno a carattere nazionale sulla « specializzazione dei trasporti », che sia fondata sulla disponibilità di carri merci specificamente adatti per i diversi tipi di trasporto, alla cui gestione potrebbero provvedere, mediante particolari convenzioni con le F.S., i proprietari di carri riuniti in consorzio.

La proposta dei consorzi, che ha concluso la polemica sui carri frigoriferi, riveste un notevole interesse, non foss'altro perchè dimostra la fiducia nel mezzo ferroviario di un settore importante dell'utenza, le cui esigenze le F.S. cercano nei limiti del possibile di soddisfare.

Oltre che dei carri, negli ultimi tempi i giornali si sono occupati anche delle locomotive a vapore, non per richiedere un aumento del parco, ma per celebrarne con accenti di accorata malinconia il prossimo funerale. Così il CORRIERE DELLA SERA ha scritto che « fra pochi mesi, dopo oltre un secolo di onorato servizio, le vecchie vaporiere prenderanno definitivamente la via del deposito per essere utilizzate soltanto in caso di emergenza. Le più antiquate — ha precisato il giornale — verranno demolite e vendute come ferraglia, quando saranno completate nel 1961 le elettrificazioni in corso e sarà esteso l'utilizzazione delle locomotive Diesel sulle linee non elettrificate. Secondo IL GLOBO — che ha pubblicato sull'argomento un articolo dell'ing. Cuttica — non può essere fissato un termine per la scomparsa delle locomotive a vapore dalla rete ferroviaria, tuttavia le locomotive Diesel verranno messe in servizio nelle linee di non conveniente elettrificazione in forma praticamente totale, ma gradatamente in relazione alle disponibilità finanziarie e se risulteranno evidenti i vantaggi economici rispetto alla macchina a vapore.

Le vecchie vaporiere sono, dunque, dure a morire! A noi ferrovieri francamente non dispiace questa tenace resistenza pari alla gloria che la locomotiva a vapore si è conquistata nel corso di un secolo in tutto il mondo. Cosa ha significato la sferragliante vaporiera per il progresso umano, ce l'hanno raccontato due musicologi in una interessante conferenza-audizione alla Discoteca di Stato di Roma, sulla quale ha riferito ampiamente IL POPOLO. In America, paese delle grandi distanze, il tema del treno ha sempre affascinato i poeti e ha fortemente influenzato la fantasia popolare. Fin dal 1840, all'epoca in cui nascevano le prime ferrovie, la musa popolare si ispirò ai temi del treno, e della locomotiva, estrinsecandosi in decine di canti, di ballate e di spirituals. Questo perchè la vaporiera oltre ad essere un simbolo di progresso, aveva un particolare fascino che ancora oggi, in tempo di locomotori elettrici, non tramonta.

Renato MATTONE

ADRIANO OLIVETTI

Il numero scorso era già in macchina quando ci giunse la notizia dell'improvvisa morte dell'ingegner Adriano Olivetti; sì che solo ora ci è possibile unire la nostra voce a quella di tutta la stampa italiana.

L'ing. Olivetti fu ad un tempo industriale e raffinato umanista: una sintesi rara in cui sta il maggior segreto della sua personalità.

Organizzatore ed animatore di una tra le più importanti industrie italiane, possedeva l'iniziativa, l'energia, il « fascino » degli autentici capitani d'industria; grazie al suo impegno e alla sua lungimiranza, la sua Azienda potè non solo affermarsi nel mercato italiano ma in quelli, anche i più difficili, di tutto il mondo. Sensibile alle più avanzate istanze sociali del nostro tempo. Egli seppe tradurre il successo economico dell'Azienda in benessere per un'intera regione.

Nella presente legislatura era entrato a far parte della Camera dei Deputati, rappresentante del movimento di Comunità da lui fondato nell'immediato dopoguerra.

La sua scomparsa è grave e dolorosa per l'intero mondo del lavoro italiano.

TRADIZIONI NOSTRE

Compartimento di Reggio Calabria - Francesco Mannella - Capo Stazione 1.a classe a.p. (256.832) - *Attestato di Pubblica Benemerenza* - Motivazione: « Si slanciava in soccorso di due persone che stavano per essere travolte da un treno, riuscendo, con grave rischio, a metterle in salvo. - Cosenza 21 marzo 1957 ».

Sono stati inoltre encomiati dal Direttore Generale i seguenti Agenti: *Per atti di altruismo: Nando Lecchini*, Manovratore, Compartimento di Firenze; *Umberto Romani*, Conduttore, Compartimento di Milano; *Giovanni Platania*, Operaio, Compartimento di Palermo; *Oreste Romeo*, Conduttore, Compartimento di Reggio Calabria; *Silvano Spagnol*, Assistente di Stazione, Compartimento di Venezia.

Per atti di onestà: Pierino Costantini, Frenatore, Compartimento di Milano.

SCRIVE UN "ANZIANO„

Illustrissimo Signor DIRETTORE DEL COMPARTIMENTO DI TORINO

proprio stamane, recatomi alla Segreteria della stazione di Porta Nuova per le « concessioni » di viaggio, ho preso visione di un comunicato che interessa coloro che hanno compiuto i 35 anni di servizio nell'Azienda delle Ferrovie dello Stato, che entrano a far parte di diritto della categoria « Anziani della Rotaia »; e immediatamente Le faccio pervenire la mia domanda.

Ho accolto questa notizia con entusiasmo. Ho gioito sapendo che anche i Ferrovieri hanno la loro categoria dei « vecchi », gloriosi e soprattutto sempre onesti: ebbene, subito, senza perdere tempo, mi permetto di confidarLe che io ho sempre considerato l'Amministrazione Ferroviaria, alla quale devo ben 45 anni e 6 mesi di servizio, una commovente e bella famiglia.

Ho frequentato ambienti privati e di altre Amministrazioni, ma mi sento orgoglioso di avere trascorso la mia esistenza migliore fra i ferrovieri, nelle stazioni e alla Sezione Movimento. Sento che in nessun altro ambiente avrei trovato tanta comprensione nei superiori e tanta solidarietà nei colleghi. Perciò, quando ripenso ai momenti migliori ed anche ai più difficili trascorsi in « Ferrovia », mi sento contento, entusiasta: e quando parlo con qualcuno dell'ambiente che mi ha ospitato per tanto tempo mi faccio immediatamente avvocato di una difesa di cui i ferrovieri non hanno peraltro bisogno. Ho già un altro « distintivo », d'oro, ma se avrò la fortuna di ottenerlo, mi fregerò anche di quello degli « Anziani della Rotaia », anche se esso fosse di latta, perché sono orgoglioso del mio lavoro nelle Ferrovie dello Stato.

Vorrei ancora appartenere alla nobile famiglia ferroviaria, ma non è possibile: in qualità di pensionato mi sento però ancora fra gli attuali ferrovieri, collaboratore degli attuali superiori.

Anticipatamente La ringrazio, illustrissimo Direttore Compartimentale, e distintamente La saluto. F.to Fernando Palmero

NUOVI LOCOMOTORI DI MANOVRA

L'Officina Locomotive di Verona P.V. ha iniziato la costruzione di una serie di nuovi locomotori da manovra, progettati dai suoi tecnici utilizzando convenientemente, con opportune modifiche, il telaio ed il rodaggio delle vecchie locomotive 835 a vapore.

L'apparecchiatura elettrica viene fornita dal Tecnomasio Brown Boveri di Milano.

Alle prove di collaudo il primo esemplare del nuovo locomotore ha dato esito molto soddisfacente.

La realizzazione rappresenta una tappa significativa nell'evoluzione tecnica dell'Officina di Verona, in relazione alle mutate esigenze dei nuovi mezzi di trazione.

R. CAMPAGNARI

AVVISI ★ AVVISI

Le inserzioni devono essere indirizzate a « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F. S. - Piazza Croce Rossa - Roma, unitamente alla fascetta con cui il Giornale viene inviato a domicilio. Non si darà corso alle inserzioni che perverranno in Redazione non munite di fascetta. I nostri lettori hanno l'obbligo di informare il Periodico qualora, prima della pubblicazione della « proposta di cambio », avessero ottenuto il trasferimento per il quale era stato interessato il Giornale.

39) Cantoniere, Francescantonio Marinelli, invalido guerra, 35° Tronco Mercato S. Severino (Napoli), piantone al Magazzino del Tronco, cambierebbe con p.g. Comp.to Roma. Non lascia e chiede alloggio. Scrivere: Via Tenente Falco - Mercato S. Severino (Salerno).

40) Capo Stazione 1ª classe, Giuseppe Fiume, Stazione Fiumefreddo Sicilia (Catania), cambierebbe con movimentista o amministrativo di Roma, Torino, Milano. Lascia alloggio F.S.

41) Alunno a.p. Alfredo Sposito, Fiumefreddo Sicilia (Catania), abilitato tutti i servizi, cambierebbe con p.g. stazioni Roma. Non lascia nè chiede alloggio.

42) Segretario, Servizio Materiale e Trazione Firenze, Raffaele Minardi, cambierebbe con p.g. o inferiore (anche ramo tecnico) in qualsiasi località del Compartimento di Bologna. Non lascia nè chiede alloggio.

43) Manovale, Luigi Maccione, stazione Metaponto (Bari) abilitato f.s.m., cambierebbe con p.g. stazione Foggia o vicinanze. Lascia e non chiede alloggio.

44) Manovale Movimento, Domenico Rubano, stazione Genova Pegli, cambierebbe con p.g. Compartimento Bari. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via Varenna 2/5 - Genova Pegli.

45) Operaio Qualificato (verniciatore), Giuseppe Barani, Squadra Rialzo Genova, gradirebbe conoscere p.g. qualsiasi Compartimento — escluso Firenze — disposto trasferirsi Genova con benestare Impianto appartenenza senza richiesta di sostituzione. Scrivere: Via Jori 31/7 - Certosa di Rivarolo (Genova).

46) Capo Stazione, Paolo Mascherin, Stazione Camnago Lentate (Milano), cambierebbe con p.g. o superiore Compartimento Napoli. Non lascia nè chiede alloggio.

47) Operaio Qualificato Aggiustatore o Montatore, Nello Mattioli, Squadra Rialzo Roma Termini, cambierebbe con p.g. Fabriano, Foligno, Falconara, Ancona. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Albacina (Prov. Ancona).

48) Operaio Qualificato, Fausto Bona, 9° Tronco I.E., 3ª Zona (Paola), con mansioni manutenzione telefoni abilitazioni moduli e sezionatori, cambierebbe con p. g. Compartimenti Genova, Ancona, Venezia. Lascia e chiede alloggio F.S. Scrivere: Palazzine I.E. - Marina di Cetraro (Cosenza).

49) Manovale Movimento, Giuseppe Cutillo, Stazione Genova Vesima, cambierebbe con p.g. Compartimento Napoli oppure Stazioni Linea Roma-Napoli via Cassino. Non chiede nè lascia alloggio. Scrivere: Via Capitan Romeo 772/1 - Arenzano (Genova).

50) Manovale Movimento, Claudio Mutinelli, Stazione Induno Olona (Varese), cambierebbe con p.g. Compartimento Verona o linea Verona-Bolzano. Non lascia nè chiede alloggio.

51) Assuntore di Stazione, Nicolino Lemme, Stazione di Chiusano C. — Linea Asti-Chivasso — cambierebbe con Assuntore Compartimenti Roma, Napoli, Ancona e Reggio Calabria. Scrivere: Scalo Ferroviario - Chiusano d'Asti.

52) Alunno d'Ordine a.p., Renzo Buti, Stazione Settimo (Torino), cambierebbe con p.g. Compartimento Firenze. Lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Via Italia 50 Settimo (Torino).

53) Cantoniere, Adolfo Biavati, Tronco 32° Milano Lambrate, cambierebbe con p.g. Compartimento Bologna vicinanze Bologna o San Giovanni Persiceto. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via Saccardo, 8 - Milano.

54) Alunno d'Ordine a.p., Pietro Ferraro, Stazione Cavallermaggiore cambierebbe con p.g., abilitato biglietti Compartimento Napoli e disposto trasferirsi Stazione Torino P.N. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Fermo Posta Cavallermaggiore - Cuneo.

55) Conduttore, Michele Demeo, Dep. Pers. Viagg. Monza Sobb. cambierebbe con p.g. Dep. Pers. Viagg. Foggia. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via Frisi, 1 - Monza (Milano).

56) Capo Gestione P.le, Mario Ruviello, Stazione Civitavecchia cambierebbe con p.g. oppure con Capo Gestione 1ª cl. a.p., residente in una città industriale del nord. Lascia e chiede alloggio F.S. 3 vani ed accessori. Scrivere: Via Vincenzo Annovazzi, 21 - Civitavecchia.

57) Capo Gestione, Geppino Naldi, Segreteria Stazione Milano C.le, cambierebbe con p.g. compartimento Bologna. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via G. Pepe, 36, presso Martinat - Milano.

58) Operaio 1ª cl. I. E., Giuseppe Concerto, in servizio a Messina, cambierebbe con Operaio possibilmente di Officina, anche di altro Servizio, Compartimenti Milano, Genova, Roma. Lascia e chiede alloggio F.S. Scrivere: Via Reggio Calabria 111 - Messina.

59) Manovale Trazione, Deposito Locomotive Taranto, cambierebbe con p.g. o Aiuto Macchinista Milano loco. Lascia e chiede alloggio F.S. 3 vani e accessori, anche INA-Case. Scrivere: Pasquale Benevento, Piazza Libertà, 1 - Taranto.

60) Cantoniere, Antonio La Sorda, 15° Tronco Genova Nervi, 53 Cantone Genova Quarto, cambierebbe con p.g. Compartimento Ancona, possibilmente tratta Ancona-Pescara. Lascia e chiede alloggio 4 vani, vicinanze asilo e scuola elementare. Scrivere: Via T. Marchisio, 3 - Genova Quinto.

61) Manovale Trazione, Luigi Zumbo - Deposito Locomotive Genova, cambierebbe con p.g. Compartimento Reggio Calabria, possibilmente Deposito Paola. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via Gradisca, 4, in. 19 - Genova.

« Ospiterei ragazzo o ragazza, massimo 12 anni, periodo vacanze estive, in cambio ospitalità mio figlio, stessa età, per località montagna alta. Scrivere: Giovanni Festa - Capo Stazione - Via Mancini, 46 - NAPOLI - (Vomero).

NOTIZIARIO DI VILLA PATRIZI

AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

NOMINE

Con Decreto del Presidente della Repubblica, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 16 febbraio c.a. il Dott. Ing. Manlio Diegoli, Direttore Centrale al Servizio Materiale e Trazione, è stato nominato Consigliere di Amministrazione delle F.S. in sostituzione del Dott. Ing. Amedeo Cuttica, collocato in quiescenza.

Il nostro periodico, mentre rinnova il suo vivo saluto all'Ing. Cuttica, esprime all'Ing. Diegoli — anche a nome dei suoi molti estimatori ed amici — i più vivi rallegramenti ed auguri.

* * *

Il Consiglio di Amministrazione ha esaminato e si è espresso favorevolmente su numerosi provvedimenti riguardanti il personale, tra i quali si segnalano i seguenti:

Determinazione delle nuove piante organiche provvisorie del personale delle Ferrovie dello Stato a decorrere dal 1° maggio 1958, in sostituzione di quelle stabilite con il D.M. 19-12-1958, n. 2717.

Promozioni a Segretario Superiore e qualifiche equiparate, con decorrenze comprese nel 1° semestre 1959 e nel 1° semestre 1960.

Costruzione di due fabbricati per complessivi 12 appartamenti, che sorgeranno a Bolzano in prossimità della stazione, in attuazione del programma già iniziato dall'Azienda per sopperire ad urgenti necessità di alloggi per il personale ferroviario.

Costruzione di un nuovo dormitorio per il personale viaggiante e di macchina, della capacità di 65 posti letto, dotato di impianto di riscaldamento e di adeguate attrezzature igienico sanitarie e di conforto, che sorgerà in prossimità di La Spezia.

Indennità fissa mensile ad alcune categorie del personale del Servizio Impianti Elettrici, incaricato dell'assistenza e sorveglianza dei lavori per l'impianto idroelettrico di Morbegno e dei lavori di trasformazione a c.c. di alcune linee. Altra indennità è stata pure stabilita per il personale del Servizio Lavori e Costruzioni addetto all'assistenza e sorveglianza dei lavori in galleria, nelle tratte Castel di Sangro-S. Pietro Avellana, Vasto-Carovilli e Civitella Roveto-Morino-Avezzano.

Il Consiglio di Amministrazione si è pure pronunziato favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi ed elargizioni straordinarie; ha inoltre esaminato vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riapertura di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio, riammissioni in impiego, ecc.

BANDI DI CONCORSO A BORSE DI STUDIO

Il Ministero degli Affari Esteri — Direzione Generale delle Relazioni Culturali con l'estero — ha indetto i seguenti bandi di concorso a borse di studio: Bando di concorso a 1 borsa di studio per la Norvegia — anno accademico 1960-61 — per studenti universitari che abbiano già frequentato almeno due anni di studi universitari oppure Istituti Superiori che rilasciano diplomi equipollenti al titolo di laurea. Il termine di scadenza per la presentazione delle domande è fissato al 20 aprile 1960; Bando di concorso a 1 borsa di studio per la Finlandia — anno accademico 1960-61 — per laureati di qualsiasi facoltà. Il termine di scadenza per la presentazione delle domande è fissato al 30 giugno 1960; Bando di concorso a 1 borsa di studio per l'Università di Berna — anno accademico 1960-61 — per diplomati del liceo classico e laureati che non abbiano superato il 30° anno di età e che desiderino perfezionarsi presso la suddetta Università. Il termine di scadenza per la presentazione delle domande è fissato al 15 luglio 1960.

Le domande per concorrere all'assegnazione delle borse di studio debbono essere indirizzate — entro le scadenze sopra riportate — al Ministero degli Affari Esteri — Direzione Generale Relazioni Culturali — Ufficio V - Roma, presso il quale gli interessati potranno rivolgersi per le informazioni del caso.

AMMISSIONE NEI TRENI RAPIDI DEI POSSESSORI DI BIGLIETTI SERIE AS E BS DI 2ª CLASSE

E' stato recentemente precisato che la disposizione secondo cui « nella 2ª classe dei treni rapidi non sono ammessi i viaggiatori muniti di concessioni gratuite valide per detta classe... », contenuta nell'Orario Ufficiale (punto 6° sub B delle « Condizioni Generali di ammissione dei viaggiatori nei treni »), deve intendersi applicabile anche ai possessori di biglietti serie As e Bs di 2ª classe.

Tuttavia, in occasione di viaggi per trasferte, qualora si rendesse necessario, per esigenze del servizio l'uso di treni rapidi da parte di dipendenti della nostra Azienda muniti di biglietto serie As o Bs di 2ª classe, i biglietti stessi, previa autorizzazione del Capo dell'Ufficio od Impianto che dispone la missione del dipendente, potranno essere resi validi per accedere sui treni rapidi (Circ. A.G. 3/3/16500/C.v. del 2 marzo 1960).

SOPRASSOLDO GIORNALIERO

Con circolare n. 4 PAG. 5128/2/40700 del 27-2-1960 è stato reso noto che con decreto ministeriale 22 febbraio 1960, n. 4418, basato sull'art. 73 delle D.C.A., è stata prorogata al 31 dicembre 1960 la validità del D.M. 14 marzo 1951 n. 3827 e successivi, salvo le disposizioni contenute nell'art. 2 per le quali la proroga è limitata al 30 giugno 1960. Tali ultime disposizioni concernono, com'è noto, i dipendenti trasferiti per servizio ai quali il soprassoldo viene corrisposto nella misura di un terzo, avendo essi la possibilità di rientrare giornalmente nella precedente residenza, località di dimora della famiglia, dopo un'assenza pari o superiore a 12 ore.

ORARIO RIDOTTO NELLE RICORRENZE TRADIZIONALI

Il Direttore Generale, con circolare PAG. 127/3/40300 del 23 febbraio 1960, ha disposto che nelle ricorrenze tradizionali nelle quali, per consuetudine, il personale direttivo e degli uffici, compatibilmente con le esigenze del servizio viene lasciato libero alle ore 12 cioè due ore prima del termine dell'orario normale, senza l'obbligo di ricuperare le minori prestazioni rese, anche il personale delle Officine ed il rimanente personale dell'esercizio non indispensabile alla circolazione dei treni sia ammesso a beneficiare di analogo trattamento di orario ridotto. Pertanto, nelle predette ricorrenze, il summenzionato personale dell'esercizio sarà lasciato libero, beninteso compatibilmente con le esigenze del servizio due ore prima del termine dell'orario ordinario diurno interessante le ore pomeridiane, senza obbligo di recupero.

Con l'occasione si è confermato che nessun compenso per lavoro straordinario competerà ai dipendenti che non avranno potuto fruire di tale beneficio, poichè come chiaramente sopra fatto presente la concessione dell'orario ridotto è sempre subordinato alle esigenze del servizio.

INQUADRAMENTO AD OPERAIO QUALIFICATO 1ª CLASSE

Per taluni aspiranti all'inquadramento ad Operaio Qualificato 1ª classe, di (cui al comma 7° dell'art. 192 S.G.), cui fa difetto l'incondizionata idoneità fisica, sussiste la possibilità, anche in relazione alla capacità professionale, di intera utilizzazione nelle mansioni di uno o più determinati « mestieri ».

Pertanto, è stato disposto che tali dipendenti, previo cambio di « mestiere » qualora non fosse già stato effettuato, siano ammessi, ricorrendo le altre volute condizioni, agli scrutini d'inquadramento ad Operaio qualificato 1ª classe con decorrenze 1°-5-1958 e successive (Circ. n. PAG 42/16/1/39100 del 17-2-1960).

PRECISAZIONE

Sono sorte talune perplessità circa l'applicazione dell'O.S. n. 92/1959 concernente la denominazione ufficiale delle F.S.

Allo scopo di chiarire i limiti d'attuazione della norma, si è precisato che con essa si è inteso semplicemente sostituire il termine « Amministrazione » con quello di « Azienda » in tutti quei casi in cui il termine sostituito era già ordinariamente usato.

Ciò stante nessuna modifica deve apportarsi alle scritte tradizionali « Ferrovie dello Stato » o « F.S. » che figurano sugli stampati o su targhe, tabelle, materiale rotabile, ecc. (Circ. n. PAG 11/39700 del 20-2-1960).

FACILITAZIONI DI VIAGGIO PER L'ESTERO A FAVORE DEL PERSONALE COLLOCATO A RIPOSO

Con circolare n. AG. 3-3/16000 del 10-3-1960 è stato reso noto che in occasione delle riunioni (Napoli: maggio 1958 e Amsterdam: ottobre 1959) dei rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie europee aderenti al « Groupement pour les facilités de transport internationales du personnel des chemins de fer », la nostra Azienda, tenendo conto, fra l'altro, delle istanze avanzate in proposito da Associazioni sindacali ferroviarie, ha dato la propria adesione alla proposta di mantenere agli agenti collocati a riposo parte delle facilitazioni di viaggio per l'estero concesse al personale in attività di servizio.

Si è potuto conseguentemente — prosegue la circolare — raggiungere un accordo in sede internazionale sulle basi seguenti: A) facoltà per l'agente pensionato di chiedere i « permis » internazionali per sè, per la moglie e per i figli che ne abbiano titolo, fino a tre mesi dopo la decorrenza del suo collocamento a riposo, oppure di chiedere che sia prorogata fino a sei mesi dopo tale decorrenza, la validità di « permis » internazionali che siano stati rilasciati, al dipendente e ai rispettivi familiari, prima della cessazione dal servizio; B) concessione all'agente pensionato ed alla di lui moglie (esclusi, quindi, i figli) della tessera internazionale di « légitimation » valevole per un numero illimitato di viaggi a tariffa ridotta del 50%. La facoltà di cui alla precedente lettera A) può essere fatta valere dagli interessati secondo le modalità e condizioni che attualmente regolano la richiesta di « permis » internazionali. Per quanto invece riguarda la tessera di « légitimation », di cui alla precedente lettera B), essa sarà valida per tutte le Ferrovie aderenti al F.I.P., escluse soltanto quelle francesi, e verrà concessa a partire dal 1° aprile 1960 in base a quanto qui di seguito si precisa. A tale concessione avranno titolo tutti gli ex agenti pensionati con almeno 25 anni di servizio di ruolo alla data del collocamento a riposo o che comunque abbiano compiuto a tale data il 60° anno di età. Come si è detto, la concessione spetta all'agente in quiescenza e, finchè egli è in vita, anche alla moglie. La richiesta della tessera di « légitimation » dovrà essere fatta dal pensionato, per sè e per la moglie, su un apposito modulo che, a cura del Servizio Affari Generali (Sezione 3ª), sarà fatto tempestivamente stampare e distribuire.

FATTI DI CASA

La Gazzetta Ufficiale del 22 marzo 1960 pubblica la Legge n. 182 del 27 febbraio 1960 relativa all'indennità di buonuscita per il personale ferroviario.

Si conclude così una questione che era stata oggetto di molte sollecitazioni da parte della Stampa Sindacale e da parte di numerosi gruppi di ferrovieri, in particolare pensionati e pensionandi.

La questione era sorta a seguito della sperequazione che si era determinata nei confronti degli altri dipendenti pubblici dopo il passaggio all'ENPAS della gestione delle liquidazioni dell'indennità di buonuscita, che per tali dipendenti era salita allo 0,48% dell'ultimo stipendio pensionabile, superando del 0,12% quella dei ferrovieri rimasta al 0,36%.

L'Azienda aveva rilevato subito l'assurdità di tale sperequazione, che tuttavia la questione non poteva essere eliminata che a mezzo di apposita legge.

Il competente ufficio della nostra Azienda iniziava immediatamente lo studio per l'adeguamento e una volta che la questione appariva avviata a soluzione, non ha atteso l'approvazione della legge per approntare le *riforme* delle liquidazioni interessanti circa 20.000 agenti.

L'iter legislativo, si sa, richiede del tempo e solo il 22 marzo scorso la legge è diventata esecutiva e immediatamente l'Azienda ha provveduto a inviare gli elaborati agli impianti, i quali stanno già provvedendo al pagamento delle somme per cui si può ritenere che, al momento dell'uscita di V.d.R., la quasi totalità degli agenti aventi titolo avranno visto soddisfatte le loro legittime aspirazioni.

* * *

Una rivista sindacale ha pubblicato recentemente una nota riflettente la situazione di malcontento che si sarebbe determinata tra il personale del Deposito Locomotive di Parma in seguito all'impiego delle nuove locomotive diesel da manovra.

L'argomento merita anzitutto una precisazione: tali locomotive furono assegnate per il collaudo a quel Deposito per il semplice motivo che l'impianto sorge a poca distanza dalla sede della Ditta costruttrice. Per la condotta di queste nuove locomotive da manovra è previsto l'impiego di un solo agente. Poiché, però, una parte del personale di Parma era contrario a prestare servizio senza l'Aiuto Macchinista, le nuove unità furono trasferite a Milano Smistamento. A dire il vero il personale di Parma non era tutto dello stesso avviso ed anzi alcuni macchinisti chiesero in seguito di eseguire da soli le manovre con i nuovi mezzi. Per aderire alla loro richiesta, in occasione di successive consegne da parte della Ditta costruttrice, vennero assegnate a quel Deposito altre locomotive da collaudare.

Nuova protesta e conseguente decisione di non assegnare più al Deposito di Parma il compito di collaudare altre unità di questo tipo.

La conclusione ha coinciso quindi con il desiderio della maggioranza ed ha consentito fra l'altro di assegnare subito i nuovi mezzi a quegli impianti nei quali il loro impiego era urgentemente richiesto. Infatti le locomotive diesel da manovra rappresentano realmente un netto progresso: si pensi alle condizioni di lavoro sulle locomotive a vapore e si facciano i debiti confronti. La Diesel dispone di una cabina chiusa, pulita, insonorizzata in cui il macchinista può guidare seduto dal lato più opportuno, grazie al doppio comando. Il servizio su tali mezzi comporta una fatica fisica minima e si svolge in condizioni ambientali infinitamente migliori consentendo al macchinista di concentrare la sua attenzione ai movimenti della macchina. Le proteste e le richieste di una riduzione dell'orario di lavoro non appaiono perciò giustificate, e altrettanto può dirsi a proposito della eliminazione dell'Aiuto Macchinista. C'è infatti da osservare che sulle locomotive a vapore l'A. Macchinista ha compiti ben definiti e che comunque nulla hanno a che fare con la guida. Essendo state soppresse quelle funzioni, la presenza in cabina dell'Aiuto non ha più ragione d'essere.

D'altra parte, ai vantaggi derivanti dal progresso tecnico è giusto che partecipino — come in effetti avviene — sia il personale che l'Azienda. Il primo attraverso un immediato e indiscutibile miglioramento delle condizioni di lavoro e a volte, come nel caso in esame, anche attraverso un aumento, sia pure modesto, delle retribuzioni, l'altra attraverso un conseguente miglioramento delle sue condizioni di bilancio. Nè si tratta di due interessi contrastanti perché al risanamento del bilancio sono legate, in definitiva, anche le prospettive di miglioramento del trattamento economico di tutto il personale.

Quanto all'orario di lavoro, esso è e sarà disciplinato da leggi al cui rispetto tutti sono tenuti in egual misura, nè è possibile adottare criteri e soluzioni particolari per casi particolari.

Viene inoltre chiesto che il personale divenuto eccedente in seguito all'impiego dei nuovi mezzi sia riutilizzato nella stessa località. A tale criterio, nei limiti del possibile e tenuto conto delle esigenze del servizio, l'Azienda si è sempre attenuta. Tali e tante sono inoltre le cautele che essa adotta prima di cambiare residenza al personale che la soluzione più favorevole finisce sempre per essere escogitata e attuata.

Resta quindi da domandarsi dove sia il «regresso sociale» e se per una questione del genere sia il caso di porre in agitazione un intero Compartimento.

Sopra: il «padiglione» del D.L. di Caltanissetta e, sotto, il nuovo D. L. di Bari.

Un altro giornale ha pubblicato una fotografia (che riproduciamo) di un settore del Deposito Locomotive di Caltanisetta commentandola con la didascalia: il PERSONALE ADDETTO ALLE FUCINE ED I CALDERAI LAVORANO IN QUESTO «MAGNIFICO» PADIGLIONE DI LAMIERA.

Il rilievo è esatto. Effettivamente il padiglione in questione non è quello che si dice un modello di razionalità e modernità: somiglia piuttosto a una baracca da maniscalco di un film western.

Non è purtroppo il solo impianto della rete a trovarsi in condizioni non soddisfacenti. Nonostante le centinaia di milioni spesi negli ultimi esercizi per migliorare gli impianti, nonostante l'Azienda faccia del suo meglio, con i mezzi che vengono messi a sua disposizione, esistono ed esisteranno per qualche tempo ancora alcune deficienze che non è possibile risanare dall'oggi al domani. Nonostante si sia fatto molto, molto resta ancora da fare. Conforta però la constatazione che, se esistono ancora impianti minori del tipo del Deposito Locomotive di Caltanissetta, esistono anche grandi impianti razionali e modernissimi come i Depositi di Taranto, Bari e Palermo, per non citare che quelli del Mezzogiorno.

Con la stessa sincerità con cui dunque l'Azienda è pronta a riconoscere le deficienze di alcuni impianti, occorre darle atto del gigantesco lavoro di potenziamento e ammodernamento degli impianti in cui, pur nell'attuale e certo non splendida situazione di bilancio, essa è impegnata.

Per lavori di ammodernamento, potenziamento e trasformazione dei soli impianti fissi della Trazione (Depositi Locomotive, Officine, Squadre Rialzo ecc.) il PIANO QUINQUENNALE in corso di attuazione prevede una spesa globale di oltre CINQUE MILIARDI di lire di cui oltre DUE MILIARDI E MEZZO già impegnati. A queste cifre di tutto rilievo occorre aggiungere ancora UN MILIARDO E TRECENTO MILIONI stanziati a carico di altri fondi in Conto Patrimoniale o in Conto Esercizio.

Per commisurare alle esigenze reali le cure e attenzioni da dedicare alla razionalizzazione degli ambienti di lavoro e dei macchinari, all'igiene del lavoro e all'adozione di efficaci misure antinfortunistiche, il Servizio Sanitario ha condotto a termine una vasta e sistematica indagine, durata quattro anni, in tutti i principali impianti fissi della Trazione e cioè in 85 Depositi Locomotive, 58 Squadre Rialzo e 7 Officine di Grande Riparazione e non solo sui posti di lavoro in senso stretto ma anche negli spogliatoi, gabinetti, mense e dormitori, studiando le condizioni ambientali di ciascun impianto con particolare riguardo all'illuminazione, aereazione, temperatura, grado di umidità, pavimentazione, rumori, qualità dei pasti nelle mense dal punto di vista della loro composizione e armonia energetica (calorie e vitamine). Le relazioni derivate da questa vasta indagine contenevano indicazioni di dettaglio per la soluzione dei problemi esaminati. L'indagine fu completata successivamente con una *graduazione delle varie necessità secondo l'urgenza di ciascuna*, dato che la realizzazione di tutte le migliorie suggerite comportava oneri ingentissimi. Ed è questa la ragione per cui non si può che procedere per gradi all'attuazione del programma.

Programma oltremodo impegnativo se si considera che nel quadro del citato PIANO QUINQUENNALE ben OTTOCENTO MILIONI sono destinati esclusivamente alla costruzione e all'ammodernamento di dormitori, spogliatoi e servizi accessori per il personale di Macchina e degli impianti fissi del Servizio Trazione.

ITINERARI TURISTICI 1960

1

FRANCIA: **Parigi-Versailles** (gg. 5)

D.L.F. Roma - date di partenza: 20 aprile, 11 maggio, 1 e 29 giugno, 20 luglio ; D.L.F. Bologna - date di partenza: 3 agosto, 14 e 28 settembre, 5 e 19 ottobre.

Prezzo circa L. 16.000

2

FRANCIA: **Parigi-Castelli della Loira** (giorni 8)

D.L.F. Torino - data di partenza: 15 giugno.

Prezzo circa L. 27.000

3

FRANCIA: **Parigi-Costa Azzurra** (gg. 8)

D.L.F. - Ancona - data di partenza: 10 agosto.

Prezzo circa L. 27.500

4

SVIZZERA: **Zurigo-Lucerna-Lago 4 Cantoni** (gg. 4)

D.L.F. Milano - date di partenza: 16 luglio, 27 Agosto.

Prezzo circa L. 13.400

5

SVIZZERA: **Losanna - Ginevra - Montreux** (gg. 3)

D.L.F. Bari - date di partenza: 11 giugno, 6 agosto.

Prezzo circa L. 10.500

6

SVIZZERA-GERMANIA: **Schaffausen - Costanza-Stoccarda-Foresta Nera** (gg. 6)

D.L.F. Genova - data di partenza: 23 giugno.

Prezzo circa L. 23.000

7

SPAGNA-FRANCIA: **Barcellona - Madrid - Nizza** (gg. 11)

D.L.F. Firenze - data di partenza: 24 settembre.

Prezzo circa L. 28.500

8

SPAGNA: **Barcellona** - Incontro internazionale di calcio (gg. 6) (già effettuata)

D.L.F. Genova

Prezzo circa L. 15.000

9

SPAGNA-FRANCIA: **Barcellona - Majorca - Costa Azzurra** (gg. 11)

D.L.F. Genova - data di partenza: 28 maggio.

Prezzo circa L. 37.500

10

SPAGNA: **Madrid-Granada-Siviglia-Cordoba** (gg. 16)

D.L.F. Bologna - data di partenza: 2 ottobre.

Prezzo circa L. 42.500

11

FRANCIA-SPAGNA-PORTOGALLO: **Lourdes-Lisbona-Fatima-Cascais-Madrid-Toledo Barcellona** (gg. 12)

D.L.F. Venezia - data di partenza: 15 ottobre.

Prezzo circa L. 45.000

12

AUSTRIA: **Salisburgo-Vienna** (gg. 5)

D.L.F. Trieste - date di partenza 15 maggio, 21 agosto, 11 settembre.

Prezzo circa L. 15.500

13

OLANDA-BELGIO: **Haarlem-Amsterdam-Aja-Rotterdam-Bruxelles** (gg. 7)

D.L.F. Firenze - date di partenza: 15 maggio, 31 luglio.

Prezzo circa L. 25.000

14

DANIMARCA-SVEZIA: **Copenaghen-Upsala** (gg. 9)

D.L.F. Reggio Calabria - date di partenza: 11 luglio, 31 agosto.

Prezzo circa L. 33.000

15

DANIMARCA-NORVEGIA: **Copenaghen-Fläm (fiordo dei sogni) - Bergen - Oslo** (gg. 12)

D.L.F. Bologna - data di partenza: 7 agosto.

Prezzo circa L. 48.000

16

SVEZIA - NORVEGIA - DANIMARCA-GERMANIA (gg. 15)

D.L.F. Genova - data di partenza: 18 giugno

Prezzo circa L. 64.000

17

DANIMARCA-SVEZIA-FINLANDIA: **Copenaghen-Helsinki - Punkaharju-Tampere-Aulanko-Stoccolma** (gg. 18)

D.L.F. Roma - data di partenza: 26 luglio.

Prezzo circa L. 76.000

18

GERMANIA: **Monaco - Amburgo - Colonia** (gg. 7)

D.L.F. Bologna - data di partenza: 1° settembre.

Prezzo circa L. 28.000

19

FRANCIA-INGHILTERRA : **Parigi - Londra** (gg. 7)

D.L.F. Torino - date di partenza: 26 giugno, 3 luglio, 11 settembre.

Prezzo circa L. 29.000

20

JUGOSLAVIA-GRECIA: **Belgrado - Atene - Pireo-Rodi-Delfi** (gg. 16)

D.L.F. Roma - data di partenza: 12 ottobre.

Prezzo circa L. 57.000

21

Genova - Largo di Cannes - Napoli (gg. 2)

D.L.F. Bologna - data di partenza: 4 giugno.

Prezzo circa L. 8.500

22

Crociera a Barcellona (gg. 6)

D.L.F. Genova Centro - data di partenza: 15 aprile.

Prezzo circa L. 26.000

A BARCELLONA CON IL D.L.F.

L'U.C.D., in collaborazione con il D.L.F. di Genova, ha organizzato una gita a Barcellona per l'incontro di calcio fra le Rappresentative d'Italia e di Spagna.

— I partecipanti sono stati oltre 400.

Sistemazione dei gitanti in 5 alberghi; noleggio di 14 pullmans per la visita della città e per una escursione al Santuario di Monserrat, effettuazione di treni speciali con cuccette; organizzazione di un pranzo ufficiale nel Ristorante del « Pueblo Español » al quale sono intervenute Autorità della R.E.N.F.E. e della Municipalità: questi i maggiori problemi logistici ed organizzativi che si sono dovuti affrontare e che sono stati felicemente risolti.

CONSIGLIO DI PRESIDENZA DELLA F.I.A.T.C.

Il Consiglio di Presidenza della FIATC (Federazione Internazionale delle Associazioni Turistiche tra Ferrovieri) ha tenuto a Parigi, il 12 marzo 1960, la sua Sessione annuale.

Alla riunione hanno preso parte le Delegazioni di tutti i Paesi membri effettivi del Presidium: Francia, Germania Occidentale, Irlanda, Italia e Svezia.

Il Consiglio ha dettagliatamente esaminato l'attività svolta nel decorso anno, portando, quindi, la discussione sulle principali questioni che interessano il turismo internazionale dei ferrovieri, considerato nel quadro delle possibilità e delle notevoli facilitazioni che la FIATC può e deve offrire in misura sempre più ampia.

A tal fine la Delegazione Italiana ha proposto alcuni emendamenti statutari atti a consentire un maggiore dinamismo di azione da parte della FIATC che attualmente coordina le iniziative turistiche delle Amministrazioni od Organizzazioni ferroviarie di ben venti Paesi europei.

Il Presidium ha unanimemente deliberato, dopo attento esame, di accogliere la proposta italiana, invitando il Segretariato della Federazione a tenere conto nella redazione del progetto del nuovo Statuto che verrà sottoposto all'approvazione della prossima Assemblea Generale.

L'Avv. Cutrona, Capo della Delegazione Italiana, ha inoltre, prospettato la opportunità di organizzare viaggi turistici verso località, ove si svolgono, in concomitanza, manifestazioni indette dalle due Federazioni internazionali che curano le attività culturali (FISAIC) e sportive (USIC) dei Ferrovieri; in tal modo potrà stabilirsi fra ferrovieri di molti paesi un ampio contatto umano, essenziale fattore di comprensione e di fratellanza.

Accogliendo in pieno tale proposta, l'Assemblea ha deliberato di inserire l'argomento nell'ordine del giorno del prossimo Congresso.

G. ROMANO

INAUGURATI A TORINO E BRA

IMPIANTI DELLA "SOLIDARIETÀ,,

Alla presenza dell'on. Colasanto, ha avuto luogo l'inaugurazione della nuova mensa del D.L.F. di Torino P.N. — situata in luminosi ed accoglienti locali al piano terreno della Stazione — realizzata con una spesa di 15 milioni di lire, dei quali 6 sono stati erogati dall'Azienda delle F.S., 6 devoluti dal Sodalizio, mentre il residuo è stato concesso in prestito dall'Ufficio Centrale del Dopolavoro.

Alla cerimonia inaugurale sono intervenuti il Prefetto, il Vescovo Ausiliare, il Questore, il Provveditore agli Studi, un rappresentante del Sindaco di Torino, il Direttore Compartimentale delle F.S., Ing. Mirone, il Capo dell'Ufficio Centrale del DLF, Avv. Cutrona, nonché numerose altre autorità cittadine e ferroviarie.

L'on. Colasanto, l'Ing. Mirone e l'Avv. Cutrona hanno pronunciato brevi parole di saluto e di compiacimento, mettendo in rilievo l'importanza della nuova opera realizzata in attuazione dei principi mutualistici che informano il programma di investimenti del «Fondo di Solidarietà Nazionale»; principi basati sull'intervento solidale dell'Azienda e del Dopolavoro Ferroviario per scopi sociali ed assistenziali.

Le stesse Autorità si sono, quindi, portate nei nuovi locali della Scuola Professionale del D.L.F. di Torino, completamente ammodernati.

L'attività di tale scuola, che risale al lontano 1920, riveste un particolare valore: essa comprende numerosi corsi a carattere professionale di qualificazione e di istruzione tecnica, corsi di avviamento commerciale ed industriale, corsi per Ragionieri e per Geometri.

* * *

L'On. Colasanto, accompagnato dall'Ing. Mirone, dall'Avv. Cutrona e dalle massime Autorità ferroviarie del Compartimento, si è recato quindi a Bra, ove, alla presenza del Prefetto di Cuneo, del Sindaco di Bra e di altre autorità locali, ha avuto luogo l'inaugurazione della nuova sede del Sodalizio.

La nuova opera, che è costata 15 milioni di lire, è una altra realizzazione ottenuta nel quadro del «Fondo di Solidarietà Nazionale», che ha consentito di elargire al D.L.F. di Bra, oltre alla sovvenzione di un milione, un prestito di 7.500.000 lire.

Giacomo D'AVERSA

Il salone della nuova sede del D.L.F. di Bra
Le autorità in visita alla cucina della mensa di Torino P.N. Nella foto, da destra: il Vescovo Ausiliario di Torino, il Direttore Comp.le, Ing. Mirone, l'On. Colosanto e l'Avvocato Cutrona, Capo dell'Ufficio C.le D.L.F.

SCULTORE SU ROTAIA

L'Operaio Pietrino Sanna della Rimessa Automotrici e del D.L.F. di Cagliari ha trovato modo di valorizzare la sua passione per la scultura utilizzando una materia prima insolita: la rotaia.

Sulla faccia inferiore di uno spezzone di rotaia, il Sanna riporta il disegno da scolpire e quindi con un lavoro nel quale non si sa se ammirare di più la pazienza o l'abilità (ci vogliono 40 giorni lavorando ogni giorno 3-4 ore!) scava ed intaglia fino ad ottenere il ritratto in rilievo. Nella foto che pubblichiamo è riprodotta una delle opere dell'artista, in cui è ritratto il nostro Direttore Generale.

A. L.

Attualità DLF

CAGLIARI

● *Angelo Murtas, il bravo tennista del D.L.F. di Cagliari, è il nuovo campione sardo assoluto di tennis, mentre Remigio Pisano di 14 anni, figlio dell'Aiutante di Stazione Giovanni, è campione sardo «allievi» di tennis. Felicitazioni.*

● *La squadra boccistica del D.L.F. di Cagliari ha vinto il Campionato Provinciale. Farci, Loddo e Musio sono gli artefici del successo. Vadano ad essi le nostre congratulazioni.*

FIRENZE

● *Organizzata dalla sezione culturale del D.L.F. di Firenze, si è svolta nei locali sociali la seconda mostra di disegno per bambini, alla quale hanno partecipato oltre quaranta figli di ferrovieri che frequentano le scuole elementari. La manifestazione ha ottenuto anche quest'anno un lusinghiero successo.*

VENEZIA

● *Il giorno 20 febbraio u.s., il D.L.F. di Casarsa ha organizzato la giornata del pensionato. I ferrovieri in servizio hanno offerto tra l'altro una cena ad una trentina di colleghi pensionati.*

ANCONA

● La cerimonia della consegna dei diplomi e dei distintivi di « Anziano della Rotaia » si è svolta nel salone di rappresentanza della Sede Compartimentale con l'intervento del Direttore Compartimentale, dei Capi Divisione e di una rappresentanza del personale. L'ing. Robert ha sottolineato il significato del riconoscimento dei meriti acquisiti dagli anziani durante i lunghi anni di servizio nell'Azienda, ed ha esortato i giovani a rinnovare l'esempio di fedeltà al lavoro che molte generazioni di ferrovieri hanno saputo offrire.

● Alle Officine Locomotive di Foligno, l'Isp. Capo Sup. Ing. Cionci ha consegnato il diploma di « Anziano della Rotaia » e relativo distintivo a dieci fra Funzionari ed Agenti, rivolgendo agli « Anziani », anche a nome del Direttore Compartimentale, il saluto ed il ringraziamento per il lungo e meritevole servizio prestato.

● Ha lasciato il servizio per raggiunti limiti d'età l'Ispett. P.le Ascioniade Pacini della Divisione Movimento. All'attestazione di stima e di affetto che gli tributarono i Superiori ed i colleghi, aggiungiamo anche i nostri più fervidi e cordiali auguri.

● **Binario dieci:** Franco, figlio dell'Ispettore P.le cav. Geometra Luigi Lepore, Capo Reparto Lavori a Pescara, si è laureato in ingegneria industriale meccanica presso la Università di Bologna, con la lusinghiera votazione di 85/100. Felicitazioni ed auguri.

A. ROSSO

BARI

● Ha lasciato il servizio per raggiunti limiti il Cav. Vincenzo Brudaglio, Applicato Capo di questa Segreteria Compartimentale. Gli hanno rivolto commosse parole di saluto e di augurio il Capo della Segreteria, Cav. Dottor Desiati, e il Capo del Reparto Contratti, Dott. Bruno, che hanno consegnato al festeggiato una medaglia ricordo ed una pergamena. Anche l'Applicato Capo Nicola Romanazzi e l'Applicato P.le Francesco Cassano hanno lasciato il servizio calorosamente salutati da superiori, colleghi e dipendenti. A tutti e tre il nostro affettuoso e caldo augurio.

N. ZINGARELLI

BOLOGNA

● I Ferrovieri stanno diventando sempre più influenti nel movimento esperantista. E' naturale, del resto: la loro possibilità di viaggiare gratuitamente anche all'estero, li rende particolarmente idonei ad interpretare quel desiderio di contatti e di amicizia proprio degli Esperantisti. E così non è raro trovare un « uomo della rotaia » nei maggiori posti di responsabilità delle associazioni esperantiste. A Bologna, per esempio è stato eletto Presidente l'ing. Giuseppe Albonetti, ex Ispettore Capo delle F.S. L'ing. Albonetti ha presieduto un importante convegno di Esperantisti, durante il quale sono stati distribuiti i diplomi di Esperanto e premi agli allievi dei corsi tenuti a Bologna durante l'anno trascorso. Fra i premiati ben sette erano gli allievi del Corso di Esperanto, organizzato dal Dopolavoro Ferroviario, sotto la guida della sig.ra Delvina Gimelli, consorte di un altro ferrovieri, il p.i. Germano Gimelli, che è anche Segretario gen. della IFEA. l'Associazione dei ferrovieri esperantisti. I premiati sono stati: Bianca Zironi, Anna Pia Merler, Gianluigi Gimelli, Melchiorre Leonardi, Martino Faggioli Claudio Carelli, Bruno Cenesi. Sul podio dei dirigenti abbiamo notato, fra gli altri, l'Ing. Nanni ed il Cav. Zacconi, Presidente nazionale dell'IFEA. Ha parlato sul tema « Europa senza Europei », il prof. Carlo Agostini, Preside delle Scuole statali di Cortina d'Ampezzo, dove nel settembre prossimo, avrà luogo il Congresso nazionale d'Esperanto. Certamente tutti i Ferrovieri esperantisti vi prenderanno parte.

● Con 96 concorrenti ed altrettanti premiati, si è conclusa la gara di abbellimento delle stazioni, alla presenza dei Capi Divisione e di buona parte dei concorrenti. Il Direttore Compartimentale, Ing. Alessandri, ha consegnato i premi. Ecco gli impianti vincitori per la classe extra: D.L. di Bologna C.le — Assuntoria di Salsomaggiore — Stazioni di Rimini, Reggio Emilia, Cervia e Bellaria.

A. SENSI

Mutilati ed Invalidi del Lavoro a convegno

Domenica 13 Marzo, nella sala del Teatro delle Muse del Dopolavoro Ferroviario di Roma in via Bari, si è tenuto un convegno nazionale dei ferrovieri mutilati ed invalidi del servzio.

Ai circa trecento ferrovieri, convenuti da tutti i compartimenti, ha parlato per primo il Dott. Amadori di Bologna, grande invalido del servizio, tracciando una panoramica dei problemi della categoria.

Non possiamo ammettere, ha detto il Dott. Amadori, che vi sia alcuna differenza tra i mutilati ed invalidi dell'industria o delle forze armate e quelli del servizio ferroviario.

Dobbiamo perciò costituire una associazione nazionale del tutto autonoma sotto l'egida e con l'indispensabile aiuto dell'amministrazione ferroviaria — associazione che curi gli interessi materiali e soprattutto morali di tutti indistintamente i mutilati ed invalidi del servizio ferroviario, senza distinzione di grado di invalidità (dall'11% al grande invalido), nonchè delle famiglie dei caduti per infortuni sul lavoro. Non più diplomi, distintivi ed umilianti sussidi, ma un vero riconoscimento morale e giuridico, pensioni sufficienti a garantire un minimo tenore di vita ed adeguate alle mutilazioni e al grado di invalidità.

Dopo alcuni appassionati interventi del presidente dell'Assemblea Del Monte, della Divisione Ragioneria di Roma, del segretario Aliprandi di Milano e dei vari rappresentanti compartimentali, è stata approvata per acclamazione la proposta di costituire in Roma una « Associazione Nazionale Autonoma Mutilati ed Invalidi del Servizio Ferroviario » e si è proceduto alla creazione di un comitato provvisorio incaricato dell'organizzazione e dei contatti con i Rappresentanti dell'Amministrazione Ferroviaria, nominando un Presidente provvisorio nella persona dello stesso Dott. Amadori.

A conclusione del Convegno il Dott. Amadori ha rivolto un affettuoso saluto ai convenuti convocandoli per una seconda grande Assemblea che avrà luogo in Roma nei giorni 11 e 12 giugno p. v.

d. l.

A ROMA TERMINI UNA MOSTRA DI FERMODELLI

Il Gruppo Romano Amici della Ferrovia ha inaugurato recentemente in un reparto del nostro Museo Ferroviario gentilmente concesso dalla Sezione Relazioni Aziendali una interessante Mostra di modelli ferroviari.

Tra i pezzi più notevoli delle collezioni sono da ricordare un perfettissimo modello del treno armato germanico col famoso obice « BERTHA » che nel '15 bombardò Parigi dalle linee tedesche, le nuove elettromotrici in lega leggera di alluminio in servizio nella « Banlieue » parigina e un locomotore francese ad alta velocità, tutte opere dell'avv. Mazzoni.

Notevole anche una piccolissima « 835 », la nostra vecchia intramontabile caffettiera, la macchina di manovra di tutti gli scali e di tutte le ore. E' così piccola da essere contenuta nel palmo di una mano, ma ugualmente funzionante e perfettissima in ogni particolare, dai fanali al fischio, dalla valvola di sicurezza all'oliera, dalla pompa a vapore ai rubinetti. Ne è costruttore l'Ing. Enzo Terri.

La imponente « Big-Boy », di cui pubblichiamo una foto, costruita integralmente in ottone e metalli pregiati dal sig. Otello Guerra riproduce, rigorosamente in scala, un tipo di colossale locomotiva doppia e snodata americana. E' un modello che lascia veramente stupiti per la sua complessità e per l'esattezza di esecuzione.

Ricorderemo infine il trenino della Napoli-Portici, le famose locomotive General *della guerra civile americana, alcune graziosissime stazioni del West, un rifornitore d'acqua in legno, sperduto nel deserto dell'Arizona.*

Domenico LOFFREDO

CAGLIARI

● Nella sala delle riunioni presso la Segreteria Compartimentale sono stati consegnati i diplomi e i distintivi di « Anziano della Rotaia » ai funzionari del Compartimento con più di 35 anni di servizio. Tra questi l'On. Salvatore Cara, Assessore all'Igiene e Sanità, della Regione Autonoma della Sardegna, il quale nella sua qualità d'Ispettore P.le della Divisione Ragioneria ha ricevuto il diploma dal Direttore Compartimentale dott. Gazzei che, con appropriate parole, ha rilevato l'importanza ed il significato del riconoscimento che premia una lunga carriera di lavoro a favore dell'Azienda F. S. L'On. Cara ha risposto ringraziando ed assicurando che anche nel suo attuale incarico non dimentica nè può dimenticare l'Azienda alla quale lo legano tenaci vincoli affettivi ed i più cari ricordi della sua vita. Sono stati consegnati anche nella Divisione Movimento diplomi e distintivi agli « Anziani della Rotaia »: Capo Stazione Superiore Rag. Stefano Galfrè e Applicato P.le Massimo Tinti.

● Sono stati collocati in quiescenza per limiti d'età e di servizio: il Cav. Costantino Dettori C. Pers. Viagg. P.le di Sassari e gli Operai 1ª cl. Pasquale Casula, Mario Cintura, Luigi Lai, Giosuè Mameli, Giovanni Pitzianti, Giacomo Provenzale, Enrico Sarritzu del Dep. Loc. di Cagliari; Salvatore Pani e Antonio Sotgiu della Squadra Ponti di Cagliari. Tanti auguri.

● Per l'ammirevole opera svolta in favore dei ferrovieri mutilati di guerra in qualità di delegato compartimentale in terra sarda, è stato insignito della onoreficenza di Cavaliere Ufficiale dell'Ordine

TUTTA LA RETE ★

al Merito della Repubblica, l'Applicato Capo Emanuele Cauli della Segreteria Compartimentale. Rallegramenti.

● **Binario dieci:** Luigi Mattana, figlio del Capo Treno di 1ª cl. Angelo del Dep. Pers. Viagg. di Cagliari, si è laureato brillantemente in Medicina e Chirurgia. Al neo dottore ed al suo papà gli auguri di « Voci ».

A. LUCHI

FIRENZE

● E' stata collocata in quiescenza, per raggiunti limiti di età e di servizio, la Signorina Ines Giannelli che per tanti anni ha prestato diligente servizio presso il Servizio Trazione, interessandosi anche, oltre alle normali mansioni d'ufficio, delle attività sindacali e benefiche. E' pure stato collocato in quiescenza per raggiunti limiti di età e di servizio l'Applicato P.le Sig. Giovanni Dugini.

● **Cicogna express:** E' nato Luca, figlio dell'Usciere Gianfranco Facchini del Servizio Materiale e Trazione. Felicitazioni.

G. GIULIATTINI

(dagli Impianti)

● Sono stati collocati a riposo per raggiunti limiti di età: il Segr. Tecn. Capo Umberto Frangini, della Divisione Lavori di Pisa; l'Appl. Capo Renato Fiaschi, della Divisione Ragioneria; l'Appl. P.le Vito Bruti, del Deposito Loc.ve di Pisa; il Capo Gest. P.le Cesare Ceccanti, della Stazione di Pontedera; l'Assistente di staz. Guido Vignozzi, il Capo Gest. P.le Guido Maltini e l'Aiutante a.p. Bruno Malavolti, della stazione di Firenze S.M.N.; il Frenatore Anchise Ripoli, della stazione di Pisa; il Capo Stazione P.le Goffredo Dello Sbarba, della stazione di Collesalvetti; il Capo Staz. 1ª cl. Guido Ghezzani, della stazione di Livorno Porto Vecchio; il Controllore Viagg. Gino Tognetti, del Deposito P.V. di Pisa e il Cant. Bruno Bargagna del IIº Tronco di Empoli. A tutti i nostri più fervidi auguri.

● Ha lasciato il servizio per limiti di età il Capo Stazione di 1ª cl. a.p. Enrico Orlandini della Stazione di S. Stefano Magra (Firenze), festeggiato da colleghi, amici e dipendenti, durante un pranzo offertogli in un ristorante di Equi Terme. All'ottimo Orlandini gli auguri sentiti di « Voci ».

● Il Macchinista di 1ª cl. Alfredo Migliorini di Siena ha terminato il suo servizio presso l'Azienda, per limiti di età, scortando l'accelerato 2391. All'arrivo a Siena erano a ricevere l'anziano della rotaia il Capo Deposito Titolare Barnabè, con i Capi Deposito Aggiunti Ignesti e Pocci, numerosi colleghi ed amici. Il Migliorini, partecipava poi a una bicchierata offerta in suo onore nella sede del D.L.F. All'ottimo Alfredo anche gli auguri di « Voci ».

A. d'ERRICO

VIVONO NEL RICORDO

Caduti sul lavoro

Comp. Ancona - Operaio Qualificato **Ernesto Rossi** dipendente V Zona I.E. di Pescara, deceduto a Francavilla a Mare.

Comp. Venezia - Aiuto Macchinista **Ernesto Frigatti**, del Deposito Locomotive di Treviso, deceduto nella Stazione a Thiene.

Ai familiari le espressioni della nostra commossa solidarietà.

GENOVA

● Il Cav. Piramo Fracchia, Capo Tecnico Superiore dell'Ufficio Collaudi, è stato di recente collocato a riposo dopo quasi 40 anni di servizio. Nella riunione di commiato, durante la quale sono stati anche consegnati i diplomi e i distintivi d'onore agli anziani della rotaia, l'Ing. D'Amato, Capo dell'Ufficio, ha rivolto al Fracchia vive parole d'elogio per la sua opera prestata in tanti anni di servizio, sottolineando la profonda umanità e il tratto signorile che hanno improntato i rapporti con i colleghi di ogni grado del neo pensionato, e formulando auguri di benessere e di lunga vita. Aggiungiamo anche i nostri e quelli di VOCI DELLA ROTAIA.

Hanno lasciato pure in questi giorni l'Azienda, il Segretario Superiore Cav. Alfonso Vietti e l'Applicato Antonio Morana, ai quali formuliamo i più fervidi auguri.

● **Cicogna express:** Riccardo, all'Alunno Romano Ravaglia; Marina, al Macchinista 1ª classe Franco Lasagna; Angelo, all'Op. 1ª cl. Giobatta Panigo; Anna, all'A. Macchinista Ignazio Matrone. Ai genitori e ai piccoli auguri d'ogni bene.

A. BATTAGLIA

MILANO

● Si è tenuto a Palazzo Litta il 2º Congresso del Gruppo A. V. I. S. ferrovieri del Compartimento. Presiedeva il Direttore Compartimentale Ing. Forte ed erano presenti, oltre ai Capi delle unità locali e Autorità numerosi Agenti, rappresentanti delle Associazioni consorelle. Dopo la relazione annuale letta dal Presidente del Gruppo, Conduttore Schiavina, l'Ing. Forte poneva in risalto « la grande generosità dei donatori di sangue, e la fondamentale importanza delle loro preziose prestazioni » ed ha ricordato in particolare le molte donazioni di sangue effettuate in occasione dell'incidente di Monza, lo scorso gennaio. L'ingegner Sanesi del Servizio Trazione e Consigliere Nazionale A.V.I.S. ha pronunciato quindi la prolusione ufficiale cui ha fatto seguito la consegna dei diplomi ai meritevoli del Gruppo.

● Il collega Gianni Legramandi, Deviatore a Cassano d'Adda, noto radioamatore, è rimasto in contatto prolungato per ore ed ore attraverso i suoi ricetrasmittenti, con numerosi amici come lui radioamatori sparsi per il mondo, stimolando la campagna di soccorso per le vittime del terremoto di Agadir, favorendo e collaborando alla ricerca di farmaci difficilmente rintracciabili. Siamo grati una volta di più al Legramandi per le sue continue prove di generosità e di altruismo.

● Presso l'Ispettorato Sanitario sono stati consegnati i diplomi ed i distintivi a tre « Anziani della Rotaia » simpaticamente festeggiati da colleghi e superiori.

● I dipendenti del Riparto Approvvigionamenti hanno salutato il Cav. Arcangelo Ferrara che ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età. Anche i nostri rallegramenti.

● Un atto di coraggio ha compiuto recentemente il Capo Gest. P.le Giovanni Fonda, nella Stazione di Treviglio. Notato l'operaio Giuseppe De Michel in mezzo ai binari che, colto da malore improvviso, stava per essere investito da un treno in arrivo, si slanciava in suo soccorso e con prontezza traeva a salvamento il poveretto, rischiando di essere travolto dallo stesso convoglio.

● Il pensionato ferroviario Giobatta Repetto, di anni 63 residente a Pozzolo Formigaro (Alessandria), ha recentemente vinto all'Enalotto la bella somma di lire 4.561.000. Rallegramenti al fortunato Giobatta!

● **Cicogna Express:** Livia, a Lando Venturelli, Alunno; Giampaolo, ad Antonio Spadaro, Capogestione; Marta, a Giuseppe Mazzi, Alunno; tutti della Staz. di Brescia. Rallegramenti ed auguri.

L. PAINA

NAPOLI

● Il personale della Staz. di Napoli Campi Fl. si è riunito intorno al C.S.P.le Mario Salvietti per porgergli un caldo ed affettuoso saluto di commiato, in occasione del suo collocamento in quiescenza per raggiunti limiti di età e di servizio. Alla cerimonia è intervenuto il Capo del 1º Reparto Movimento e i dirigenti degli altri Impianti di Napoli Campi Fl. Gli auguri, a nome di tutti i colleghi, sono stati fatti dal Cav. Perenze, titolare della Stazione.

● **Cicogna Express:** Danilo, è venuto ad allietare la famigliola dell'Appl. P.le Vittorio Di Scala della Segreteria Compartimentale. Rallegramenti e auguri.

D. MANGANELLI

CASE NUOVE A FIRENZE

Un nuovo edificio a cinque piani, sorto in Via Paisiello, ospita da qualche giorno nei suoi diciotto appartamenti altrettante famiglie di ferrovieri fiorentini.

Gli appartamenti composti di tre, quattro e cinque vani sono muniti di tutti i comforts e resi ancor più gradevoli da un certo tono di eleganza.

La consegna delle chiavi agli assegnatari, è stata effettuata dal Direttore Compartimentale con una simpatica cerimonia alla quale erano presenti i Capi delle Divisioni d'esercizio, altri funzionari e rappresentanti sindacali.

Dopo la benedizione dei locali, impartita dal Parroco di San Jacopino, Mons. Santoni, l'ing. Bagnoli ha ricordato che l'Azienda segue con particolare attenzione il problema degli alloggi, ed ha sottolineato lo sforzo che essa sta compiendo per cercare di andare incontro, per quanto possibile, alle necessità dei propri dipendenti. Ha quindi reso noto il programma edilizio in corso di attuazione a Firenze, annunciando che nel corrente anno saranno consegnati altri settantatre appartamenti (sessantuno costruiti dalla gestione INA-Casa e dodici dalla nostra Azienda), mentre per l'anno venturo è prevista la assegnazione di un altro gruppo di quarantatré alloggi INA, nonchè di dodici quartieri patrimoniali.

A. d'ERRICO

PALERMO

● Nei locali del 3º Reparto Commerciale e Traffico di Catania, con una cerimonia improntata a viva cordialità, sono stati consegnati il diploma ed il distintivo a tredici Capi Gestione « Anziani della Rotaia ». Il Capo Reparto Dr. Montesanti ha rivolto ai premiati parole di stima e di elogio per il profondo attaccamento al servizio dimostrato e per il lungo e meritevole lavoro svolto a favore dell'Azienda

● L'ex operaio di 1ª cl. Agatino di Salvatore — già in servizio presso le Officine M.M. di Vicenza e di Catania Acquicella — e la Signora Concetta Canessa, rispettivamente di 70 e 65 anni, hanno festeggiato a Catania le nozze d'oro, attorniati dai loro otto figli, nipoti, parenti e amici. Alla coppia felice giungano graditi anche gli auguri di « Voci della Rotaia ».

● Anche il Cantoniere Vincenzo Guzzo del 4º Tronco di S. Stefano Camastra e la signora Giuseppina Di Vittorio hanno celebrato le nozze d'argento. I nostri rallegramenti e tanti auguri.

● **Cicogna Express:** La casa del Cantoniere Gerlando Vaccarello, residente a Campobello di Mazara, è stata rallegrata dalla nascita del primogenito Michele Gaspare Giu.

TUTTA LA RETE *(segue)*

seppe. Al «maschietto», alla mamma, Signora Dorotea, e a papà Gerlando i nostri rallegramenti e tanti auguri.

A. GIULIANA ALAJMO

■ REGGIO CALABRIA

● Si è costituita a Reggio Calabria l'Associaz. Mutilati e Invalidi del Lavoro delle F.S. Sono stati chiamati a far parte del Comitato Provvisorio: Francesco Fontanarosa, Presidente; Cav. Eschilo Marra e Francesco Durante, Vice Presidenti e i Consiglieri Giuseppe Spadaro, Carmine Laganà, Giuseppe Cuzzocrea, Fortunato Cosenza, Luigi Caccamo Ercole Coletta, Antonino Diano, Saverio Franco, Walter De Lorenzo, Vincenzo Cortese, Domenico Laganà Filippo Taglieri, Antonio Chirico e Felice Barreca. Segretaria e cassiera, la signorina Saveria Azzarà.

● Il Capo Stazione P.le Cav. Giuseppe Muraca, titolare della Stazione di Sibari e il Capo Squadra Manovratori Giuseppe D'Angelo di Reggio Calabria hanno lasciato il Servizio per limiti di età. Tanti auguri.

● Clemente Russo e Cosima Spanò — genitori dei ferrovieri Pasquale Russo della Stazione di Fiumefreddo e Giuseppe Russo della Stazione di Villa S. Giovanni — hanno celebrato, festeggiatissimi, le nozze d'oro a Scilla. Ai coniugi Russo anche gli auguri di «Voci».

● **Marcia Nuziale**: per Elio Spinosa, C.S. segretario del C.S. Titolare di Sant'Eufemia Lamezia, e per la Signorina Maria Teresa Gambardella; per Alfonso Santoriello, Csq. Manovratori di Sant'Eufemia Lamezia, e per la Signorina Eufemia Morabito. Tanti auguri.

● **Cicogna Express**: Due gemelli — Giuseppe e Maria — al Capo Gestione Bruno Licordari della Stazione di Villa S. Giovanni; Caterina Maria, al Capo Stazione Dr. Francesco Marra della Divisione Commerciale. Felicitazioni.

A. CREMONA

■ ROMA

(Dai Servizi)

● Ha lasciato il servizio dopo oltre 41 anni di operosa attività l'Ispettore Capo Cav. Uff. Ennio Quirino Visconti della Matricola Generale del Servizio Personale. All'amico carissimo, collaboratore di «Voci della Rotaia», il nostro affettuoso saluto, con l'augurio di una lunga e felice quiescenza. (M.)

● Hanno lasciato l'Azienda per limiti di età anche i colleghi del Servizio Approvvigionamenti: Cav. Mario Di Meglio, Ispettore 1a cl. della Sezione 15a; Arturo Bossi, Segretario Superiore della Sezione Personale; Lucia Botti, Appl. Capo della stessa Sezione e Guido Vesce, Appl. P.le della Sezione 5a. Tanti auguri.

● Le case dei colleghi Dr. Francesco Manassei (Ispettore P.le della Sez. 15a) e Sergio Zangrilli (Segr. della Sez. Personale) sono state allietate dalla nascita, rispettivamente, di Giampiero e Silvia. Felicitazioni. (Cell.).

● **Cicogna Express**: Elivio, al Segretario Tecnico P.le Mario Petrosino del Servizio Impianti Elettrici. Rallegramenti ed auguri. (E. M.).

(Dagli Impianti)

● L'operaio di 1a classe specializzato della Divisione I.E. Alvaro Morgia e la Signora Lucia Marchese hanno celebrato le nozze d'argento. Ce ne danno notizia i figli: Antonino, Thea Dalia e Roberta che rinnovano ancora una volta ai genitori le espressioni del loro affetto. Ai coniuti Morgia anche i nostri cordialissimi auguri.

● A Ciampino l'ex Deviatore Capo Giovanni Brecciaroli di anni 75, entrato in servizio nel 1907, ha festeggiato le nozze d'oro con la signora Giovanna Notaro. Oltre ai figli Ettore e Lidia, entrambi dipendenti dell'Amm.ne, sono intervenuti al rito religioso celebratosi nella Chiesa parrocchiale, numerosi colleghi, parenti ed amici. Ha officiato il Rev. Palamara, giunto espressamente da Lipari ove il Brecciaroli fu confinato, nel lontano 1931, per motivi politici. I nostri migliori auguri.

D. LOFFREDO

■ TORINO

● Alla presenza del Sottosegretario ai Trasporti On. Colasanto e di numerose Autorità cittadine e ferroviarie, è stata inaugurata la nuova Agenzia Commerciale Merci F.S. Aperta nel fabbricato accessorio della Stazione di Torino P. Nuova — lato Via Sacchi — in un elegante ufficio con ampia vetrina attrezzata secondo le esigenze della più moderna reclamistica, l'Agenzia ha il compito di offrire in campo merci un servizio di informazioni, anche telefonico, particolarmente agevole e completo. Svolgerà pertanto un'ampia e dettagliata consulenza, fornendo qualsiasi ragguaglio su tariffe interne ed estere, servizi terminali ed accessori, itinerari e programmi di inoltro, fornitura carri, ecc. Alle dirette dipendenze della Divisione Commerciale, la nuova Agenzia rappresenterà una propaggine esterna e raccoglierà dalla viva voce della clientela ogni utile osservazione intesa a rendere maggiormente aderente alle necessità del pubblico il servizio ferroviario merci, stabilendo anche, attraverso i contatti di informazione, basi preliminari per l'eventuale stipulazione di convenzioni particolari.

● Dopo ben 45 anni di servizio, ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età il C.S. P.le Secondo Calligaris, Capo dell'Ufficio D.U. di Ceva. Ad un pranzo offerto in suo onore si sono riuniti per festeggiarlo i superiori, i dipendenti ed i colleghi. A Novara dopo 41 anni di servizio, è andato in pensione il C.S. P.le Giuseppe Ciani «anziano della rotaia». Anche il Cav. Lorenzo Amosso, coadiutore capo della Divisione Comm.le Traffico, Luigi Ferrero, Gennaro Ciavarella, Giuseppe Riccia, Francesco Sampò tutti Operai Q. di 1a cl. delle O.M.R. di Torino, hanno lasciato l'Azienda per limiti di età. Ai neo-pensionati i migliori auguri da parte di «Voci della Rotaia».

● Presso le locali Officine Materiale Rotabile si è recentemente svolta la cerimonia della consegna dei diplomi e dei distintivi d'onore agli «Anziani della Rotaia» dipendenti dell'Impianto, complessivamente 46 Agenti, a riposo o in servizio. Alla manifestazione, che si è chiusa con un brindisi augurale offerto dai «giovani», hanno partecipato gli inviati della Radiotelevisione e dei più importanti quotidiani cittadini.

● Con la collaborazione del D.L.F. torinese, il Carnevale 1960 è stato degnamente festeggiato presso le O.M.R. di Torino. Alla gioiosa festa, svoltasi fra musica, coriandoli, stelle filanti e sorteggio di doni, sono intervenute numerose famiglie al completo.

● **Cicogna Express**: Maria Lisa e Zefferino Paiola A. Op. O.M.R.; Riccardo a Giovanni Gioda, Op. Q. 1a cl. delle O.M.R. Felicitazioni e auguri.

● In un locale cittadino si sono riuniti Dirigenti e maestranze del Deposito Loc. di Torino per festeggiare le recenti promozioni pervenute al Capo 1° Riparto Trazione, Ispettore P.le Ing. Di Ruzza, e ai C. Deposito e C. Tecnici dell'Impianto stesso. Durante il simposio, al quale hanno partecipato anche Funzionari della Divisione Materiale e Trazione di Torino, sono state consegnate la Croce di Cavaliere al Dirigente del D.L. di Torino, Sovrintendente Tamisari, e una medaglia d'oro al C. Tecnico 1a cl. Luigi Mirone collocato in quiescenza. Ai festeggiati le felicitazioni e gli auguri di «Voci della Rotaia».

R. MARELLO

Settebello

FILM GIORNALE 34

AUTORITA' IN VISITA

ai lavori per l'Impianto Idroelettrico di Monastero

NOTIZIARIO

PANORAMICA

sul raddoppio tra Monterosso e Corniglia

ACCIAIO COME BURRO

con l'impianto elettronico di Lovere per la fabbricazione delle ruote ferroviarie

DI GIORNO E DI NOTTE

si montano i portali del «trincerone» della nuova «Napoli C.le»

LA BEFANA

ha reso felici 61 mila figli di ferrovieri

Per proiezioni telefonare al 4670 centr.; int. 3823 e 3312

■ VENEZIA

● Molto festeggiati da colleghi e amici, hanno lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età: l'Ispettore Principale Cav. Arcangelo Ghezzi della Divisione Commerciale, l'Applicato Capo Aldo Cossato della Divisione Ragioneria, l'Applicato P.le Beniamino Andreazza della Divisione Movimento e il Capo Squadra Cantonieri Giuseppe Rossa del 22° Tronco di Belluno. A tutti il nostro saluto augurale.

F. POLI

■ VERONA

● L'Ispettore P.le cav. Leopoldo Franzutti, capo della Segreteria Compartimentale di Verona, è stato collocato in quiescenza per raggiunti limiti di età e di servizio. Colleghi e collaboratori, che lo ebbero stimato dirigente per oltre dieci anni, gli hanno testimoniato il loro affetto nel corso di un allegro simposio, al termine del quale hanno consegnato al festeggiato un pregevole dono ed una pergamena ricordo.

● A dirigere la Segreteria Compartimentale di Verona è stato chiamato l'Ispettore P.le cav. Giuseppe Valentini, di Venezia, al quale agenti di ogni grado hanno tenuto ad esprimere la loro stima e simpatia.

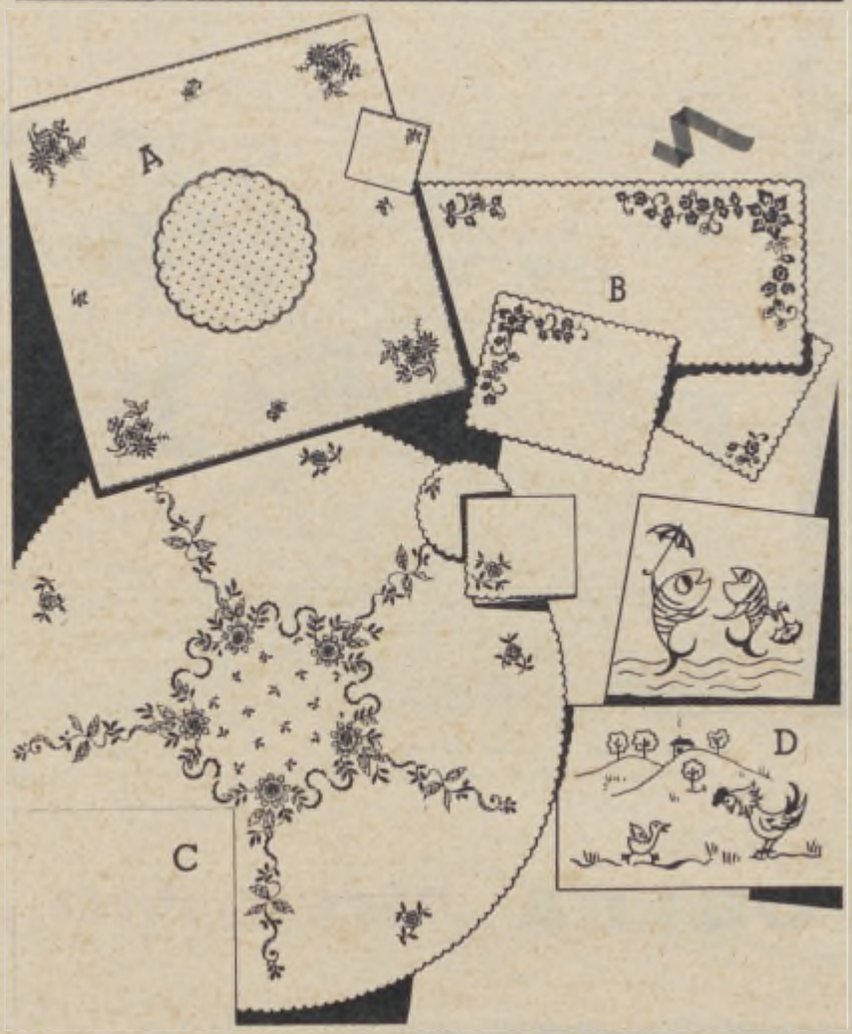
● **Binario Dieci**: Renata, figlia del Capo Telegrafista P.le Angelo Filippini, del 1° Reparto Movimento di Verona, ha conseguito presso l'Università di Bologna la laurea in Medicina e Chirurgia con la brillante votazione di punti 110 su 110. Rallegramenti vivissimi.

R. CAMPAGNARI

UMORISMO

Vecchi amori

RICAMO



DESCRIZIONE DELLE ILLUSTRAZIONI

A) T/60 - Tovaglia creata appositamente per l'uso della tavola rotonda nell'arredamento moderno. Eventuali avanzi di tela potranno essere utilizzati per la confezione di sottocoppe tonde per « dessert ». Da ricamare su tela o bisso di lino in punto ombra, palestrina e punto pieno.

B) H/20 - Tovaglietta da tè in bisso di lino od organdis, (90 x 90 o 120 x 120) da ricamare, al centro, in punto ombra il festone, e all'interno, i pois in punto sodo. I motivi floreali, invece, saranno ricamati in punto seta a colori pallidi.

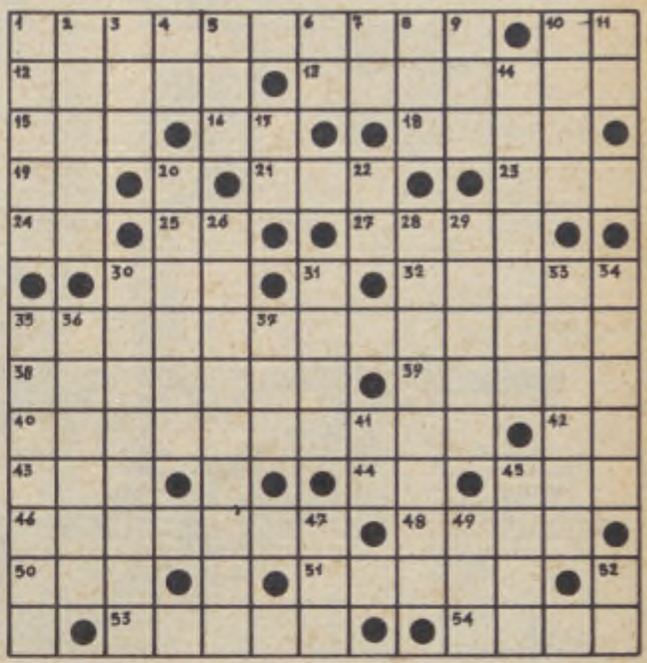
C) A/45 - Servizio americano individuale, per colazione o pranzo composto da una striscia centrale (90 x 45) con sottopiatti (45 x 35) e tovaglioli (45 x 45). In tela lino o bisso ecrù e ricamata in punto palestrina ecrù o bianco.

D) Allegre composizioni, adatte per essere ricamate in punto seta a colori vivaci, su vestitini, grembiulini, camicette bavaglini ecc... dei vostri bambini.

Per qualunque informazione scrivere a: MARTINI MATILDE Via C. F. Ferrucci 46, FIRENZE allegando francobollo per la risposta.

CRUCIVERBA

(F. MUCCIO)



ORIZZONTALI: 1) Fine di un debito; 10) Affermazione; 12) Spaventi; 13) Scarabocchio; 15) Accompagnò Ercole nella spedizione degli Argonauti; 16) Preposizione; 18) Il serpente dagli occhiali (j=i); 19) In mezzo all'arte; 21) Nome di donna; 23) Il nome della Padovani; 24) Le vocali in « Voci »; 25) Le iniziali di Canova; 27) Punto di vista; 30) Il sì dei... balbuzienti; 32) Hanno sudditi nella... foresta; 38) Donare (tr.); 39) Ci dà il ramoscello della pace; 40) Uno spirito... benigno; 42) Organizzazione Lavori; 43) Pronome; 44) Negazione; 45) Diede nome a Troia; 46) Interpreta films; 48) Tappe del pagamento dilazionato; 50) Specialità di rosa; 51) Strada alberata; 53) Elemento insostituibile nei mezzi di trasporto; 54) Un tempo si chiamava Persia.

VERTICALI: 1) Vi regnava Pirro; 2) Gli acrobati li fanno... mortali; 3) Pronome possessivo; 4) Andar; 5) Preposizione articolata; 6) Italia e Svezia; 7) In mezzo al rogo; 8) Negazione; 9) Affluente dell'Arno; 10) Società Italiana degli Autori Editori; 11) Una canzone di Modugno; 14) Soffrono di fegato; 17) Napoli; 20) Sono celeberrimi i suoi pensieri; 22) Asti; 26) Colore di una famosa... marsina; 28) Il nome della Duse; 29) Tra fantini e cavalli; 30) Continuare... ma non sino in fondo; 31) Lo sono il... Rosso e Nero; 33) D'estate sono passeggere; 34) Adorato dai Pagani; 35) Arresti dolci o bruschi; 36) Lontane nel tempo; 37) Un grande generale... decapitato; 41) Opera Nazionale; 45) Viaggio amministrativo; 47) Nacque da una... costola; 49) L'elicottero ne fa a meno; 52) Enna in automobile.

Nella settima colonna orizzontale si leggerà il nome di un importante treno.

SOLUZIONE DEL NUMERO PRECEDENTE

ORIZZONTALI: 2) Il 3) Ninfa 5) Nero 9) Eco 11) Cid 13) Nic 14) La 15) Ministero 19) Pa 20) Arrivo 22) Case 23) Ta 24) Pen 25) Arona 27) Rg 33) Anas 34) Ria 35) Mar 36) Ri 37) Trattabile 40) Orario 41) Io 42) Neo 43) Timori 45) Rullio 46) Amo 47) Ione 48) Ie 49) Le.
VERTICALI: 1) Gela 2) Io 3) Nino 4) Idi 6) En 7) Riparia 8) Oca 10) Carponi 11) Civ 12) Treno 15) Ministro 16) Scalatore 17) Tara 18) Esorabili 21) Reca 26) At 28) Gardone 29) Varata 30) Erario 31) Liti 32) Ameno 38) Rari 39) Iole 40) Omo 44) Im.

La frase risultante era: VOCI DELLA ROTAIA.

LIBRI RICEVUTI

Vito Zucchini - *Trapezio e nozze* - CEM. pagg. 85, L. 350, Milano.
Fulvio Provasi - *Il satrapo* - Gastaldi Editore, Milano, pagg. 202, Lire 600.
Gaetano Pimazzoni - *Penelade* (liriche) - I.T.E., Venezia.

"CLASSICI DELLA DURATA"

A CARRARA MOSTRA MOBILI I.M.E.A. CARRARA chiedete catalogo VR/4 illustrato di 100 ambienti, inviando L. 100 anche in francobolli. Consegna ovunque gratuita. Pagamenti anche lunghe rateazioni, senza anticipo, senza cambiali. **PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AI FERROVIERI.** Scrivere indicando chiaramente: indirizzo, professione.

Una delle grandi eliche a passo variabile della nuova nave-traghetto. Costituiscono la novità assoluta dell'« Ammiraglia ».

Si completano le ultime opere di coperta. L'ancora di riserva è già sistemata mentre si provvede alla istallazione dei salvagente.

PROSPETTIVE DELLA "REGGIO,,

L'arredamento della « Reggio » è particolarmente curato. Ecco un angolo dell'elegante sala da pranzo.

La benedizione dello scafo della nuova « Ammiraglia » F.S. (*Foto Marinelli*)

VOCI DELLA rotaia

(Foto Marinelli)

IL VOLTO NUOVO DELLE F.S. A MILANO '60

ANNO III - N. 5
MAGGIO
1960

L. 40

FRANCIA 0,40 nFr.
SVIZZERA 0,30 Fr.
BELGIO 4 Fr.

VOCI DELLA rotaia

ANNO III - N. 5 - MAGGIO 1960

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 861.312.

Direttore Responsabile: Mario Pellegrino — **Redazione:** L. Reposini-Bucciarelli (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci — **Impaginazione:** Ennio Salvatore.

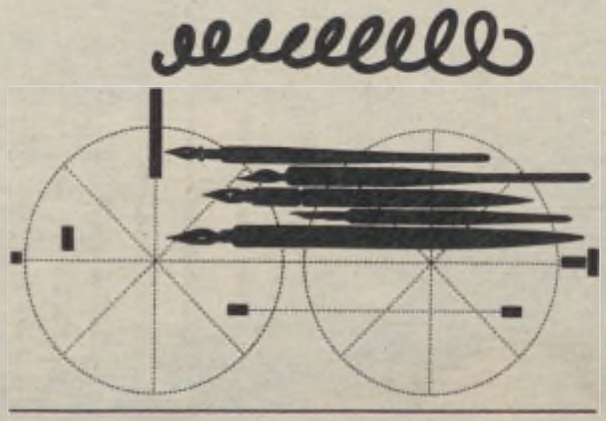
Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

Stampatore: APOLLON - Via Tiburtina 1292 - Roma - Tel. 419.026-27-28-29.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957

ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia nFr 4
« VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 3.800 Francia nFr. 20 - Belgio Fr. 365.



Olivetti Lettera 22

Per ogni scritto, in ogni luogo, la macchina per scrivere portatile.

Non è necessario scrivere romanzi per aver bisogno di una portatile, basta pensare alle lettere di tutti i giorni. Portate in casa vostra la Lettera 22: in poche ore ci saprete scrivere. E i vostri figli impareranno un'altra di quelle cose che nella vita bisogna saper fare: nuotare, guidare l'auto, scrivere a macchina.

olivetti

modello LL lire 42.000 + I.G.E.

CAMBIO DI INDIRIZZO

Per evitare disguidi nell'invio del Periodico a domicilio, le variazioni di indirizzo devono essere tempestivamente segnalate alla Redazione a mezzo di un formulario analogo a quello riportato qui di seguito:

Servizio .....

Compartimento .....

Impianto di appartenenza .....

Sigla e numero della fascetta .....

Qualifica ..... **Cognome e Nome** .....

Vecchio indirizzo .....

da sostituire col nuovo indirizzo .....

LA COPERTINA

Il Padiglione permanente delle F.S. alla Fiera Campionaria di Milano, ha costituito una delle novità di maggior rilievo dell'importante rassegna, giunta quest'anno alla sua trentottesima edizione (Vedasi articolo alle pagine 4 e 5).

Edizioni de "LA VIE DU RAIL"

La « Vie du Rail » ha editato TIMBRES FERROVIAIRES, un catalogo filatelico contenente tutti i francobolli con soggetto ferroviario emessi fino ad oggi in tutti i Paesi del mondo.

Il catalogo, che consta di 85 pagine, può essere richiesto alla nostra Redazione, inviando vaglia di L. 635.

CASELLO FERROVIARIO N. 320...

RACCONTI DI VITA FERROVIARIA

Presentazione di ***ALDO PALAZZESCHI***

...i più bei racconti di vita ferroviaria scritti da ferrovieri...

(Agli abbonati di "Voci della Rotaia" sconto del 15 %) **L. 750**

INOLTRARE RICHIESTE A: EDIZIONI PUBBLICITARIE - MATERA

VIA LUCANA, N. 288 - Casella Postale 71 - Versamenti su C. C. 13|3726 - **BARI**

...leggete e fate leggere...

L'on. Sullo aveva già lasciato la direzione del Dicastero dei Trasporti allorchè è apparso l'ultimo numero del Giornale, che — d'altronde — non poteva essere ritardato oltre, in attesa di una maggiore chiarificazione della situazione.

Com'è noto, il Dicastero è ora affidato all'on. Ferrari Agradi, di cui sono note la serietà, la preparazione e l'impegno. A lui si affiancano i Sottosegretari on. Foderaro e on. Volpe.

A tutti e tre il Giornale è lieto di esprimere i migliori auguri di buon lavoro.

Il Ministro dei Trasporti On. Ferrari Agradi.

IL PIANO QUINQUENNALE E LA POLITICA FINANZIARIA DELLE F.S.

Qualsiasi impresa che intenda migliorare o potenziare i propri impianti ed attrezzature, deve effettuare approfondite indagini prima di affrontare la relativa spesa, ed accertarsi che potrà essere ammortizzata in un certo numero di anni e che l'aumentata funzionalità dei suoi mezzi di produzione consentirà anche il pagamento degli interessi sui capitali investiti.

Come è noto, con due leggi successive, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è stata autorizzata ad attuare, fino a concorrenza della somma complessiva di L. 350 miliardi, l'esecuzione di un organico piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato.

Alla stessa stregua di un'impresa privata di produzione di servizi, anche la Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato — che di tali imprese ha tutte le caratteristiche, anche se a gestione statale — nel formulare un programma di investimenti per la realizzazione del piano quinquennale, ha dovuto affrontare il problema della loro produttività.

Ci si è dovuti così preoccupare che il programma di rinnovamento e rafforzamento dei binari, di dieselizzazione della trazione sulle linee principali esercitate a vapore, di installazione di moderni impianti di sicurezza, segnalamento e blocco, di aumento e miglioramento dei rotabili, di elettrificazione di alcune linee, di rinnovamento degli impianti fissi, previsto dalla legge, rispondesse a criteri di produttività: desse cioè modo di ottenere una diminuzione di spese di esercizio ed un aumento degli introiti, in maniera tale da equilibrare l'aggravio che subirà il bilancio per effetto delle rate di ammortamento dei prestiti contratti per finanziare le spese.

Le economie di spesa possono derivare dal meno dispendioso esercizio delle linee elettrificate in confronto a quelle sulle quali il servizio si svolge con trazione a vapore, o dall'uso di mezzi muniti di motore a combustione interna, in luogo delle locomotive a vapore, o dalla minor manutenzione necessaria per impianti più moderni, o dal minor impiego di personale od altro. Le maggiori entrate non possono che derivare da un incremento del traffico sia viaggiatori che merci. I viaggiatori dovrebbero affluire in maggior numero alla ferrovia, preferendola al mezzo su strada, invogliati da un migliore conforto delle vetture, dalla maggiore velocità e frequenza dei treni, da un servizio più snello e più moderno.

I trasporti di merci dovrebbero incrementarsi per effetto della entrata in esercizio di carri di tipo speciale, per la maggior celerità della resa, per le migliori attrezzature per il carico e lo scarico, ecc.

E' evidente che la previsione delle economie di spesa ed ancor più quella dell'incremento delle entrate, non può che essere del tutto approssimativa. D'altra parte occorre anche tener conto della importante funzione sociale della rete ferroviaria e dei vantaggi che derivano, da una sua maggior efficienza, a tutta l'economia nazionale. E' infatti sulla base di tale presupposto che lo Stato rimborsa all'Azienda ferroviaria gli oneri da questa sostenuti per mantenere in esercizio le linee a scarso traffico.

Le stesse leggi che hanno autorizzato l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad attuare l'esecuzione del piano di ammodernamento e di potenziamento della rete ferroviaria, hanno anche indicato le fonti per il relativo finanziamento della somma complessiva di 250 miliardi.

Infatti, una parte del finanziamento, e cioè complessivamente Lire 75.000 milioni, dovrà essere assicurata, dalla parte ordinaria del Bilancio, negli esercizi dal 1958-59 al 1964-65 compreso, mentre la somma complessiva di Lire 275.000 milioni, sarà imputata a debito della parte straordinaria del bilancio, a credito della quale saranno contabilizzati i ricavi netti dei prestiti, il cui onere annuo, per interessi ed ammortamenti, graverà poi sul Bilancio ordinario d'esercizio a debito delle « Spese accessorie ».

In applicazione della citata legge concernente la prima fase del piano quinquennale (la seconda troverà applicazione a partire dal prossimo esercizio), la Amministrazione delle F.S. ha già eseguito due operazioni di mutuo obbligazionario, a mezzo del Consorzio di Credito delle Opere Pubbliche, (C.C.OO. PP.) per importi lordi di 30.000 milioni ottenendo, in entrambe, ottime condizioni in confronto alle similari operazioni effettuate dal 1950 al 1955.

In effetti, la particolare situazione di liquidità del mercato del denaro ed altre favorevoli circostanze hanno consentito la emissione delle obbligazioni al pubblico, al tasso del 5,50% con rimborso graduale in 20 anni, ad un prezzo di L. 97,25 su 100 lire di valore nominale, nel primo prestito, e di L. 99 sempre su 100 lire di valore nominale, nel secondo prestito, e con oneri di provvigioni assai modesti. Dedotta la provvigione spettante al Con-

(cont. a pag. 10, col. 1)

Nasce la nuova Napoli Centrale. Ogni notte tra mezzanotte e le quattro si sistemano i pilastri e le travate metalliche che sosterranno la nuova area di Piazza Garibaldi.

Il Ministro Colombo, salutato al suo arrivo dal dr. Santoni, Capo del Servizio A.G., in rappresentanza del Direttore Generale, inaugura il Padiglione permanente delle F.S. alla 38ª Fiera di Milano.

ALLA 38ª FIERA CAMPIONARIA

IL VOLTO NUOVO DELLE F.S.

Il nuovo Padiglione permanente delle F.S., attiguo alla grande esposizione BIC della quale si parla in altra parte del Giornale, ha costituito senza dubbio una delle novità più rilevanti della 38ª edizione della Fiera di Milano e come tale è stato salutato dalla stessa Stampa ed accolto dai milanesi.

In effetti esso risponde a una esigenza sentita da gran tempo, la cui soddisfazione è stata a lungo forzatamente posposta a quella di problemi più urgenti.

E' certo ad ogni modo che se una grande Azienda intende presentarsi su una ribalta di importanza pari a quella della massima Campionaria italiana, deve farlo su un piano adeguato di decoro e di rilievo. Se non può, è preferibile che si astenga da ogni partecipazione: la politica di presenza si riduce, altrimenti, ad una secca perdita di prestigio e genera commenti ironici e ingenerosi, anche se giustificati solo in parte.

Comunque è su questo piano inadeguato che le F.S., sia pure per motivi indipendenti dalla loro volontà, si sono presentate a Milano fino al 1958: e le salutari e prevedibili reazioni della Pubblica Opinione hanno contribuito a sollecitare una partecipazione dell'Azienda che fosse adeguata alla sua importanza e al suo prestigio.

Impegnata perciò la nuova area nel settembre dello scorso anno, gli ingg. Lena e Jannicelli hanno progettato a spron battuto la soluzione architettonica del padiglione che doveva accogliere la nostra rassegna, e la Divisione Lavori di Milano ha provveduto ad affidare i lavori, che — fervidamente diretti dall'ing. Guidi — sono stati ultimati ai primi di aprile. Il 12 dello stesso mese, realizzato nel frattempo anche l'allestimento interno, il Padiglione, situato alla confluenza del V.le del Lavoro con il V.le delle Macchine agricole, è stato puntualmente aperto al pubblico.

Dal punto di vista architettonico si tratta di una costruzione elegante, moderna e pura nei suoi rapporti volumetrici, impostata a sbalzo su un ordine di 4 pilastri, ciascuno dei quali si apre in alto, in 4 mensole ortogonali ad ombrello: l'intero edificio consiste in un piano rialzato, a quota + 1, e in un primo piano, a quota + 5,20. L'area è di mq 85 al rialzato e di 290 al primo piano.

A fianco del Padiglione è piazzato un tronchino di binario, sul quale staziona una moderna automotrice. Davanti alla facciata è sistemata una semibarriera di P.L. a comando automatico, funzionante, lampeggiante, e risonante al vero: motivo ripreso, come vedremo, all'interno.

La costruzione, dalle ampie pareti in cristallo, ha un suo volto e funzioni precise.

Una, certamente naturale, è quella di rappresentare concretamente la « Casa di vetro » che l'Azienda vuol essere, esibendo e documentando gli aspetti più rilevanti delle proprie attività, sì che il giudizio del pubblico emerga da una informazione quanto è possibile esauriente.

Altra funzione del Padiglione è quella, del pari naturale, di offrire, nella stessa Fiera, dei servizi utili. Come i Monopoli di Stato presentano generalmente uno stand nel quale vengono venduti i tabacchi, come l'Amministrazione Postale fa altrettanto con la vendita dei francobolli, con la impostazione della corrispondenza, ecc., similmente le Ferrovie hanno sistemato al piano terreno del loro stand un'Agenzia, che effettua la vidimazione dei biglietti e fornisce ai visitatori informazioni sui trasporti viaggiatori e merci.

Il piano terreno è dotato di un salottino elegante e comodo, e quindi funziona anche come angolo di riposo, ove si distri-

Una veduta generale del nostro Padiglione. A sinistra la torre simbolica della VI Esposizione Internazionale B.I.C.

L'agenzia informazioni viaggiatori e merci nell'interno del Padiglione

Visitatori in sosta davanti al plastico della nuova Staz. di Milano P.N.

A MILANO '60

buiscono pubblicazioni e opuscoli e sono visibili due perfetti modelli, in scala 1:15, di una locomotiva Diesel « D 341 » e del nuovo refrigerante HG standard.

Con essi il visitatore comincia ad avere sottocchio immagini e cose che richiamano due settori nei quali l'azione delle ferrovie denuncia oggi sintomi di rinnovata vitalità: la progressiva riduzione della trazione a vapore — a tutto vantaggio della potenzialità delle relazioni non elettrificate — e la sempre crescente specializzazione dei trasporti merci, caratteristica delle esigenze moderne e rivolta, come nel caso dei carri HG, alla tutela di importanti settori produttivi, in gran parte connessi con i problemi dell'esportazione.

Al primo piano, la Mostra risponde ad un meditato criterio generale, che ha consigliato di non cimentarsi in tutti i possibili argomenti ma di concentrare la attenzione su pochi temi di rilevante importanza.

Alcuni tra questi riguardano i grandi problemi di interesse nazionale: l'acceleramento delle relazioni conseguito all'attuazione del nuovo orario, i fermenti di rinnovamento nel campo del materiale rotabile, con l'illustrazione di quello di recente o imminente dotazione o in costruzione o in progetto, e i nuovi passaggi a livello a semibarriere, automatizzati, la cui messa in opera si va gradualmente estendendo per una più larga sicurezza della utenza stradale e per una maggiore scioltezza dell'esercizio ferroviario.

Dei passaggi a livello è presentato un plastico che non soltanto ha valore scenografico o documentario, ma unitamente al pieghevole distribuito sul posto, è anche assai utile da un punto di vista didattico e antinfortunistico, fornendo al pubblico utili chiarimenti e consigli. Perciò modello e pieghevole adempiono in maniera tipica a una funzione di « relazioni pubbliche » intese nel senso più ampio.

Un'altra serie di argomenti è dedicata a questioni di interesse prevalente, anche se non esclusivo, della Regione Lombarda e dell'Italia Settentrionale: la nuova stazione di Milano Porta Nuova, destinata ad alleviare il traffico di Milano C.le, la nuova grande Centrale Idroelettrica di Monastero, che sta nascendo lungo il corso dell'Adda e infine il potenziamento delle relazioni adducenti ai transiti di frontiera, ai quali sono connessi così rilevanti interessi delle nostre zone industrialmente più attive.

L'on. Foderaro, Sottosegretario ai Trasporti, in visita al Padiglione, accompagnato dal Presidente della Fiera ing. Coggi (alla sua sinistra), dal Vice Direttore Generale, dott. Branca e dal Capo del Servizio A.G., dr. Santoni (alla sua destra)

L'allestimento è piacevole ed arioso, concepito con disegno elegante: le grandi travate in legno, gli effetti dell'illuminazione saggiamente dosata, gli conferiscono un tono accogliente ed un'impronta di freschezza.

In conclusione, il padiglione si presenta in vesti del tutto degne e adeguate: e questa constatazione ha avuto certamente il suo peso nel suggerire alla Fiera di Milano la denominazione del piazzale sul quale l'edificio si affaccia, che è stato chiamato appunto « Piazzale delle Ferrovie ».

Alla sua nascita hanno portato un contributo ammirevole i dirigenti, i tecnici e le maestranze del Compartimento di Milano, che hanno corrisposto alle intenzioni ed ai programmi della Sede Centrale come meglio non si poteva desiderare.

Assieme ai nomi dei progettisti e del Direttore dei lavori, che abbiamo già indicato, è giusto citare anche quelli di quanti hanno collaborato alla realizzazione: i proff. Belli e Martelli per la decorazione e lo studio delle realizzazioni, il prof. Rossone di Roma per i mosaici, Nicola Coppola per le due grandi tele pittoriche, Carlo Resta, Cesare Tucci e Gino Marinelli per le fotografie.

m. p.

* * *

All'apertura del Padiglione, il giorno 12 aprile sono intervenuti il Direttore del Servizio Affari Generali, dr. Santoni, anche in rappresentanza del Direttore Generale, trattenuto a Roma da altri impegni, e il Direttore Compartimentale di Milano, ing. Forte, che alla realizzazione ha dato, in misura determinante, il suo appassionato interessamento: ad essi il Ministro Colombo, che ha inaugurato la grande rassegna milanese, ha manifestato il suo apprezzamento ed il suo compiacimento.

Successivamente, anche in rappresentanza del Ministro dei Trasporti, il Sottosegretario on. Foderaro ha visitato il Padiglione F. S. e la Mostra BIC, esprimendo ai realizzatori il suo vivo apprezzamento.

Ingresso Padiglione della VI Esposizione Internazionale B.I.C.

Interno del « Centre d'accueil » del Padiglione B.I.C.

TRASPORTI COMBINATI ALL'ESPOSIZIONE B. I. C.

di J. LÉVY

Presidente del B. I. C.

Nel vasto quadro della Fiera Campionaria di Milano 1960 il Bureau International des Containers ha presentato la VI Esposizione Internazionale dei mezzi per i trasporti combinati. Dopo le precedenti edizioni europee (Parigi 1949, Zurigo 1951, Liegi 1952, Hannover 1954 e Utrecht 1957), è questa la prima volta che una manifestazione del genere si svolge in Italia, organizzata e brillantemente realizzata dalle Ferrovie dello Stato Italiane che hanno prontamente accolto l'invito del Bureau stesso.

Il B.I.C., sorto nel lontano 1933 per iniziativa e sotto gli auspici della Camera di Commercio Internazionale e della stessa U.I.C., è attualmente l'organismo di studio e di collegamento tra i costruttori, trasportatori (per ferrovia, strada, mare, aria e vie navigabili) e gli utenti dei vari mezzi suscettibili di essere usati per i trasporti combinati. I suoi animatori furono all'inizio le Ferrovie e i grandi organismi internazionali interessati ai trasporti, dopo l'ultima guerra, e l'ufficio fu notevolmente allargato con l'inclusione non solo dei trasporti di ogni tipo ma anche dei costruttori ed esercenti.

I suoi complessi compiti vanno dalle attività di stimolo e orientamento delle ricerche tecniche dei costruttori di casse mobili, palette e apparecchi di manipolazione, allo studio e al coordinamento delle misure amministrative emanate dai diversi Paesi, alla raccolta e diffusione delle notizie utili relative a tali mezzi e infine alla organizzazione di esposizioni, concorsi e dimostrazioni pratiche. Sono queste ultime attività che più efficacemente servono a divulgare in tutti gli ambienti interessati i vantaggi che si ricavano dalla utilizzazione dei mezzi per i trasporti strada-rotaia.

* * *

I mezzi utilizzati nel trasporto combinato hanno forma e capacità molto diversa (palette, casse mobili, rimorchi e semi-rimorchi equipaggiati per il trasporto delle merci per strada ordinaria o per ferrovia), ma ciascuno di essi permette la costituzione di una « Unità di carico », e cioè di un insieme omogeneo dal punto di vista della manipolazione e dell'inoltro. Ed è appunto grazie ad essi che il concetto di un trasporto integrale da « porta a porta » che, mediante il coordinamento dei mezzi di trasporto, consenta di effettuare la spedizione senza soluzioni di carico dal luogo di produzione a quello di deposito o di consumo, si è ormai imposto in modo definitivo. La vasta gamma delle « Unità di carico » rende possibile di scegliere quella meglio rispondente alla natura e al tonnellaggio della merce: i vantaggi offerti, soprattutto in relazione alla riduzione o alla soppressione delle manipolazioni intermedie, ne hanno fatto un prezioso ausiliario del trasporto.

Dal canto loro le Ferrovie, interessate al continuo miglioramento della produttività del trasporto delle merci, si sono rapidamente adeguate mettendo a disposizione degli utenti « Unità di carico » funzionali ed economicamente convenienti e concedendo opportune agevolazioni tariffarie al fine di diffonderne l'uso. Carri a grande capacità, carri appositamente attrezzati (PA), sono stati inoltre studiati e realizzati per il trasporto di mezzi combinati, in particolare delle casse mobili. Alcuni di essi di tipo recentissimo sono stati presentati per la prima volta al pubblico nel corso della Esposizione. La costituzione infine di pools di esercizio di palette di tipo standard, renderà possibile, all'interno, lo scambio tra le singole Amministrazioni ferroviarie e i privati, e la libera circolazione delle stesse nel traffico internazionale, limitando così i trasporti a vuoto.

Il convegno di studio svoltosi durante l'Esposizione, nella stessa sede della Fiera, è servito a puntualizzare lo stato attuale della nuova tecnica del trasporto combinato, sia dal punto di vista particolare dell'esercizio ferroviario che nella più vasta prospettiva della coesistenza strada-rotaia. Dagli interessanti interventi degli oratori è emerso con evidenza che al sistema dei trasporti combinati spetta un ruolo importante nella razionale organizzazione del trasporto, poichè da esso possono sicuramente attendersi considerevoli economie quali che siano le caratteristiche delle reti ferroviarie nelle quali venga adottato. L'esperienza ha dimostrato in particolare, che l'uso di mezzi suscettibili di essere trasportati indifferentemente per ferrovia o per strada (palette, box-palette, casse mobili), consente di realizzare i vantaggi maggiori. Così come, nella concorrenza con il traffico stradale, le Ferrovie possono lottare con successo impiegando mezzi di grande capacità e robustezza dotati di speciali equipaggiamenti per poter viaggiare senza soluzioni di continuità sia su strada sia su rotaia.

Particolarmente interessanti sono stati, inoltre, gli argomenti trattati nel corso della riunione plenaria che il B.I.C. ha tenuto, nel quadro dei lavori del convegno. E' stato, fra l'altro, discusso un progetto di convenzione europea, relativo al regime doganale delle palette e sono stati esaminati alcuni tipi di « containers universali » che dovranno figurare in una scheda informativa redatta a cura dell'UIC. A completare la manifestazione si è svolta infine a Milano, subito dopo il Convegno B.I.C., l'VIII sessione di lavoro per i mezzi combinati, della Divisione Trasporti della Commissione Economica per l'Europa (C.E.E.) delle Nazioni Unite. Questo importante organo tecnico è stato costituito in seno al comitato dei trasporti interni dell'ONU, per lo studio e la normalizzazione delle caratteristiche tecniche ed economiche dei vari mezzi utilizzati per i trasporti combinati e, con la

sua attività, porta un prezioso contributo alla soluzione, sul piano internazionale, dei numerosi e complessi problemi connessi all'esercizio di tali mezzi.

* * *

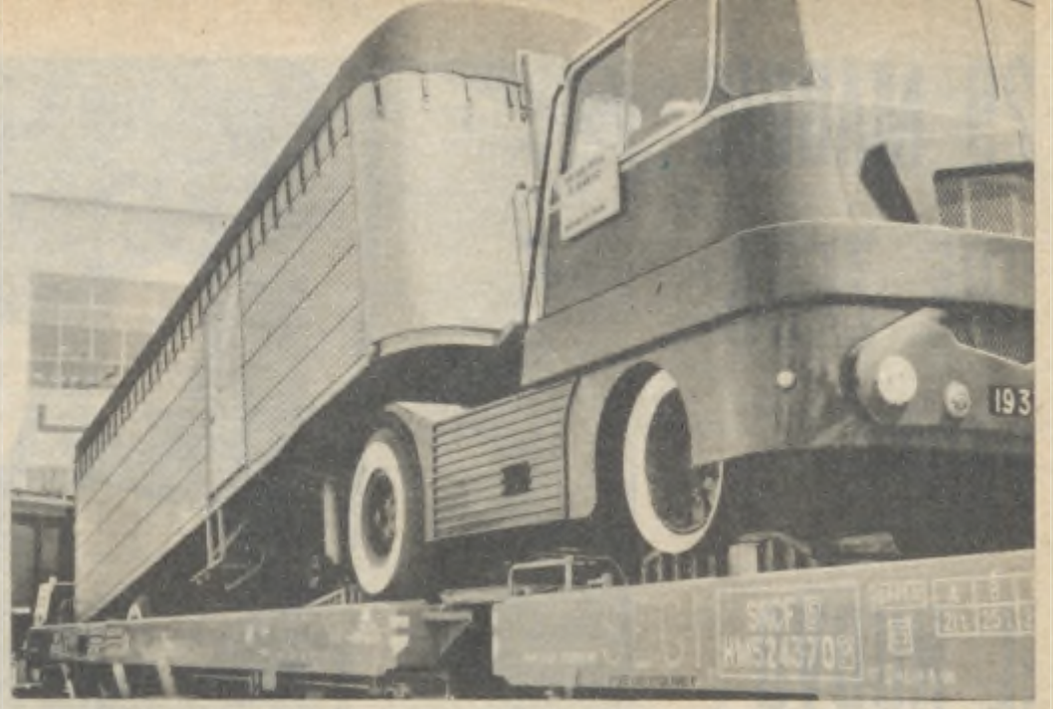
L'interesse con cui il mondo dei trasporti guarda alle nuove tecniche instaurate dall'uso dei mezzi combinati ha trovato conferma nell'elevato numero dei partecipanti a questa VI Esposizione. Su un'ampia superficie allo scoperto riservata alle Amministrazioni ferroviarie italiana, francese, tedesca, belga e svizzera e alle Società ad esse collegate, sono stati esposti materiali e mezzi combinati di ogni tipo e dimensione, dalle piccole casse mobili fino ai mastodontici rimorchi e semi-rimorchi per il trasporto di interi carri. Sono state anche effettuate giornalmente dimostrazioni pratiche commentate.

Le Ferrovie italiane hanno presentato un tipo di carro scoperto appositamente attrezzato (PA) per il trasporto di casse mobili di proprietà della Soc. Cemat, che esponeva nello stesso settore, nonchè alcuni prototipi di carri di recentissima realizzazione. Citiamo tra questi, il carro a grande capacità per il trasporto di merce palettizzata e quello a tetto apribile che renderà più agevoli e rapide le operazioni di carico e scarico della merce. In un elegante padiglione al coperto, articolato su tre braccia a disposizione stellata, riservato alle Aziende ferroviarie e Società collegate e ad altre Società private è stata presentata un'ampia documentazione degli aspetti più caratteristici e delle realizzazioni più recenti nel campo dei trasporti combinati.

Notevoli, per la originalità della concezione tecnica i sistemi di trasporto « Ackermann » e « Kangourou » adottati rispettivamente dalle D.B. e dalla S.N.C.F. Il primo consente, a mezzo di semi-rimorchi il cui piano di carico è inclinabile nel senso longitudinale e lateralmente, il rapido passaggio di casse mobili di grandi dimensioni dalla strada alla rotaia e viceversa; i carri « Kangourou » hanno una speciale attrezzatura per il trasporto dei semi-rimorchi stradali del tipo correntemente usato.

Del pari interessante il materiale esposto dalle Società private, che hanno dimostrato di sapersi rapidamente e prontamente adeguare alle molteplici esigenze della clientela. La perfetta organizzazione, il numero, la varietà e la novità del materiale esposto e l'efficacia della mostra pubblicitaria, hanno assicurato alla importante rassegna il più vivo consenso degli ambienti specializzati e richiamato l'interesse del vasto pubblico che affollava la manifestazione fieristica milanese.

Di tale risultato va dato atto principalmente alle Ferrovie dello Stato Italiane, che, quale Amministrazione ospitante, si sono assunte l'arduo e oneroso compito organizzativo e si sono adoperate senza riserve per il migliore successo dell'iniziativa.



A destra, dall'alto in basso: semi-rimorchio stradale caricato su carri speciali della S.N.C.F.; carro F.S. a grande capacità per merce palettizzata e carrelli elevatori per lo scarico ed il carico delle palette; semi-rimorchio stradale della D.B. con piano di carico inclinabile per il carico e lo scarico di casse mobili di grande capacità

29 MAGGIO ORE ZERO: PARTE IL NUOVO ORARIO

Tra qualche giorno — alle ore zero del 29 maggio — sarà varato il nuovo orario: avvenimento di notevole importanza per i viaggiatori e particolarmente per coloro che per lunghi mesi lo hanno preparato. E' questo infatti il momento del « debutto » cui seguiranno presto i commenti del pubblico e della stampa, che diranno se e in che misura le innovazioni si sono rivelate efficaci e gradite.

A nostro avviso, quest'anno le novità sono molte e molto importanti. Passeremo ora in rapida rassegna le più notevoli cominciando da quelle concernenti le comunicazioni internazionali.

COMUNICAZIONI INTERNAZIONALI

Per Modane quest'anno due novità: il treno « Rome-Express », nell'interesse della grande massa di turisti, disimpegnerà anche servizio ordinario e di cuccette di 2ª cl. per l'intero percorso fra Parigi e Roma e il treno TEE « Mont-Cenis » sarà in corrispondenza a Culoz con una nuova coppia di treni automotrici che consentirà di compiere il percorso Torino-Ginevra in 4 ore e 6' in entrambi i sensi.

Per Domodossola la relazione del « Simplon-Orient-Express » guadagnerà una notte di viaggio fra Parigi e Belgrado. Approfittando della nuova impostazione del treno S.O.E. si è realizzata una comunicazione celere anche fra Parigi e Roma, però con sole WL, compresa una per Napoli, e carrozze di 1ª cl.

Per servire bene la relazione fra Parigi e Milano è stata istituita, sulla traccia dell'attuale S.O.E., una nuova coppia di treni con carrozze letti, a cuccette ed ordinarie, denominata « Lombardia-Express », prolungata durante l'estate fino a Venezia e Trieste. Firenze avrà un nuovo servizio diretto diurno per Parigi oltre quello notturno « Simplon - Orient - Express », che servirà bene anche le relazioni della Svizzera con la Italia Centro Settentrionale. Il treno « auto-couchettes » da Ostenda e Bruxelles si effettuerà nel periodo di alta stagione estiva due volte la settimana anzichè una.

Miglioramenti importanti si avranno per il transito del Gottardo.

Un nuovo treno, che la Conferenza di Vienna ha battezzato « Italia-Express », collegherà la Capitale italiana con l'Inghilterra (via Calais e Ostenda), la Francia, il Belgio, l'Olanda, la Danimarca, la Svezia, la Germania e la Svizzera.

L'« Italia-Express » (treni 20 e 29) fra Roma e Chiasso fermerà soltanto a Firenze, Bologna e Milano ed avrà in composizione carrozze ordinarie di 1ª e 2ª classe per Calais, (Bruxelles) Ostenda, (Bonn) Amsterdam, Copenaghen e carrozze letti per Ostenda-Amsterdam e Stoccolma. Sarà questa una comunicazione basilare per le relazioni italiane con tutta l'Europa Occidentale.

L'« Italia-Express » sarà in corrispondenza a Milano con la « Freccia del Vesuvio » che consentirà di arrivare a Napoli nelle prime ore del pomeriggio e da qui in Calabria fino a Messina nella stessa giornata a mezzo di un altro treno rapido (R. 561).

Con una sola notte di treno si compirà così un viaggio da Copenaghen a Messina di ben 2.885 km.

Il transito del Brennero sta riguadagnando la sua importanza nelle relazioni della Scandinavia e Germania con l'Italia: difatti l'« Alpen-Express » (treni 65 e 60) avrà comunicazione permanente da Copenaghen e mercè l'acceleramento realizzato sul percorso italiano guadagnerà circa un'ora e mezza da Roma a Monaco migliorando la partenza da Roma che, ritardata alle ore 8 in luogo delle 6.40 attuali, consentirà anche di realizzare la coincidenza col treno 84 dalla Sicilia e col treno 92 dalle Puglie.

Nulla di particolare per il transito di S. Candido mentre per il transito di Tarvisio si conseguiranno ulteriori miglioramenti: difatti oltre all'acceleramento dell'« Austria-Italia-Express » sarà istituita una nuova comunicazione, per ora a carattere estivo, fra Vienna e Venezia con carrozze dirette per Roma e Genova. Tra Vienna e Roma il guadagno sarà di ore 2,30 circa in entrambi i sensi, arrivando e partendo rispettivamente da Roma alle ore 17,35 (treno 41) ed alle ore 12,35 (treno 48).

Per Poggioreale Campagna oltre al sensibile acceleramento del treno S.O.E., che consentirà di guadagnare una notte di viaggio fra Parigi e Belgrado, si realizzerà una nuova comunicazione fra Trieste e Belgrado sulla traccia dell'attuale « Simplon-Orient-Express » con carrozze dirette, nel periodo estivo, fra Belgrado e Venezia.

COMUNICAZIONI INTERNE

Sulla linea Torino-Roma treni sussidiari saranno effettuati per il periodo estivo. Come già nel senso Nord-Sud le carrozze per le frontiere spagnole di Port Bou e Irun viaggeranno separate dal treno Roma-Torino, prolungato d'estate fino a Parigi, che risulterà accelerato di oltre mezz'ora, nel periodo di sdoppiamento, dalla fine di giugno alla metà di settembre.

Con l'assegnazione della 2ª classe al treno « Rome-Express » è stato possibile sopprimere il treno 4S, sussidiario al treno 4 che d'estate porterà normalmente anche carrozze per Parigi, ed effettuare invece un treno pomeridiano in partenza da Roma alle 13,50, a seguito dell'RP, che da Genova proseguirà direttamente per Milano. Analogamente nel senso inverso un treno estivo in partenza da Milano al mattino sostituirà da Genova a Roma il treno 3S.

Con la disponibilità di nuovi elettrotreni ed elettromotrici bicorrenti sarà possibile sostituire, con l'orario invernale, i treni rapidi R 51 ed R 56 fra Torino e Napoli con un guadagno di poco inferiore alle 2 ore rispetto agli attuali treni con carrozze ordinarie, in modo da coprire gli 869 km dell'intero percorso

ad una media di circa 93 km/h.

La coppia sussidiaria di treni estivi denominata « Treno dell'Etna » fra Torino e Siracusa sarà effettuata, a sussidio del « Treno del Sole », anche durante le festività natalizie, di Capodanno e Pasqua.

Sulla linea Milano-Ventimiglia una anticipazione di circa mezz'ora del rapido serale ha consentito una migliore coincidenza a Genova col rapido R 56 proveniente da Roma e la istituzione, da parte della SNCF, di un treno automotrice in corrispondenza per Nizza in partenza da Ventimiglia alle 0,25.

Sulla linea Milano-Roma circoleranno due nuove coppie di treni celeri, 29 e 20, « Italia-Express », derivanti dallo sdoppiamento del « Riviera-Express » sulla linea del Gottardo e 25 - 26, in collegamento col treno « Simplon-Orient-Express » a Milano Lambrate, con sole carrozze letti fra Parigi, Roma, Napoli e carrozze di 1ª cl. Parigi-Roma, ai quali si è già accennato nel servizio internazionale.

Per effetto della utilizzazione dei nuovi locomotori a corrente continua E 646, sulla linea Milano-Roma si realizzeranno acceleramenti per diversi treni di cui più sensibili saranno quelli dell'R 33 ed R 30 « Treno-Azzurro » fra Milano e Napoli che guadagneranno rispettivamente 35 e 50 minuti sull'intero percorso impiegando meno di 9 ore e raggiungendo quindi la ottima velocità media commerciale di km/h 95 circa.

Anche il « Settebello » percorrerà i 632 km fra Milano e Roma in 5 ore e 55' alla velocità commerciale di 106,8 km/h mentre la « Freccia del Vesuvio » impiegherà 7 ore e 50' per l'intero percorso Milano-Napoli alla velocità media commerciale di circa 108 km/h e tra Roma e Napoli soltanto 1 ora e 40', cioè 2 minuti meno dell'anteguerra, alla velocità di 126 km/h.

Fra Trieste e Venezia sulla traccia degli attuali treni SO e OS circolerà una coppia di treni estivi con carrozze da e per Parigi a mezzo del treno « Lombardia-Express ».

Da Trieste, col treno TP, un nuovo servizio diretto per Genova con ritorno a Trieste la sera col treno 620.

La linea Roma-Napoli-Reggio C. beneficierà di sensibili acceleramenti dall'impiego dei nuovi locomotori E 646, destinati in futuro anche ai treni merci di forte composizione e che per ora saranno utilizzati solo per i treni viaggiatori più importanti. I guadagni di tempo andranno dalla mezz'ora a circa un'ora fino a Palermo e Siracusa.

Il ritardo da Roma del treno 903 per Palermo ha consentito di realizzare la coincidenza con i treni « Italia-Express » dal Gottardo e « Freccia della Laguna » da (Trieste) Venezia.

Conseguentemente è stato ritardato anche il treno 83 per Siracusa che assicurerà così la coincidenza del treno 41 con carrozze estive da Vienna. In senso inverso il guadagno maggiore è stato realizzato col treno 88 da Siracusa (908 da Palermo) che giungerà a Roma alle 11,40, anzichè alle 12 e 50, guadagnando quindi anche la coincidenza coi treni 6 per Torino e 48 per Venezia.

Il treno rapido elettromotrice R 561 partirà da Roma a immediato seguito del treno « Freccia del Vesuvio » e quindi non avrà bisogno più della lunga sosta a Mergellina per la coincidenza del predetto MN.

L'incremento del traffico verso l'Adriatico ha resa necessaria l'effettuazione di una nuova coppia di treni notturni da Milano e Torino per Ancona con una sezione di carrozze dirette dalle prime due località a Rimini via Ravenna ed è stato effettuato, con carrozze ordinarie, il treno elettromotrice Torino-Bologna prolungato, d'estate, fino a Rimini via Castelbolognese-Ravenna.

Il treno 153 è stato anticipato in partenza da Milano ed anche accelerato per consentire l'arrivo a Bari prima di mezzanotte: a Foggia prenderà la carrozza diretta in partenza da Roma la sera col treno 903 e da Aversa col corrispondente 813 con un guadagno di oltre 2 ore.

Una nuova comunicazione rapida sarà attivata al mattino da Bari a Napoli in coincidenza ad Aversa col treno 90 in arrivo a Roma alle 10,57. In corrispondenza a Caserta con un treno da Benevento verrà istituito al mattino un collegamento con elettromotrice fra Caserta e Villa Literno in coincidenza col treno rapido Salerno-Roma.

Sulla Roma-Pescara le due coppie di treni rapidi effettuati con carrozze sono stati trasformati in direttissimi, mentre è stata istituita con mezzi leggeri una nuova coppia di treni rapidi estivi in corrispondenza a Pescara coi rapidi da e per Bologna.

Le comunicazioni della linea jonica da Bari a Reggio saranno migliorate con l'impiego, nei diretti notturni, dei locomotori Diesel elettrici per l'intero percorso con un guadagno di circa 1 ora, mentre di giorno, il mattino da Reggio e nel pomeriggio da Bari, sarà effettuata una nuova coppia estiva di treni rapidi con automotrici.

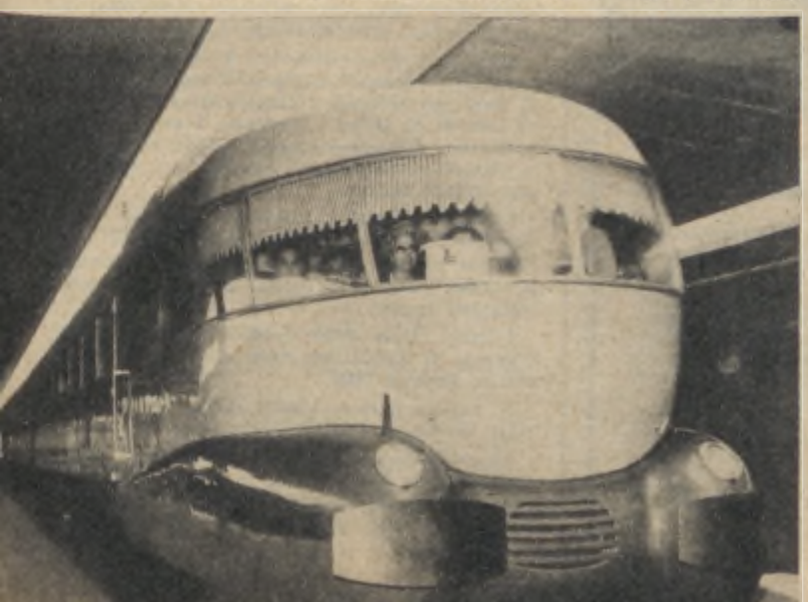
Una intensificazione di servizi estivi con automotrici permetterà l'allacciamento celere e diretto di centri importanti come Cremona, Mantova e Venezia per la via di Monselice; Verona e Chioggia, Brescia e Pisa (da Piacenza accoppiata alla « Freccia della Versilia », da Verona a Viareggio, prolungata quest'anno fino a Pisa).

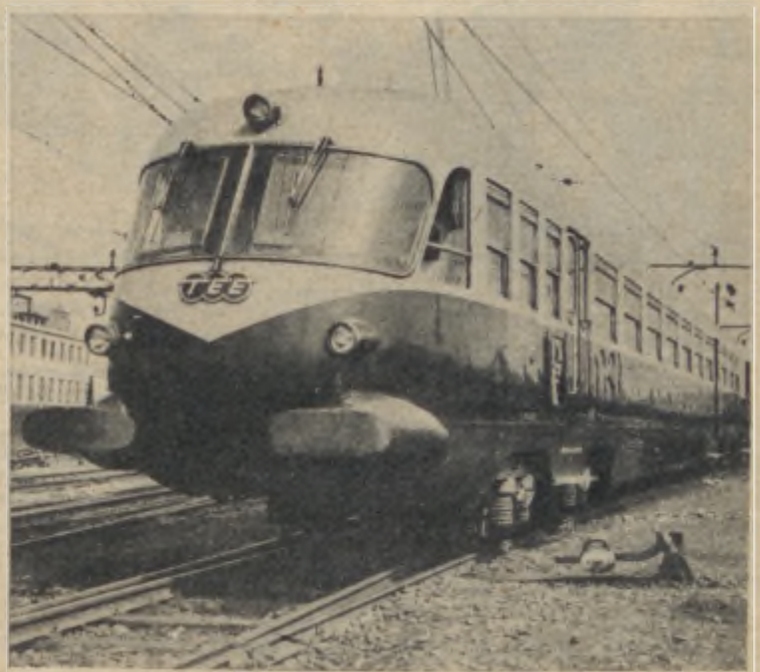
Circa 5.000 treni/km giornalieri a carattere permanente si aggiungeranno col nuovo orario a quelli esistenti e nel periodo estivo si toccheranno i 518.000 treni/km giornalieri con i quali si spera di poter far fronte al continuo incremento di traffico che maggiormente si farà sentire nel mese di agosto di quest'anno con i giochi Olimpici di Roma.

Roberto LENZI

Il Simplon-Orient-Express guadagnerà una notte di viaggio tra Parigi e Belgrado

A sinistra: Con l'assegnazione della 2ª classe al Rome-Express è stato possibile sopprimere il treno 48. - Sotto: il « Settebello » percorrerà i 632 km. tra Milano e Roma in 5 ore e 55 minuti. - A destra: alcune relazione TEE saranno accelerate. Il Mont-Cenis sarà in corrispondenza, a Culoz, con una nuova coppia di treni automotrici che consentirà di compiere il percorso Torino-Ginevra in 4 ore e 6 minuti





PIANO QUINQUENNALE E POLITICA FINANZIARIA F.S.

(dalla pagina 3)

sorzio, si sono realizzati, rispettivamente, importi netti di 97 e 98,75. Il tasso di costo, a carico delle F.S., tenuto conto di tutte le spese, è stato del 6,30% per il primo prestito, e del 6,07, per il secondo.

I prestiti fatti in precedenza, sempre con emissione di obbligazioni 5,50% (5% soltanto nel 1954-55) da parte del Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche, comportarono un tasso di costo variabile da un minimo del 7,16% (1952) ad un massimo del 7,60% (1955), tenuto conto dei premi in denaro che negli ultimi due prestiti non sono stati più concessi.

L'onere per il bilancio ferroviario nel corrente e nei prossimi esercizi ammonterà a circa 2.570 milioni, per capitale, interessi e spese, per ciascuno dei due prestiti già contratti. Ovviamente l'onere aumenterà in futuro, quando saranno contratti gli altri mutui previsti dalle due fasi del piano quinquennale nella misura di 2.600 milioni circa per ogni 30 miliardi lordi di prestito.

E' pertanto di notevole importanza la scelta del momento più favorevole per il lancio di un prestito, in quanto l'abbondanza o la scarsità di denaro in cerca di investimenti può determinare un minore o maggior costo di esso, e, di conseguenza, un minore o maggior carico sul bilancio ferroviario, per rate di scomputo.

Anche per l'avvenire, perciò, l'Amministrazione ferroviaria, entro i limiti stabiliti dalla legge, procederà alla emissione di nuovi prestiti nel momento che si rivelerà più opportuno, in modo che l'onere sui futuri bilanci sia il minore possibile. In tal senso le Ferrovie dello Stato sono agevolate anche dalla facoltà, accordata dalla legge che approva la seconda fase del piano quinquennale, di ricorrere anche ad operazioni di credito a breve termine, a titolo di pre-finanziamento, da estinguersi con il netto ricavo dei mutui a lunga scadenza (massimo anni 30). Tale facoltà può consentire alla Amministrazione di attendere il momento più adatto, per il lancio di un prestito, senza con ciò far mancare i mezzi necessari per i pagamenti dei lavori e delle forniture previsti dal piano.

Per quanto riguarda la scelta dell'ente mutuante, sebbene il Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche sia stato istituito appositamente per la concessione di mutui garantiti da cessioni di annualità a carico dello Stato, la legge non vieta, anzi autorizza il ricorso anche ad altri Enti, italiani o stranieri, per finanziare il piano quinquennale.

Per il finanziamento della spesa, l'Amministrazione è autorizzata a contrarre mutui, da collocarsi sia all'interno che all'estero, mano a mano che se ne presenterà il bisogno.

Il ricorso a prestiti all'estero, nell'attuale momento, sembra però sconsigliabile, sia per l'abbondanza di denaro liquido nelle Banche italiane, sia per l'inevitabile agganciamento ad una moneta aurea o comunque ad una moneta straniera. Quest'ultima condizione, data la lunga durata dell'ammortamento, potrebbe esporre l'Amministrazione ferroviaria ai rischi delle variazioni del cambio.

Con una avveduta politica finanziaria e con l'impiego dei mezzi attinti dal credito in investimenti produttivi, il bilancio ferroviario non dovrebbe vedere aumentato il proprio deficit a causa del carico supplementare derivante dall'ammortamento in 20 anni delle spese straordinarie per l'ammortamento ed il potenziamento della rete ferroviaria italiana.

In ogni caso, di fronte alla crescente concorrenza della strada alla rotaia, le Ferrovie dello Stato non potevano non adeguare i propri mezzi ai più moderni dettami della tecnica in materia di trasporti, a meno di accettare il rapido declino e la più o meno vicina morte dell'intero sistema di trasporti ferroviari.

Rinaldo CIMA

Alla presenza del Ministro dei Trasporti, on. Ferrari Aggradi, dei Sottosegretari, on. Foderaro e on. Volpe e del Direttore Generale, ing. Rissone, di funzionari e maestranze, è stata recentemente inaugurata la rinnovata tipolitografia F.S., la cui dirigenza è tenuta da oltre 16 anni dall'Ispettore Capo, cav. uff. Botti.

L'ing. Arangi, Direttore del Servizio Approvvigionamenti, dopo aver ricordato l'importanza e la necessità per le F.S. di un proprio impianto tipolitografico, ha illustrato le innovazioni portate a compimento.

Nel reparto tipografico la sostituzione delle 8 macchine di tipo antiquato con tre macchine nuove e tre ammodernate, ha permesso di aumentare del 50% la produzione media giornaliera. La litografia è stata dotata di una macchina carrellata per fotoriproduzioni e di tre nuove modernissime macchine per la stampa offset. Nel complesso la produzione del reparto che era di sole 18.000 copie è passata a 55.000 copie giornaliere realizzabili e realizzate nei periodi di emergenza.

Per far fronte all'aumentato potenziale della tipografia e litografia si è reso altresì necessario migliorare l'attrezzatura del reparto legatoria.

Nella foto: il cav. Botti illustra alle autorità i nuovi procedimenti di lavorazione

ALL'ILVA DI LOVERE NASCE

Lo Stabilimento di Lovere è situato sulle rive del Lago d'Iseo, nella provincia di Bergamo, ed occupa un'area di mq. 268.190, di cui mq. 124.500 sono coperti di fabbricati; essa si estende in parte nel territorio del Comune di Castro e in parte nel territorio del Comune di Lovere, dove si trova la Direzione.

Le origini del complesso industriale risalgono al sec. XVIII allorchè una modesta ferriera fabbricava in quel luogo armi per la Repubblica Veneta ed attrezzi agricoli per i centri campestri del bergamasco, derivando la forza motrice da un salto d'acqua del torrente Tinazzo. Per questi aspetti lo stabilimento può essere considerato il più antico tra quelli di proprietà dell'ILVA.

Dopo la caduta della Serenissima, la ferriera svolse limitata attività sotto il regime napoleonico e fu poi compresa, sino al 1834, nell'I.R. Demanio Austriaco del Lombardo-Veneto. Essa fu poi ceduta a privati e nel 1856 passò a Giovanni Andrea Gregorini che trasformò l'officina in un vero e proprio stabilimento siderurgico, dandogli un rapido e lusinghiero sviluppo.

Nel tempo l'azienda si trasformò in Società Anonima Giovanni Andrea Gregorini (1905) e Società Anonima Altiforni, Acciaierie, Fonderie e Ferriere Franci-Gregorini (1916).

Nel 1930 infine questa Società, insieme alle Ferriere di Voltri, si fondeva con l'ILVA nel quadro di un programma di concentrazione di aziende industriali di cui l'ILVA si era fatta iniziatrice.

Nel secolo scorso i vecchi impianti davano vita a molte lavorazioni, alcune delle quali costituiscono ancor oggi, con tradizione ininterrotta, la ragion d'essere dello stabilimento.

Sono tra i ricordi di Lovere i vecchi « forni a puddellare » destinati alla produzione di masselli di ferro, gli altiforni a carbone di legna per la produzione di ghisa, i laminatoi a mano per la produzione di barre mercantili, i forni Pernot per la produzione di lingotti di acciaio, i magli a vapore delle fucine.

L'attività attuale di Lovere, che occupa 2.300 dipendenti, è rivolta a lavorazioni speciali dell'acciaio con una vasta gamma di importanti applicazioni, nelle quali eccelle la continuità delle tradizioni locali.

L'ultimo grido dello stabilimento è il nuovo impianto di laminazione ruote e cerchioni, la cui origine risale al 1908.

Se l'epoca è recente nella storia dei tempi è assai lontana in quella del progresso.

La produzione di Lovere, per cinquanta anni, si è adeguata alle crescenti necessità delle Ferrovie, alle sempre maggiori velocità dei convogli. La lunga e costante evoluzione ha portato agli

UNA RUOTA OGNI DUE MINUTI

attuali impianti che, notevolmente migliorati e potenziati fra il 1956 e il 1958, costituiscono uno dei più importanti ed attrezzati complessi di Europa in questo campo. In particolare lo stabilimento è unico in Italia per la fabbricazione di centriruota e, dal 1958, di ruote monoblocco.

Con i nuovi impianti l'ILVA si è adeguata alle tendenze della tecnica moderna che, senza escludere le produzioni tradizionali, comportanti l'abbinamento della ruota al cerchione, si orientano a preferire le ruote monoblocco.

Il complesso di Lovere è pertanto in grado di soddisfare ogni esigenza — di qualità, di tipo e di dimensione — sia per la copertura del notevole fabbisogno nazionale, sia per le forniture della vasta clientela straniera.

Gli impianti costruiti negli ultimi tre anni con una spesa complessiva di 850 milioni dei quali 450 (250 lavoro ILVA) spesi in Italia, consentono il seguente ciclo di lavorazione che inizia come gli altri laminatoi dall'acciaieria.

I lingotti, troncati nelle dimensioni necessarie, dopo vari controlli vengono immessi dalla caricatrice automatica, nel forno a suola rotante. E' il primo passo nella costruzione delle ruote. Il forno, che ha una suola del diametro di 11 metri ed è dotato di un impianto automatico per la regolazione ed il controllo della temperatura, è in grado di riscaldare 14 t/h. I tronconi di lingotti escono dal forno ad una temperatura di 1.200° C., prelevati da un manipolatore a funzionamento elettro-oleodinamico, che può manipolare anche 1.000 Kg. e che scorre su rotaie distanti fra loro 5 metri. I pezzi, incandescenti, vengono portati alla discagliatrice, che funziona a mezzo di tamburi, muniti di catene, rotanti a 150 giri al minuto e, successivamente, vengono deposti, sempre dallo stesso manipolatore, sul primo degli stampi inferiori della pressa da 6.000 tonnellate.

La pressa, ad un cilindro e quattro colonne, svolge in un'ora il lavoro necessario per la produzione di 30-40 ruote. Il peso della pressa, è di circa 600 tonnellate. Essa funziona con acqua in pressione a 200 atmosfere; la distanza massima fra le colonne è di 2.600 mm.; il pistone, con una corsa di 1.000 mm., esercita uno sforzo di 6.000 tonnellate; la macchina ha due portastampi mobili, ciascuno a due posizioni, ed è provvista di comandi elettronici. Il lavoro viene programmato in precedenza: poi la pressa procede da sola.

Automatica infatti è l'intera serie delle operazioni: il centraggio dei pezzi, la sbozzatura con la prima coppia di stampi, il trasferimento sulla seconda coppia, la finitura ed, infine, la espulsione del pezzo lavorato. Dalla pressa, a mezzo di un dispositivo prelevatore-giraruote, a funzionamento elettro-idraulico, e di due paranchi elettrici scorrenti su una trave lunga 21 m., il pezzo viene portato al laminatoio, l'altro grande settore dell'impianto.

Il laminatoio è un complesso che pesa 114 tonnellate, con una potenza installata, per l'azionamento dei rulli laminatori e della ruota ricalcatrice di 760 KW. Può laminare e produrre, in fase con la pressa, 30-40 ruote all'ora, con o senza centro. E' munito di automatismi elettrici per i motori ed elettro-idraulici a servomotore per il posizionamento dei rulli. Come per la pressa, il ciclo automatico di lavorazione può essere programmato. Due rulli laminatori ed un rullo ricalcatore trascinano la ruota in rapida rotazione attorno al proprio asse posto orizzontalmente, esercitano sulla stessa una adeguata pressione e, con l'aiuto di tre rulli di centraggio e due rulli limitatori della corona, la portano al diametro, allo spessore ed alla forma voluta. La ruota esce dal laminatoio ad una temperatura che è ancora di 900° circa. Viene allora trasportata ad una pressa per ondulare, che le dà la forma definitiva. Ogni ora, 30 o 40 ruote monoblocco nei diametri compresi tra i 600 e 1.200 mm., e altrettanti centriruota, tra i 360 e 1.200 mm. di diametro, escono dall'ultima macchina dell'impianto. E' come dire che circa ogni due minuti un centro ruota od una ruota monoblocco, che può pesare anche 800 chili, chiude il suo primo ciclo di approntamento. Le ruote ed i cerchioni prodotti dai laminatoi su un carrello automatico, vengono trasportati ai forni per i trattamenti termici, necessario collegamento fra le lavorazioni a caldo e le successive lavorazioni a freddo, ed infine inviati al reparto meccanico.

Il reparto delle lavorazioni meccaniche è dotato di trecento macchine utensili; in esso viene effettuata non soltanto la lavorazione delle ruote e dei cerchioni ma anche quella degli altri prodotti dello stabilimento come gli assili, i fucinati ed i getti di acciaio.

In un particolare settore di quel reparto, che appunto per le lavorazioni svolte, è denominato « officina meccanica delle sale montate », macchine automatiche lavorano, secondo le esigenze, le ruote ed i cerchioni provenienti dai laminatoi. Sempre nello stesso settore una parte delle ruote, finite di lavorazione, con gli assili prodotti nel reparto fucinatura, sono impiegate per la costruzione delle sale montate.

La produzione complessiva di sale montate e di parti sciolte, può giungere mensilmente all'equivalente di 2.500 sale montate, più 6.000 cerchioni. Infine, dopo severi collaudi, le ruote e le sale montate costruite a Lovere partono per la loro corsa sulle strade ferrate di tutto il mondo, portando impresso sul loro metallo il nome dell'ILVA.

COME NASCE UNA RUOTA

Le foto illustrano alcune delle principali fasi di lavorazione, dal momento in cui il troncone di lingotto d'acciaio viene liberato dalle scorie e modellato dalla pressa, al momento in cui la nuova ruota uscita dal laminatoio è stata accoppiata al suo asse e fa ormai parte della produzione ultimata

VIVERI E TRENI AI MERCATI GENERALI DI ROMA

I BINARI DEL BUON

Quando ancora la maggior parte della popolazione romana è immersa nel sonno e il bluastro profilo dei Colli Albani si inargenta di un tenue barlume, già nel vasto recinto dei Mercati Generali, tra i bassi fabbricati color arancione e presso i capaci *stands*, si agita una folla chiassosa, attiva e usa alla fatica.

Grossi e piccoli commercianti di piazza, fruttivendoli, pesatori, rivenduglioli, camionisti, agenti: son tutti là a compiere, in un viavai che ha del frenetico, la loro opera volta al quotidiano rifornimento dei mercati e mercatini rionali.

Grida, risa, richiami, urla; un sobbalzare e un rotolar di carrettini, un moto incessante di ceste, di casse, un tumultuoso variare cromatico nel fermento di quella folla fra il pittoresco delle derrate.

Un ragazzotto mi evita abilmente, correndo con sul capo una cassetta dalla quale sporgono cruente zampe e teste di agnelli; lo segue sbuffando un grassone che reca sulle spalle un poderoso *castrato* dalle carni rosee; un facchino mi urta col pesante sacco di patate incollato al dorso, grida: «Pesatore, pesatore!», s'immerge nel tumulto. Un folto gruppo di uomini di fatica è intento a scaricare rapidamente, vociando, da alcuni carri merci centinaia di ceste di piselli e di carciofi; una locomotiva di manovra, avvolta nella sua nube di vapore evanescente, fischia trainando lentissima una lunga fila di carri pieni di cassette di limoni, di arance, di mandarini, di mele, verso cui si dirigono in fretta quattro carrelli trattori elettrici coi relativi rimorchi, seguiti da un'altra numerosa schiera di facchini.

— E' sempre così, qui dentro? — chiedo a una monumentale fruttivendola dal faccione acceso, brillante di furbizia negli occhi grossi e neri.

— Certo; e come dovrebb'essere?

Si toglie dal capo una cassetta colma di verdure, la depone sul carrettino accanto alle altre e riprende:

— Tutte le mattine così, signorino mio. Eh, si fatica!... Ma chi cerca? Dica, dica senza complimenti, tanto io conosco tutti qui.

— Nessuno, in particolare. Senta: la verdura e la frutta che ha acquistato di dove proviene?

— Dalle parti di Napoli, credo, o dalle Puglie... Sicuro; ne arriva tanta da laggiù...

— E come arriva?

— E come dovrebbe arrivare? Con la ferrovia, no?

— Giornalmente?

— Certo. Io compero solo roba fresca, sa?...

— Soltanto con la ferrovia, arriva?

— Beh, no; anche con gli autocarri, certo. Ma soprattutto con le ferrovia.

— Come, soprattutto?

— Beh, voglio dire... trasporti grossi, ecco. Ma forse è meglio che si rivolga a qualche commissionario, per sapere qualche cosa di preciso. Io, che vuole, me n'intendo poco... Quelli sanno tutto, sono gente in gamba. Ecco, per esempio, vada laggiù dal *sor* Augusto: lo' troverá là al *pesce*, guardi. Vada, vada: è una persona tanto per bene. Saranno vent'anni che lo conosco... Aspetti: la faccio accompagnare da questo ragazzino.

Il colossale *stand* del pesce è del tutto simile a un'aviorimessa: si ha l'impressione di dovervi trovare un paio di aerei...

Il *sor* Augusto, un omone dal sorriso aperto e bonario, vestito nonostante il luogo con l'eleganza vistosa del popolano benestante, mi afferra la mano e me la stringe con un vigore terribile, facendomi arrossire.

— Come vanno gli affari, signor Augusto?

— Non direi troppo bene, caro signore: è un commercio difficile, questo del pesce... Però, guardi che meraviglia!

Da una delle numerose cassette basse e umide, presso l'imponente bilancia dalla cromatura lucentissima, intorno alla quale si affaccendano i suoi dipendenti sceglie una enorme rosea triglia e me la pone dinanzi agli occhi, sorridendo con indicibile soddisfazione.

— Che freschezza, eh? E che profumo! E' un *fiore*...

— Di dove proviene il suo pesce?

— Questo dall'Adriatico, da Ancona. Quello là da Napoli.

— Con che mezzo giunge fin qui? Con autocarri, immagino.

— Sì, ma anche con la ferrovia. Si tratta di molti quintali di pesce che giornalmente giungono a Roma da Ancona, come da Napoli e da altri porti.

— Qualche cifra?

— Beh, posso dirle che, in media, ne arrivano trecentocinquanta quintali al giorno, di cui almeno una trentina per ferrovia.

— Lei crede, signor Augusto, che le ferrovie dello Stato abbiano molta parte nel trasporto delle derrate alimentari in genere?

— Penso che non sia da porre in discussione. Soprattutto per le grosse partite, in specie quelle di prodotti ortofrutticoli. Riguardo al pesce, poi, per la velocità e l'attrezzatura che può offrire, il treno dovrebbe essere considerato il mezzo di trasporto ideale, trattandosi logicamente anche qui di forti quantitativi provenienti da luoghi distanti. Pensi che da Ancona a Roma il pesce si trasporta per ferrovia in cinque ore. Cosicchè, lei capisce, giunge al consumatore con ancora intatta la propria freschezza. Questa *rosa* di triglia ne è la prova, non le pare? Bah! Se si trattasse di trasportare un quintale o due di sardine o di *frittura* da Anzio, userei certo l'autocarro. Per cinquanta quintali di cefali, poniamo, da Ba-

Panoramica - Il raccordo F.S. dei Mercati Generali di Roma Ostiense

APPETITO

ri, invece, lei lo capisce, il treno è quello che ci vuole... Guardi un po' che spigole!...

Mi dirigo alla volta di un collega ortofrutticolo del cortesissimo *sor* Augusto, che trovo poco lontano dallo **stand** del pesce, entro un capace *gabbione*, in una dorata, addirittura solare abbondanza di arance e mandarini.

— Arance di Sicilia?

— Di Sicilia e di Calabria; e della migliore qualità.

— Quante se ne trasportano giornalmente qui ai Mercati Generali?

— Circa duecentosettanta quintali, compresi i limoni e i mandarini.

— Con quali mezzi?

— In gran parte per ferrovia.

— Cioè?

— Duecento quintali, in media.

— Assoluta preminenza della ferrovia sulla strada, dunque, in quanto agli agrumi.

— Senz'altro.

Nel tumulto crescente di venditori e compratori, di facchini, di pesatori, tra le grida incessanti, i continui richiami e i motti di spirito — i quali son quasi, com'è noto, la seconda natura della gente romana —, il grandioso mercato si rivela all'osservatore non superficiale un funzionale organismo che nel pittoresco caos egregiamente raggiunge lo scopo dal quale trae la propria ragion d'essere.

Resto attonito dinanzi a una vera montagna di uova, il cui candore risplende a un pallido raggio di sole che s'è aperto un varco tra la massa grigia e mobilissima delle nubi minacciose.

— Sono nazionali tutte queste uova?

— Sì, in buona parte. Quelle là sono invece estere, guardi.

— Estere? Di dove provengono?

— Eh!... dall'Argentina, dall'Ungheria, dalla Romania, dalla Jugoslavia, dalla Danimarca, dall'Olanda: da un *sacco* di posti. Ne abbiamo importate perfino da Israele, sa?

— Può fornirmi qualche cifra in proposito?

— Nel '58 ne arrivarono centotrentadue milioni; nel '59 centoquarantotto milioni.

— Perbacco! Tutte per ferrovia, immagino?

— Tutte. Sia direttamente dai luoghi di produzione e sia dai porti dove fanno scalo le navi provenienti dall'Argentina o da Israele.

Mi stupisce il gran numero degli *stands* ortofrutticoli, i quali occupano gran parte dell'area ove sorgono i Mercati, ricchissimi dei prodotti preziosi della madre terra: grossi mazzi di carciofi, cumuli di patate, di mele, di pere, di verdure varie stipate fino a toccare le tettoie, turgidi finocchi che spandono una grata fragranza, grappoli di banane gialle e verdi accanto ad altra frutta esotica e nostrana: un vero regno di Priapo, l'antico dio degli orti.

— Ne arriva molta, di frutta, per ferrovia?

— Tremila quintali giornalieri su complessivi seimila circa.

— E gli ortaggi?

— Ne giungono ai Mercati, in media, quattromila quintali, di cui solo quattrocento col treno, perchè molta è la produzione locale del Lazio, la quale viene raccolta e trasportata qui a piccole seppur numerose partite con automezzi.

Dietro la palazzina ove ha sede la direzione del mercato del pesce e quella del mercato di ovini, pollame e nuova, al lato est del recinto, si insinua il raccordo ferroviario. Noto molti carri merci in sosta. Mi rivolgo a uno degli impiegati del piccolo ufficio che sorge accanto ai binari.

— Quanti carri trasportano giornalmente prodotti ortofrutticoli fin dentro il mercato, statistiche alla mano?

— Vede: le cifre variano considerevolmente a seconda dei giorni come delle stagioni. Per darle un'idea, le faccio considerare i dati di questo bollettino di marzo. Guardi: da un minimo di diciotto carri immessi in raccordo il diciotto, saliamo a una massimo di centocinque nel giorno precedente. Poi, ecco: trentasette carri il due di marzo, quarantasette il tre, ventisette il quattro, ottantotto il sei, settantasei il tredici... Poniamo, dunque, una media giornaliera di cinquantadue carri.

Son quasi le undici. Il tumulto si è ormai sedato: il viavai non presenta più l'aspetto caotico di qualche ora prima, le grida si son fatte rare, le risa e i motti di spirito sono meno frequenti; la stanchezza comincia a farsi sentire.

— Di dove vengono questi agnelli?

— Dalla Sardegna.

— Ne arrivano molti annualmente di laggiù?

— Circa novemila quintali.

— E il trasporto da Civitavecchia a Roma con quale mezzo avviene?

— Dei novemila quintali, ne può considerare almeno settemila trasportati per ferrovia.

* * *

Il sole sembra in lotta affannosa con le nubi, che da occidente persistono nel grigio volo su Roma: le schiarite, infatti, succedono senza posa al rabbuiarsi del cielo.

Sul colossale mercato comincia ora a regnare la calma. Non sembra quasi più lo stesso luogo. La folla via via si fa rada, il chiasso cede gradatamente a un relativo silenzio, che tuttavia ben presto diverrà profondo, infondendo uno strano senso di vuoto.

Salvatore ASCENZI

Poche ore di viaggio e le primizie affluiscono a Roma da ogni regione

A sinistra e sopra: Le operazioni di scarico della frutta. La merce, trasferita sui carrelli, raggiunge subito i magazzini Dopo il controllo e la pesatura viene avviata ai mercati rionali della città

DERRATE AFFLUITE IN TRENO AI MERCATI GENERALI NELLA SETTIMANA DI PASQUA

ABBACCHI	ql. 420,90	PESCE	ql. 140
POLLI . .	ql. 272,39	ORTAGGI .	ql. 1.594
UOVA	n. 3.275.300	FRUTTA .	ql. 20.621

VIAGGIO DI NOTTE

Il treno corre lungo chilometri e chilometri di fettucce metalliche. Diluvia tra un lampeggiare pauroso e un sordo brontolìo di tuoni. La pioggia scroscia sferzante contro i vetri dei finestrini delle vetture, sui quali disegna rigagnoli che sfrecciano dall'alto in basso.

E' notte. Ogni tanto la campagna è illuminata sinistramente dai lampi. Le saette sfrecciano nel cielo con un rumore caratteristico, come di tela che si strappa. Il mormorio dei tuoni si perde in lontananza, confondendosi con la ritmica musica del treno sferragliante sui binari.

Nei compartimenti illuminati, i viaggiatori sono rincantucciati: hanno un tremore interno e cercano di nascondere la paura che affiora, affiora... La tempesta è paurosa: gli uomini fingono di dormire o di leggere, le donne pregano chi mentalmente, chi con lieve movimento di labbra, chi a voce alta. Ognuno pensa a sè e si raccomanda l'anima...

Ma c'è chi non può aver paura; c'è chi non può pensare a sè o al frugoletto che ha lasciato a casa o alla moglie che è patita o alla vecchia mamma che se ne muore, consumata dal dolore e dagli stenti. E' unto di grasso, ha gli occhi arrossati, le mani callose e ruvide; in piedi, nella cabina della locomotiva che par risenta della tempesta, ha i nervi tesi ed è sudato.

Egli non può stare al riparo, deve affacciarsi per guardare i segnali, aguzzando la vista ché la notte è fonda e la pioggia intralcia la visuale, mentre egli «deve» vedere. Cos'è la sua vita, la famiglia, il suo assistente, cos'è? Nulla o forse un soffio.

Son là, dietro di lui, tanti vagoni carichi di gente; gente che è affidata a lui e forse nemmeno sa o pensa di essere a lui affidata; gente che va per un motivo allegro o triste; gente che gli è ignota, ma la cui vita è cara.

Il treno corre. Il ponte in ferro, il passaggio a livello, la galleria, la sinfonia delle ruote sui binari, la faccia unta dell'assistente, la sua faccia. Ma, ha una faccia il macchinista? Quale faccia? E' simile a quella del suo compagno o è un'altra faccia? Giusto, ora che ci pensa: quando arriverà, quando avrà terminato il servizio, se la dovrà guardare questa benedetta faccia; non ci aveva mai pensato.

Ma cosa gli salta in mente, che cosa sono queste fantasticherie; non bisogna distrarsi, nemmeno un solo attimo, chè può essere fatale. Pensa a quell'uomo nella vettura di centro, sì proprio quello nell'angolo, lì, in fondo che spera di giungere in tempo per...

Non bisogna essere disattenti, non si deve fantasticare. Neanche per pensare a sè o al figliolo o alla cara compagna che da quando gli è andata sposa non ride più, trepidante com'è per lui? No, non si può.

Il cuore si intenerisce, ma la mano deve essere ferma per manovrare al banco, gli occhi devono essere svegli per i segnali e per leggere gli strumenti di bordo, i riflessi devono essere pronti.

Ecco un lume lontano, piccolo piccolo. Un fischio, poi un altro, ancora uno. Il lume si avvicina, ingrandendo. E' una stazioncina dove non ha fermata. Il segnale... sì, eccolo: è a via libera. Si può entrare e si va. Ma lì, sulla destra, distingue una sagoma nera; deve essere un treno fermo sui binari. Dio mio fa che gli scambi siano a posto.

Si oltrepassa, lo sferragliare ritmico si trasforma in liscia planata; è passata... Un brivido gli corre lungo la schiena, senza che lo avverta perchè ormai tutte le volte gli accade così. E par di aver scansato un disastro. Sanno quelli che son dentro, sanno quella tensione, sanno quel brivido?

Corre il treno e la pioggia viene giù, insistente, petulante. Il vento urla ancora la sua rabbia. E' un tempaccio da cani, quello che fa desiderare la casa, chiusa e ben calda; la casa in cui gli strilli del piccolo distraggono la mamma dalla paura della folgore. Il tempaccio notturno che fa desiderare il letto, il tepore delle coltri e l'abbraccio della sposa, stretti così a protezione dell'angoscia che si fa sentire, vuoi o non vuoi, quando si scatenano

Le autorità alla cerimonia inaugurale. Nella foto, da sinistra: il dr. Gazzei, Direttore Compartimentale, l'on. Corrias, Presidente della Regione Sarda, l'on. Colombo, Ministro dell'Industria e Commercio e l'on. Melis, Assessore regionale dell'Industria e Commercio.

CONVEGNO SUI TRASPORTI A CAGLIARI

Nel quadro delle manifestazioni svoltesi parallelamente alla XII Fiera Campionaria della Sardegna, ha avuto luogo a Cagliari l'atteso Convegno sui Trasporti organizzato dalla Direzione Comp.le.

Alla manifestazione, presieduta dall'Assessore Regionale On.le Contu, hanno partecipato numerose autorità regionali e cittadine e funzionari del Compartimento delle F.S., assieme ad esperti del settore. Il Direttore Comp.le dott. Gazzei ha esordito rievocando a grandi linee la storia delle Ferrovie Sarde ed ha poi tratteggiato la situazione delle stesse al termine del secondo conflitto, mettendo in particolare luce lo sforzo compiuto dall'Azienda Ferroviaria per il potenziamento delle linee e che può essere compendiato nella somma spesa di sei miliardi e novantadue milioni, oltre alla fornitura di nuovo e modernissimo materiale rotabile. Dopo un sintetico esame della situazione del traffico viaggiatori e merci in Sardegna, il Direttore Compartimentale ha posto in evidenza la incidenza dei costi connessa ai trasbordi ed ai transiti marittimi, che deprime ogni attività economica dell'Isola, e ha indicato quanto lo Stato e le F.S. si accingono a fare per risolvere almeno in parte tale problema: il prossimo servizio di navi-traghetto ed il conseguente potenziamento della rete ferroviaria sarda attraverso la creazione di nuovi posti di movimento, l'ammodernamento dei segnali e dei passaggi a livello, nonchè lo sviluppo delle comunicazioni telefoniche.

A. L.

gli elementi, quando la natura è in collera...

Attento, macchinista, torna in te; tra poco c'è un valico difficile. Si va, si va: macchina e uomini sono tutt'uno.

Corre il treno, mentre la tempesta si calma, si calma ancora. Non piove più. Qualche finestrino si abbassa: una boccata d'aria per cacciar di corpo la paura. Tanti sospiri. Volti che riprendono colore. Qualche sorriso, prima timido, poi più franco, infine aperto. Gli uomini interrompono la lettura del giornale che serviva a sembrar disinvolti. Le donne riprendono il loro cicaleccio. I nervi si distendono.

Ma non si distendono quelli del macchinista. Egli deve tenerli ancora sotto pressione, pronto a tutto: la volontà, la mente e il cuore in continua tensione. Si sta per arrivare. La grande stazione della metropoli si avvicina, chilometro per chilometro.

Eccolo là, quel groviglio di binari, tutte quelle luci, e bianche e rosse e verdi e gialle... Come si fa a potersi districare in quel labirinto, come si fa a trovare il binario giusto? Ma a questo pensano altri suoi compagni di lavoro; a lui tocca controllare la macchina e stare attento ai segnali.

La corsa che rallenta. La pensilina. Il parapetto. La fermata.

I viaggiatori scendono frettolosi dalle vetture; è notte ed è bene affrettarsi per andare a dormire. Tutti passano vicino alla locomotiva, dove si attarda il macchinista che sta ancora ad armeggiare: ma chi gli dà retta, chi lo degna non dicasi di un ringraziamento, ma almeno di uno sguardo?

Una bella donnina passa in quel momento: «Dio, che viaggio! sono stanca morta, non vedo l'ora di andare a letto» — dice a chi l'accompagna.

Già, stanca morta! lei, che è stata seduta su morbidi cuscini. E lui, il macchinista, che dovrebbe dire? Dio sa se anche lui non andrebbe a dormire. Ma ha ancora tante cose da fare prima che... E poi, poi l'aspetta la nuda stanza, neutra e senza calore, del dormitorio.

* * *

Ragazzo, feci del macchinista il mio idolo e mi ripromettevo da grande, di ricalcarne le orme. Poi, papà mi fece pensare ad altro. Ma giurai — ahi, impulsi giovanili! — che almeno avrei scritto un poema per lui: se lo meritava, perbacco.

Oh, mie deboli forze! Oggi ne scrivo, sì, ma altro che versi altro che poema! Povera, disadorna prosa...

Mario BOTTA

Come ci vede la stampa

Il ritardato rinnovo dell'accordo FS-ANAC, che il mese scorso è stato ulteriormente prorogato, ha provocato la vivace reazione dei concessionari di autolinee. In questa breve rassegna stampa non entreremo nel merito della questione, limitandoci soltanto a segnalare le parole grosse che sono volate all'indirizzo della nostra Azienda. Per esempio IL GLOBO, in una nota ispirata dagli ambienti interessati all'accordo, a proposito del deficit di bilancio delle F.S., disconoscendo gli oneri sociali che gravano sulla Azienda, ha parlato di «camuffamenti e di ripieghi» e dell'incapacità delle F.S. «a rinnovarsi tecnicamente e amministrativamente, addossando la responsabilità della loro situazione ai servizi con correnti». E' singolare che questi giudizi, assolutamente gratuiti, siano venuti dopo alcune dichiarazioni da parte di autorevoli esponenti del settore dei trasporti su strada. In particolare l'ing. Cova, direttore generale della Società dell'Autostrada del Sole, in un saggio pubblicato nella rivista «Autostrade» e riassunto sul giornale 24 ORE, aveva affermato che il conflitto strada-rotaia non esiste, poichè l'autotrasporto non ha provocato una riduzione dei traffici ferroviari, che anzi si sono incrementati con coefficienti altissimi rispetto all'anteguerra; l'automobile, invece, ha assorbito un traffico da essa stessa incrementato nel campo turistico e un traffico di persone e di cose prima inesistente, sostituendosi alle ferrovie solo sulle brevi e medie distanze. Alle stesse conclusioni perveniva l'Ente Autotrasporto Merci e in un comunicato pubblicato da IL POPOLO si parlava di cessata concorrenza fra ferrovie e autotrasportatori, essendosi conseguita una naturale delimitazione dei rispettivi settori di competenza. Pace fatta, dunque, tra la strada e la rotaia! Senonchè non appena si è tenuto di rendere effettiva, almeno nel campo degli autoservizi, quella «naturale delimitazione», la lotta è ripresa e ci si è accorti che non si era trattato di pace, ma solo di un breve armistizio.

Sul tema della sicurezza sulle ferrovie si devono segnalare due interessanti articoli che meglio chiariscono le necessità in fatto di ammodernamento degli impianti. Su IL GLOBO l'ing. Di Raimondo, riferendosi agli inconvenienti di esercizio verificatisi nei mesi scorsi, dopo aver contestato le critiche all'operato dei dirigenti e del personale dell'Azienda, nonchè quelle che si riferiscono alla vetustà degli impianti e ai criteri seguiti nella ricostruzione ferroviaria, ha affermato che nei programmi di potenziamento della Rete, dovrebbe essere data la priorità all'adozione su larga scala dei più moderni apparati di sicurezza, che supplischino alle inevitabili e fatali carenze del fattore umano. Questi apparati sono stati descritti, con dovizia di dati tecnici, dal prof. Maraldi sul CORRIERE DELLA SERA in un articolo dedicato alla «marcia strumentale» dei treni. Diversi sistemi di automatismo, capaci di rendere sicuro il traffico ferroviario anche nelle peggiori condizioni di visibilità, sono già stati installati su alcune linee importanti, ma la loro estensione viene attualmente ritardata per la deficienza dei fondi messi a disposizione delle F.S. Tuttavia, osserva il prof. Maraldi, le difficoltà finanziarie dovrebbero essere subordinate alla importanza dei risultati e i finanziamenti in questo campo dovrebbero avere la precedenza su altre opere pubbliche aventi scopo ricreativo, meno urgenti, come avviene in altri Paesi.

Una piccola polemica ha provocato la progettata sistemazione della Stazione Centrale di Milano. Il progetto, predisposto dall'architetto Minoletti e dai tecnici delle F.S., ha suscitato alcune riserve da parte del Collegio degli Ingegneri della capitale lombarda. La nuova stazione — ha scritto IL GIORNO — non piace agli ingegneri milanesi, che preferiscono la stazione progettata dallo Stacchini «in quanto appartiene ormai alla storia di Milano, e quindi è un delitto distruggerla». Evidentemente gli ingegneri di Milano, in fatto di monumenti, sono dei conservatori. Non è invece conservatore, benchè ami le cose vecchie ma non sorpassate, lo scrittore G. B. Angioletti, per il quale i treni e le navi sono quanto di meglio abbia creato la nostra civiltà meccanizzata. Su LA STAMPA, a proposito dei treni, Angioletti ha scritto: «Veloci, ma non tanto da distruggere l'essenza stessa del viaggio, essi non deludono la realtà umana, laddove le macchine volanti tendono a prendere il sopravvento sulla persona e trattarla come un oggetto da trasportare fulmineamente da un punto all'altro del globo». Il progresso è veramente incalzante per i mezzi di trasporto, ma per tutti e non solo per gli aerei e le automobili. Di anno in anno — scrive Angioletti — i treni diventano più confortevoli, più veloci, appena sensibili alle giunture delle rotaie. Tecnicamente più perfetti, insomma, e ciò nonostante è ancora possibile viaggiando in treno guardarsi in faccia con gli altri, e scoprire al di là dei finestrini sempre qualcosa di nuovo, anche su un percorso fatto cento volte.

Renato MATTONE

MOVIMENTO DI FUNZIONARI

L'Ispettore Capo Superiore dr. ing. Pasquale Romiti del Servizio Movimento, è passato al Servizio Personale con l'incarico di Direttore Centrale.

* * *

Per limiti di età è stato collocato a riposo il Direttore del Servizio Approvvigionamenti, Direttore Centrale di 1ª classe dr. ing. Guido Arangi.

N.d.R. - All'ing. Romiti, il nostro cordiale benvenuto nel servizio Personale. All'ing. Arangi che ha lasciato l'Azienda dopo circa 40 anni di attività, i nostri fervidi voti augurali.

AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione ha esaminato, esprimendosi favorevolmente, numerosi provvedimenti riguardanti il personale, tra i quali si segnalano i seguenti:

Costruzione di due fabbricati per complessivi 63 appartamenti a Napoli Campi Flegrei, di due fabbricati di 8 appartamenti ciascuno, rispettivamente a Foggia e a Taranto, in attuazione del programma già iniziato dall'Azienda per sopperire ad urgenti necessità di alloggi per il personale ferroviario.

Retrodatazione ai sensi dell'art. 5 della legge 471/1958 di n. 36 promozioni, conferite con decorrenze varie in favore di altrettanti dipendenti ex combattenti della guerra 1940-45 od assimilati.

Indennità fissa mensile in favore di alcune categorie del personale del Servizio I. E., incaricato dell'assistenza e sorveglianza dei lavori di trasformazione a c.c. della linea Torino-Torre Pellice e relativa diramazione Briche-rasio-Barge.

Soprassoldo giornaliero per la conoscenza e l'uso delle lingue estere, in favore dei dipendenti in servizio nelle stazioni e nei tronchi di confine oppure in mansioni di scorta su determinati treni aventi in composizione carrozze in servizio diretto internazionale.

Determinazione del numero dei posti dei concorsi speciali previsti dall'art. 194 dello Stato Giuridico, rispettivamente riservati al personale delle navi traghetto con contratto a tempo determinato, e alle vedove ed orfane di ex dipendenti ferroviari, in servizio come cottimiste, in possesso di determinati requisiti.

A scioglimento della riserva contenuta nei bandi di concorso, a suo tempo indetti, i posti risultano così stabiliti:

Ufficiale navale	posti	10
Ufficiale macchinista	»	11
Elettricista	»	13
Motorista	»	28
Carbonaio	»	12
Marinaio	»	40
Aiuto Applicato stenodattilografo	»	11
Aiuto Applicato	»	23

Il Consiglio di Amministrazione si è pure pronunziato favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie; ha inoltre esaminato vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riapertura di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio, riammissioni in impiego, ecc.

PRECISAZIONE

Molti Agenti hanno inoltrato e continuano a inoltrare alla Direzione Generale domande per essere ammessi a godere dei benefici previsti dall'art. 21 del RDL 23.10.19, n. 1971 (accelerazioni di stipendio per il servizio prestato nella posizione di non di ruolo) e degli articoli 43 e 46 del RD. 30.9.1922, n. 1290 (computo, in aumento all'anzianità utile agli effetti degli aumenti periodici di stipendio, del servizio militare prestato in reparti combattenti anteriormente all'immissione in ruolo e l'anticipo della concessione dell'aumento di stipendio agli insigniti della croce di guerra e di decorazioni al valore militare).

Al riguardo si fa presente che le citate disposizioni non sono applicabili al personale ferroviario.

Infatti per la sistemazione a ruolo del personale avventizio delle F.S. (sussidiario, contrattista e straordinario) furono a suo tempo emanati appositi provvedimenti legislativi successivi al RDL. 23.10.19, n. 1971 e cioè il RDL. 17.11.1938, n. 1785, il DL. 12.4.1946, n. 292, il DL. 9.7.1947, n. 667 e la legge 30.11.1952, n. 1844, che hanno regolato completamente, fra l'altro, il trattamento economico da attribuirsi con la nomina a ruolo. Inoltre per il personale già sussidiario sistemato a ruolo con decorrenza 1.12.1938 è stato applicato l'articolo 196, quinto comma, del vigente Stato Giuridico approvato con legge 26.3.1958, n. 425.

Per quanto riguarda il personale ferroviario ex-combattente valgono i provvedimenti legislativi per esso appositamente emanati, e cioè il R.D. 19.8.1927, n. 1711 e successive estensioni, e le leggi 14.12.1954, n. 1152 e 3.4.1958, n. 471.

FERROVIERI E INA-CASA

Dopo un esame generale della situazione relativa al 2° piano settennale di costruzioni, la Gestione INA-Casa è venuta nella determinazione di far partecipare i ferrovieri ai bandi generali da essa pubblicati, salvo per il personale residente nelle circoscrizioni di zona dove è in corso o debba farsi luogo alla pubblicazione di bandi riservati al personale ferroviario per costruzioni già autorizzate. I ferrovieri potranno quindi partecipare da ora in avanti ai bandi generali, sempreché in essi non sia esplicitamente prevista la loro esclusione.

NUOVI ORARI DI LAVORO

Il Consiglio dei Ministri ha approvato lo schema di Decreto Presidenziale che contempla la riduzione degli orari di lavoro del personale ferroviario, portando a 48 ore la durata settimanale degli orari finora superiori a tale limite e diminuendo a 46 ore quelli di durata già pari a 48 ore la settimana, nonché una normativa dei turni di lavoro assai meno gravosa.

In attesa dell'emanazione del Decreto Presidenziale concernente la nuova disciplina degli orari di lavoro, sono state impartite le seguenti disposizioni:

1) tutti gli orari di durata superiore a 48 ore settimanali sono ridotti a tale limite con effetto dal 1° aprile c. a.;

2) tutti gli orari di 48 ore settimanali sono ridotti a 46 ore da detta data stessa;

3) nei confronti del personale dei treni, di macchina e delle navi traghetto la nuova regolamentazione degli orari di lavoro dovrà applicarsi al 29 maggio p.v., data di attuazione del nuovo orario generale dei treni;

4) nei casi in cui col personale disponibile manchi la possibilità di attuare i nuovi orari suddetti, le maggiori prestazioni dovranno essere retribuite col compenso per lavoro straordinario.

ASSENZE DAL SERVIZIO PER PARTECIPAZIONE A CONCORSI

Da parte dei vari Impianti vengono spesso rivolti quesiti circa il trattamento da usare ai dipendenti ferroviari di ruolo e non di ruolo che si assentano dal servizio per partecipare a pubblici concorsi banditi dalla nostra Amministrazione o ad esami di promozione e d'idoneità per cambio di qualifica. Considerato che tali richieste possono essere poste in relazione al lungo tempo ormai trascorso dalla data in cui furono impartite le disposizioni di cui alle circolari Pag. 411-34-3900 del 12 maggio 1933 e Pag. 411-34-5800 del 4 agosto 1934, è stata ora diramata la Circ. P. 2.3-3.2-1.G.3.3-152670-34,23,C del 7 marzo 1960 in cui sono state convenientemente modificate in relazione al nuovo Stato Giuridico, le principali norme che regolano tali assenze.

CONCESSIONI DI VIAGGIO

Come è noto, in base alla disposizione di cui alla circolare n. PAG. 12-3-20065-B del 14 agosto u.s., il personale rivestito di una delle qualifiche di « Segretario Superiore », « Segretario Tecnico Superiore », « Revisore Superiore », « Cassiere », « Capo Gestione Superiore », « Capo Personale Viaggiante Superiore », « Comandante » e « Direttore di Macchina », o di qualifica più elevata, è stato ammesso ad usufruire della concessione della carta di libera circolazione per l'intera rete (carta serie « A », bollo rosso).

Ora, in relazione ai recenti avanzamenti a Segretario Superiore, ecc., è stato domandato se i promossi ad una di tali qualifiche abbiano titolo al trasporto in franchigia di kg. 50 di bagaglio con l'uso della carta.

A tale quesito si risponde affermativamente, avvertendo che sulle carte di libera circolazione rilasciate agli interessati (Segretari Superiori, Segretari Tecnici Superiori, Cassieri, ecc.), dovrà essere apposta, con timbro a umido, l'annotazione « Vale per kg. 50 di bagaglio ». Ovviamente, la stessa agevolazione compete ai dipendenti con qualifiche più elevate.

Si precisa poi che al personale rivestito di una delle qualifiche sottoindicate, se già in possesso di carta di libera circolazione durante l'attività di servizio, spetta, dopo il collocamento a riposo, la carta serie A, bollo bianco, nei seguenti limiti di percorrenza:

a) **per km. 2.000:**

Segretario Superiore di 1ª cl., Segretario Tecnico Superiore 1ª cl., Revisore Superiore 1ª cl., Cassiere 1ª cl., Capo Stazione Sovraintendente, Capo Gestione Sovraintendente, Capo Deposito Sovraintendente, Capo Tecnico Sovraintendente, Comandante di 1ª cl., Direttore di Macchina 1ª cl.; Segretario Superiore, Segretario Tecnico Superiore, Revisore Superiore, Cassiere, Capo Gestione Superiore, Capo Personale Viaggiante Superiore, Comandante, Direttore di Macchina;

b) **per km. 1.000:**

Coadiutore Capo, Coadiutore Tecnico Capo, Sottocassiere, Capo Telegrafista P.le, Ufficiale Navale di 1ª cl. a p., Ufficiale Macchinista di 1ª cl. a p., Ufficiale Navale di 1ª cl., Ufficiale Macchinista di 1ª cl.

Restano invariate le disposizioni che riguardano le concessioni della carta di libera circolazione a favore degli aventi titolo rivestiti di qualifiche non comprese in quelle su indicate. (Circ. AG. 3.3/16779 del 16.3.60).

NUOVA INDENNITA' DI BUONUSCITA

Con la legge 27.2.60 in corso di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, è stata aumentata la misura dell'indennità di buonuscita, e conseguentemente risulta modificata la precedente formula di liquidazione.

L'ammontare della buonuscita sarebbe dato ora dalla formula:

$$B = 0{,}50 \times S \times A + \frac{0{,}50 \times S}{12} \times M,$$

dove: B = buonuscita spettante al dipendente;

S = ultimo stipendio mensile (ed eventuali assegni personali), ridotto all'80%;

A = anni di servizio utile;

M = mesi interi eccedenti l'anno.

Peraltro, allo scopo di facilitare il calcolo, si è ritenuto opportuno ragguagliare detta formula al numero complessivo dei mesi di servizio utili riducendola quindi alla seguente:

$$B = \frac{S \times 0{,}50}{12} \times M$$ in cui l'espressione frazionaria $\frac{S \times 0{,}50}{12}$ rappresenta la buonuscita relativa ad un mese di servizio utile, ed M rappresenta il numero totale dei mesi di servizio utili.

Si precisa che per « mese intero » deve intendersi un periodo di almeno 30 giorni, mentre i periodi inferiori non debbono essere calcolati.

AGGIUNTA DI FAMIGLIA

Come è noto la legge 27 maggio 1959, n. 324, prevede, fra l'altro, un aumento, a decorrere dal 1° febbraio 1959, ed un ulteriore più elevato aumento (per taluni familiari a carico), dal 1° luglio 1959, delle misure delle quote di aggiunta di famiglia spettanti al personale avente diritto alla maggiorazione delle quote stesse previste dall'art. 2 del D.L. 27 novembre 1947, n. 1331.

Ora, la legge 3 marzo 1960, n. 185 — pubblicata nella « Gazzetta Ufficiale » n. 70 del 22 c. m. e che sarà riportata nel « Bollettino Ufficiale » — fra l'altro estende tali miglioramenti, con le stesse decorrenze di cui sopra, al personale che percepisce le quote di aggiunta di famiglia senza la predetta maggiorazione. (Circ. P. 3.2.1/42400 del 24 marzo 1960).

FATTI DI CASA

ASSUNTORI

Il 1° marzo 1960 è entrata in vigore la Legge 30-12-1959 n. 1236 che disciplina lo Stato Giuridico degli Assuntori e contempla molti e sensibili benefici a favore della categoria, tra i quali di fondamentale importanza: l'abolizione del contratto e l'iscrizione in un ruolo speciale, il trattamento previdenziale costituito da un assegno vitalizio o da una indennità «una tantum» d'importo pari a quello fruito dai dipendenti dello Stato.

Affinchè la Legge citata possa esplicare la sua efficacia, è indispensabile — come è noto — che vengano emanate le relative norme di applicazione. La Legge infatti si limita a stabilire i principi fondamentali demandando le norme di attuazione in parte a provvedimenti da formulare direttamente dall'Amministrazione e in parte ad un Regolamento che dovrà essere approvato con Decreto del Presidente della Repubblica.

L'elaborazione di tali norme richiede ovviamente uno studio accurato e approfondito trattandosi di un provvedimento che comporta non semplici variazioni di dettaglio ma importanti e sostanziali modifiche dello Stato Giuridico della categoria.

Nel caso specifico occorre procedere anzitutto alla nuova classificazione degli impianti. Questo notevole lavoro è già in via di ultimazione e sarà sottoposto quanto prima all'approvazione del Ministro, sentito il parere del Consiglio di Amministrazione. Occorre inoltre procedere alla determinazione delle nuove tabelle delle retribuzioni dei Coadiutori, alla elaborazione delle norme relative all'orario di lavoro e alla definizione dei rapporti tra Assuntori e Coadiutori e, infine, all'istituzione del Fondo di Previdenza. Alla luce di tali considerazioni dovrebbe essere a tutti chiaro che l'elaborazione di tali norme esige un lavoro preparatorio assai complesso che non può, certamente risolversi in breve tempo.

Per citare un caso analogo, relativo ad una categoria di personale — quella dei Ricevitori Postali — il cui Stato Giuridico ha molti punti di contatto con quello dei nostri Assuntori, ricorderemo che, mentre il Decreto Presidenziale che lo disciplina entrò in vigore il 30 giugno 1952, il relativo Regolamento di esecuzione fu emanato soltanto il 20 ottobre 1953 e cioè oltre un anno più tardi.

Nel caso in esame si conta invece di giungere molto più sollecitamente all'approvazione delle norme esecutive.

Per di più, per venire incontro ai desideri della categoria l'Azienda ha già anticipato agli Assuntori il godimento di un trattamento provvisorio di quiescenza. Inoltre l'Azienda continua a rilasciare i biglietti dalle precedenti concessioni ed ha posto allo studio la possibilità di dar corso anche alla concessione di un biglietto di tipo chilometrico sia agli Assuntori sia ai Coadiutori che ne avranno diritto. Tale provvedimento se risulterà ammissibile sarà esteso anche ai familiari.

Ciò premesso, non ci sembra in alcun modo giustificata — ed è certamente dovuta a scarsezza di informazioni sull'argomento — l'agitazione di taluni Assuntori del Compartimento di Bologna i cui rappresentanti sindacali, a soli due mesi di distanza dall'entrata in vigore della Legge, accusano l'Azienda di **manifesta volontà di ritardare l'emanazione del Regolamento** e di impedire che gli interessati possano cominciare a fruire dei benefici contemplati dalla Legge stessa, e arrivano addirittura a minacciare uno sciopero compartimentale della categoria.

Tali accuse appaiono tanto più infondate in quanto è noto che l'Azienda ha iniziato lo studio per le norme di applicazione della Legge in questione assai prima della sua pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

Al momento attuale, interferenze e agitazioni sindacali non possono che intralciare il lavoro degli uffici competenti.

OPERAI DEGLI I.E.

Nel quadro degli emendamenti allo Stato Giuridico proposti dalle Organizzazioni Sindacali, il periodico LA PUNTA insiste sulla necessità di dare sanatoria a talune situazioni anomale del personale. Due di tali proposte riguardano il personale operaio dipendente dal Servizio I.E. Si chiede infatti la predisposizione di norme che prevedano: a) l'inquadramento ad Aiuto Applicato degli Operai che hanno prestato o prestano servizio in mansioni amministrative nelle Segreterie delle Zone I.E.; b) l'inquadramento a Capo Tecnico di tutti quegli Operai che, alla data prevista dalle norme transitorie avevano maturato le prescritte giornate di utilizzazione in detta qualifica.

Per quanto riguarda la prima proposta, il Servizio interessato ci comunica che l'inquadramento degli Operai «Segretari di Zona» nella qualifica di Aiuto Applicato trova già pratica attuazione negli inquadramenti a norma dell'Art. 188 S.G. per i quali è in corso la formulazione delle graduatorie.

Circa la seconda proposta, invece, premesso che in passato i passaggi del personale operaio nella categoria dei dirigenti tecnici sono sempre avvenuti tramite regolare concorso per esami, e premesso altresì che il personale che aspira al proposto inquadramento ha avuto più volte la possibilità di presentarsi candidato ai concorsi interni per l'avanzamento a Sotto Capo Tecnico, il Servizio interessato fa rilevare che **l'inquadramento a Capo Tecnico** sopra accennato sarebbe estremamente lesivo degli interessi dei Sotto Capi Tecnici a.p. — pervenuti all'attuale qualifica tramite regolare concorso per esami — che sono ancora in attesa di conseguire la promozione a Capo Tecnico per scrutinio di merito comparativo. Inoltre, trattandosi di un inquadramento in una categoria di personale cui competono mansioni di dirigenza interessanti la circolazione dei treni e la sicurezza dell'esercizio per le quali si richiedono elevata capacità tecnica e notevole preparazione professionale, non si ritiene che ad essa vengano fatti accedere agenti non opportunamente selezionati e non in possesso delle prescritte abilitazioni, anche se talvolta — per situazioni contingenti — si è dovuto ricorrere alle loro prestazioni per occupare in via del tutto precaria posti di dirigente tecnico di non rilevante importanza, e sotto la particolare vigilanza dei superiori diretti.

DL DI CALTANISSETTA

Come i lettori ricorderanno, nel numero scorso riportammo su queste colonne la fotografia di un settore del Deposito Locomotive di Caltanissetta che un giornale sindacale aveva pubblicato con la didascalia: **il personale addetto alle fucine e i calderai, lavorano in questo «magnifico» padiglione di lamiere.**

Al riguardo, il sig. Macaluso, Capo di quel Deposito, ci ha cortesemente precisato che il padiglione riprodotto in fotografia non rappresenta affatto il reparto fucine di quella officina (che è invece ubicato nel fabbricato cui è appoggiato il padiglione stesso) ma soltanto una copertura provvisoria per la macchina tagliatubi, allestita per riparare gli operai dalle intemperie. Occorre peraltro osservare che le lavorazioni alla macchina tagliatubi non occupano — in media — che due o tre giorni al mese appena. Nella stessa lettera il sig. Macaluso ci informa che il problema della razionale sistemazione di vari reparti dell'Officina è stato affrontato da tempo e che molti lavori sono stati già eseguiti. Inoltre sono in corso di appalto i lavori per la costruzione di un fabbricato spogliatoi capace di trecento posti e dotato di moderni servizi igienico-sanitari.

Sono stati infine preventivati altri importanti lavori, per una spesa complessiva di oltre 15 milioni e mezzo. Essi verranno eseguiti man mano che le disponibilità dell'Azienda lo consentiranno e secondo la rispettiva urgenza.

La situazione attuale — conclude il sig. Macaluso — può quindi ben dirsi di transizione: esistono infatti tutte le premesse e si stanno facendo tutti gli sforzi per dare anche al Deposito Locomotive di Caltanissetta quella sistemazione razionale e confortevole di cui già godono molti impianti della rete.

AVVISI

62) Ausiliario Antonio Bressi, in servizio stazione Sapri, cambierebbe con pari grado o con Assistente di Stazione di qualsiasi Compartimento Italia Centrale, possibilmente Roma, Firenze, Pescara, Bologna. Lascia e chiede alloggio. Scrivere: Via Camerelle, 45 - Sapri.

63) Operaio qualificato aggiustatore, Deposito Locomotive Foggia, cambierebbe con p.g. Compartimenti Milano, Torino, Bologna e Firenze. Lascia e chiede alloggio F.S. Scrivere: Guerino Fino - Rione Martucci - INA-Casa Ferrovieri-Isolato 1, Scala B, int. 8 - Foggia.

64) Alunno a.p. Gino Tomassini, Stazione Sesto Calende (Lago Maggiore, linea Milano-Domodossola), abilitato tutti servizi, cambierebbe con p.g. Compartimento Ancona, linee Foligno-Terontola e Terni-Fabriano. Lascia alloggio privato 3 vani e non ne chiede altro.

65) Segretario Franco Cioccolo, Divisione Ragioneria Milano, cambierebbe con Amministrativo Compartimenti Roma, Napoli, Cagliari. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via Lorenzetti, 6 - Milano.

66) Segretario Felice Lopez, Divisione Ragioneria Reggio C., cambierebbe con p.g. del Servizio, Compartimenti Napoli, Roma. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via Loreto, 9 - Reggio Calabria.

D. L. F.

CALENDARIO CULTURALE 1960

A) MANIFESTAZIONI INTERNAZIONALI:

Budapest - Mostra Internazionale di Arti Figurative (indetta dalla FISAIC) - 30 luglio-21 agosto.

Vienna - Mostra Internazionale di Fotografia Artistica (indetta dalla FISAIC) - 10-15 settembre.

(Il D.L.F. parteciperà a tali manifestazioni, inviandovi opere selezionate fra le migliori esposte nelle Mostre Nazionali di Arti Figurative e di Fotografia Artistica).

B) MANIFESTAZIONI NAZIONALI:

Venezia - Mostra Ferroviaria Nazionale di Arti Figurative - 29 maggio-8 giugno.

Acqui Terme - Mostra Ferroviaria Nazionale di Fotografia Artistica - 3-10 luglio.

Napoli - 3° Festival Ferroviario Nazionale della Canzone - 23-25 luglio.

Bologna - Esposizione Nazionale di Lavori Artigianali eseguiti da Ferrovieri - 1-15 settembre.

Ancona - Concorso Nazionale di Narrativa « Penna d'Oro Ferroviaria 1960 » - mese di ottobre.

Palermo - Premio Ferroviario Nazionale di Poesia « Conca d'Oro » - mese di dicembre.

C) MANIFESTAZIONI INTERCOMPARTIMENTALI E COMPARTIMENTALI:

COMPARTIMENTO DI TORINO

D.L.F. Savona - Mostra Filatelica Intercompartimentale.

D.L.F. Torino - Visite di istruzione professionale agli Stabilimenti industriali FIAT - Acciaierie Genova Cornigliano - Motta Milano - Cogne Aosta - Olivetti Ivrea.

COMPARTIMENTO DI MILANO

D.L.F. Milano - Concorso Intercompartimentale di Esecuzioni musicali.

Località da destinare - Mostra Intercompartimentale di Pittura e Disegni per bambini.

COMPARTIMENTO DI GENOVA

D.L.F. Genova Sampierdarena - Visite di istruzione professionale a Stabilimenti industriali.

COMPARTIMENTO DI VERONA

D.L.F. Bolzano - Concorso Compartimentale di Fotografia artistica.

D.L.F. Verona - Convegno Intercompartimentale di ferrovieri cineamatori.

COMPARTIMENTO DI VENEZIA

D.L.F. Venezia - Visite di istruzione professionale agli Stabilimenti industriali FIAT Torino - Marelli Milano - Westinghouse Torino ed a dighe ed impianti idroelettrici nel Veneto.

COMPARTIMENTO DI BOLOGNA

D.L.F. Bologna - Concorso Compartimentale di Disegno per figli di ferrovieri.

Mostra Compartimentale di Pittura e Fotografia.

Concorso Compartimentale di Composizione letteraria per figli di ferrovieri.

Concorso Compartimentale di Pittura estemporanea.

D.L.F. Fidenza - Mostra Cine-fotografica Compartimentale.

COMPARTIMENTO DI ANCONA

D.L.F. Ancona - Concorso Compartimentale di Arte varia.

D.L.F. Pescara - Mostra Compartimentale di Pittura.

D.L.F. Terni - Mostra Compartimentale di Fotografia Artistica.

COMPARTIMENTO DI FIRENZE

D.L.F. Firenze - Mostra Compartimentale di Filatelia.

Mostra Compartimentale di Pittura.

D.L.F. Livorno - Premio Intercompartimentale di Pittura « Gastone Razzaguta ».

D.L.F. Pisa - Mostra Compartimentale di Lavori artigiani.

COMPARTIMENTO DI ROMA

D.L.F. Roma - Concorso Intercompartimentale per Complessi di Musica moderna.

COMPARTIMENTO DI NAPOLI

D.L.F. Napoli - Mostra Compartimentale di Modelli, Taglio e Cucito.

Mostra Compartimentale di Arti figurative.

Concorso Compartimentale di Dattilografia.

COMPARTIMENTO DI BARI

D.L.F. Bari - Gara Intercompartimentale di Pittura estemporanea « Città di Trani ».

D.L.F. Foggia - Mostra Compartimentale di Arti figurative.

D.L.F. Taranto - Visita d'istruzione professionale ai Cantieri Navali di Taranto.

COMPARTIMENTO DI REGGIO CALABRIA

D.L.F. Reggio Calabria - Concorso Compartimentale « Pagella d'oro » per i figli di ferrovieri.

COMPARTIMENTO DI PALERMO

D.L.F. Castelvetrano - Manifestazioni di Danze Classiche del Complesso artistico infantile.

D.L.F. Caltanissetta - Visita di istruzione professionale ai Cantieri Navali di Palermo.

D.L.F. Palermo - Visita agli Scavi archeologici di P. Armerina Visita di istruzione professionale alle Acciaierie Ilva di Bagnoli.

DAL 23 AL 25 LUGLIO

3° FESTIVAL FERROVIARIO DELLA CANZONE

Il Festival Ferroviario Nazionale della Canzone è giunto alla sua terza edizione.

Il notevole successo di partecipazioni, di consensi e di critica che tale manifestazione ha riscosso lo scorso anno inducono a ben sperare che essa venga annoverata fra quelle manifestazioni nazionali che già formano tradizione nel campo delle attività culturali svolte dal Dopolavoro Ferroviario.

Quest'anno, poi, facendone coincidere la data di effettuazione con quella della Festa del Ferroviere, si è voluto dare al Festival Ferroviario della Canzone un particolare carattere, un «sapore» particolare, che non vuol essere di solennità bensì di festoso appello a tutti i colleghi dopolavoristi, perchè convengano a Napoli, per godersi la loro festa e ritrovarsi gioiosamente e fraternamente uniti sulle ali delle cento e cento canzoni che ivi giungeranno da ogni parte d'Italia.

Un invito che, certo, molti Ferrovieri accoglieranno ben volentieri e ad essi siamo in grado di anticipare la notizia che tutti i D.L.F. di Sede Compartimentale organizzeranno gite turistiche a Napoli nel periodo dal 23 al 25 luglio.

Per coloro, invece, che, fra i nostri colleghi, guardano al Festival non come turisti, ma come partecipanti e possibili trionfatori, stralciamo dal Regolamento del Festival stesso tutte le notizie che possono loro interessare:

MODALITA' DI PARTECIPAZIONE

Sono ammessi a partecipare al Festival tutti i Soci del D.L.F. in regola con il tesseramento per l'anno 1960.

Ciascun autore potrà inviare, per il concorso in parola, un massimo di 5 canzoni, osservando le seguenti modalità:

A) Le canzoni dovranno essere inedite ed originali, sia per la parte letteraria che per la parte musicale, con esclusione, pertanto, di qualsiasi adattamento ed elaborazione;

B) La parte letteraria potrà essere redatta in lingua italiana o in un dialetto regionale;

C) Ciascuna composizione musicale dovrà essere manoscritta in duplice copia, per piano e canto; il testo poetico dovrà essere allegato in fogli a parte, dattiloscritti in cinque copie;

D) Detti elaborati — che non dovranno recare alcuna indicazione circa il nome degli autori, ma soltanto il titolo della canzone, — dovranno essere contraddistinti da un motto e contenuti in una busta, unitamente ad una seconda busta sigillata, nella quale, su foglio dattiloscritto, dovranno essere riportati: titolo della canzone — motto — cognome, nome ed indirizzo degli autori — D.L.F. di appartenenza — —numero della tessera del D.L.F. 1960.

All'esterno di tale seconda busta sigillata, dovrà essere trascritto il motto prescelto.

E) Ad ogni composizione dovrà essere unito un vaglia bancario intestato al Presidente del Dopolavoro Ferroviario di Napoli per l'importo di L. 1000, quale tassa di ammissione al Festival.

F) I plichi così confezionati e senza alcuna indicazione relativa al mittente, dovranno essere spediti entro e non oltre le ore 24 del giorno 5 giugno 1960 al:

DOPOLAV. FERR. DI NAPOLI
(Corso Garibaldi 394 - Napoli)
FESTIVAL DELLA CANZONE

Della data di spedizione farà fede il timbro postale.

SVOLGIMENTO DEL FESTIVAL

Una Commissione di esperti, nominata dall'Ufficio Centrale del Dopolavoro, procederà allo esame di tutte le canzoni inviate secondo le modalità e nei termini prescritti, selezionandone un massimo di venti da ammettere al Festival.

Non potranno essere scelte più di due canzoni per ciascun autore.

Il giudizio della Commissione selezionatrice sarà insindacabile ed inappellabile, anche per quanto concerne i criteri da adottare circa la ripartizione fra i vari generi di composizioni musicali.

Le venti canzoni prescelte saranno presentate, secondo le modalità di seguito esposte, nel corso di due spettacoli che avranno luogo nei giorni 23 e 24 luglio 1960 in Napoli nel Teatro Mediterraneo della Mostra d'Oltremare, con il concorso di artisti della Rai-TV.

Durante la prima serata verranno eseguite le 20 canzoni prescelte dalla Commissione giudicatrice; durante la seconda, le 10 canzoni prime classificate nella serata precedente: tra queste ultime saranno dichiarate vincenti le tre canzoni che avranno riportato un maggior numero di voti.

La graduatoria verrà compilata in base ai risultati delle votazioni della Giuria, operando la media aritmetrica dei voti riportati, nel corso della prima e della seconda serata, da ciascuna delle canzoni finaliste.

La Giuria sarà composta da un rappresentante per ciascuno dei 15 Compartimenti ferroviari e da persone estratte a sorte, ogni sera, tra il pubblico presente in sala, munito di regolare biglietto d'ingresso.

Alle prime tre canzoni classificate saranno assegnate Coppe di rappresentanza; inoltre le canzoni stesse saranno registrate dalla R.A.I. per eventuali trasmissioni radiofoniche, purchè esse risultino artisticamente rispondenti.

La Casa Editrice Bideri prenderà in edizione, secondo propri apprezzamenti discrezionali, una delle tre canzoni vincenti, riservandosi di pubblicare anche le altre due se ritenute provviste dei necessari requisiti artistici. Sono in corso trattative per eventuali incisioni discografiche.

IL TESTO INTEGRALE DEL REGOLAMENTO DEL FESTIVAL E' A DISPOSIZIONE DEI SOCI PRESSO LE SEGRETERIE DEI SODALIZI.

G. R.

MOSTRA NAZIONALE FERROVIARIA DI FOTOGRAFIA ARTISTICA

1 - L'Ufficio Centrale del Dopolavoro Ferroviario indice, ed il D.L.F. di Acqui Terme organizza, dal 3 al 10 Luglio 1960, la MOSTRA NAZIONALE FERROVIARIA DI FOTOGRAFIA ARTISTICA.

2 - Alla manifestazione possono partecipare tutti i ferrovieri iscritti al Dopolavoro ferroviario, in attività di servizio o pensionati.

3 - La Mostra comprende tre sezioni:
a) fotografie in bianco e nero
b) fotografie a colori (non sono ammesse fotografie dipinte)
c) diapositive a colori

4 - Per ognuna delle sezioni di cui al punto 3) sono previsti due soggetti:
a) la nostra ferrovia e i nostri ferrovieri
b) soggetto libero

5 - Le fotografie in bianco e nero debbono essere di formato 24×40 cm. come minimo e 30×40 cm. come massimo; nel caso di formato quadrato, la foto dovrà avere come minimo 30 cm. per lato e come massimo 40 cm. Il lato più piccolo delle fotografie a colori dovrà essere di almeno 18 cm.

Nessuna fotografia deve essere contornata da cornice di carta o incollata.

Le diapositive a colori debbono essere messe sotto vetro ed essere di formato 5×5 cm. o 7×7 cm.
Le opere che non corrisponderanno alle suddette condizioni non saranno ammesse.

6 - Ogni partecipante non può fornire più di quattro fotografie e quattro diapositive per sezione e per soggetto.

7 - A tergo di ogni fotografia si debbono apporre, a macchina o a carattere stampatello, le seguenti indicazioni:

Nome e cognore, indirizzo dell'autore ed indicazione del DLF di appartenenza.

Titolo della fotografia e formato della negativa.

Inoltre, sul margine bianco inferiore di ogni fotografia si scriverà: Nome, cognore e indirizzo dell'autore, DLF di appartenenza, titolo del soggetto.

8 - Le opere partecipanti dovranno giungere alla SEGRETERIA D.L.F. ACQUI TERME - MOSTRA FOTOGRAFICA, entro e non oltre le ore 24 del giorno 12 Giugno e dovranno essere inviate tramite i delegati Culturali dei vari Compartimenti.

CONVEGNO A VERONA DEI CINEAMATORI

Nel prossimo mese d'ottobre avrà luogo a Verona la 1ª Rassegna intercompartimentale di films a passo ridotto (8 e 16 mm.), realizzati da ferrovieri cineamatori.

La manifestazione, prevista dal Calendario Culturale del D.L.F. 1960, sarà organizzata dal Dopolavoro di Verona che metterà in palio premi vari e medaglie ricordo.

In tale occasione si terrà un convegno di ferrovieri cineamatori di ogni Compartimento, per trattare l'organizzazione della loro attività nel quadro delle manifestazioni dopolavoristiche.

Tutti i ferrovieri cineamatori sono invitati sin d'ora a preparare, approfittando della bella stagione, brevi documentari, su qualsiasi soggetto, da presentare alla Rassegna di Verona.

Ulteriori informazioni potranno essere richieste al delegato Culturale Compartimentale di Verona.

Nel prossimo numero pubblicheremo il testo del regolamento del Concorso Nazionale di Narrativa «Penna d'Oro Ferroviaria 1960».

FESTA ALL'A.V.I.S. DI SIENA

Si è svolta a Siena la « 1ª Giornata del Donatore di Sangue ». La locale Sezione A.V.I.S. fu costituita da un gruppo di ferrovieri nel 1957 in un locale del Deposito Locomotive. Ne fu eletto Presidente il Capo Deposito titolare Duilio Barnabè il quale ebbe per collaboratore il Consigliere Nazionale ing. Antonio Sanesi funzionario delle F.S. Le adesioni da parte del personale furono numerosissime.

Alla manifestazione hanno partecipato autorità ferroviarie e cittadine, ferrovieri e congiunti. Lo stesso Ministro dei Trasporti ha inviato il seguente telegramma: « Occasione celebrazione prima giornata del Donatore A.V.I.S. esprimo donatori sangue ferrovieri mio vivo apprezzamento prestazioni altamente meritorie ». Il Direttore Generale ing. Rissone impossibilitato ad intervenire, aveva delegato a rappresentarlo il Direttore Compartimentale di Firenze. Dopo la Messa svoltasi nella Cattedrale, ha avuto luogo la premiazione dei Volontari che avevano effettuto un numero elevato di donazioni. Fra i premiati figurano ben 13 Ferrovieri, che hanno ricevuto 1 medaglia d'oro, 1 d'argento, 2 di bronzo, e 9 diplomi.

Il Presidente Nazionale dott. Formentano, il sen. Bonadies, il Prefetto di Siena, il Sindaco, il Medico Provinciale e tante altre autorità si sono complimentati con i rappresentanti delle F.S. (A. d'E.)

DA PALERMO

IL SOTTOSEGRETARIO ON. VOLPE IN VISITA AL COMP.TO

Il Sottosegretario ai Trasporti on. Calogero Volpe, accompagnato dal Vice Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, sen. Arcangelo Florena, ha fatto una gradita visita al Palazzo Compartimentale delle Ferrovie, accolto da una calorosissima manifestazione di stima e simpatia da parte di tutti i funzionari delle varie Divisioni, riuniti nel grande salone del Palazzo stesso.

Il Direttore Comp.le, ing. Rizzo, ha rivolto all'on. Volpe elevate parole di benvenuto nel Palazzo dell'Azienda, a nome dei funzionari presenti e di tutto il personale ferroviario della Sicilia.

Il Sottosegretario on. Volpe si è detto felice di essere fra i dirigenti dei ferrovieri della sua Sicilia ai quali ha rivolto il suo caloroso saluto.

Nella circostanza, una particolare manifestazione di simpatia è stata indirizzata al Vice Direttore Generale delle F. S. sen. Florena, siciliano di nascita e già valoroso funzionario del Compartimento ferroviario di Palermo, il quale — visibilmente commosso — ha ringraziato tutti con belle parole di occasione. (A. G. A.)

SCAMBIO DI OSPITALITÀ

Studentessa francese, figlia di ferroviere, propone scambio di ospitalità con coetanea italiana mesi luglio-agosto. Le regioni preferite per il soggiorno in Italia sono quelle della costa adriatica o tirrenica; l'ospitalità in Francia viene offerta per la città di Marsiglia.

Gli interessati possono scrivere a:

Mademoiselle Danielle Bonnet - 16, rue de Pologne - Marseille - Francia.

ANCONA

● L'Ispettore Capo Superiore ing. Ercole Marsili ha lasciato la dirigenza della Divisione Movimento per assumere quella dell'Ufficio IVB, del Servizio Movimento. Lo hanno festeggiato i colleghi del Compartimento porgendogli i più sentiti auguri.

● Superiori, colleghi ed amici delle Divisioni Lavori e Ragioneria hanno festeggiato l'Applicato Capo Signora Emma Baciarlini del Nucleo di collegamento della locale Divisione Lavori, nel giorno in cui ha lasciato il servizio attivo per raggiunti limiti di età. Molti auguri anche da « Voci della Rotaia ».

A. Rosso

BARI

● Sempre più di frequente le più alte autorità Compartimentali partecipano alle riunioni in cui si festeggiano i colleghi che vanno in quiescenza. Così è avvenuto a Taranto dove i Capi Treno di 1ª cl. Donato Conserva e Antonio Barbaro hanno ricevuto l'abbraccio ed il saluto di commiato dal Direttore Compartimentale, ing. Bastianelli. Lo stesso è avvenuto a Spinazzola dove l'Operaio qualificato 1ª Giuseppe Fragnito, è stato festeggiato tra gli altri dal Capo Divisione I.E. Ing. Cariucci. A Potenza, il Capo squadra Deviatori Vincenzo Scolletta, allorchè ha terminato l'ultimo suo turno di servizio è stato festeggiato da tutti i colleghi e dal Titolare, C. Stazione P.le Dr. Miccoli, che gli consegnava il libretto di pensione. Non diversamente qui a Bari, dove tutti i colleghi si sono dati convegno per salutare il caro «don» Canio Lici, Coadiutore Capo. Il Capo della Segreteria Comp.le, Cav. Dr. Desiati, ha sottolineato nella circostanza il grande impegno profuso dal Lici nel suo lavoro malgrado la mutilazione patita in guerra. E festeggiati non meno calorosamente ed affettuosamente anche gli amici: Nicola Santacroce, Coadiutore Capo della Ragioneria, il Capo Stazione P.le Tommaso Sabato e l'Assistente di Stazione Raffaele Cattolica di Bari C.le, i Capi Squadra Deviatori Agostino Scalera e Alfredo Cotrino, di Brindisi e Vincenzo Scolletta di Potenza Inferiore; i Capi Treno di 1ª Vito Cacciapaglia e Antonio Toma di Taranto; il Capo Stazione di 1ª Pasquale Martucci di Calciano, il Macchinista 1ª Natale Schirone di Foggia e i Capi Personale Viaggiante P.li Nicola Mecca, di Foggia, e G. Battista Bianco di Potenza.

N. Zingarelli

BOLOGNA

● Mille ferrovieri hanno seguito la salma di Athos Angelini, il Capotreno arso vivo nello scontro di Fossoli, sulla Modena-Mantova. Nella chiesetta di Bologna C.le il Cappellano ha celebrato la Messa funebre, elevando toccanti propiziazioni per il defunto e parole di conforto per la famiglia superstite. Il Direttore Compartimentale, ing. Alessandrini, ha ricordato agli astanti — fra cui tutti i colleghi che hanno fatto a gara in prove di solidarietà per la famiglia — la figura del Caduto in servizio, al quale ha porto il commosso saluto di tutti i ferrovieri d'Italia.

● Gli alloggi INA-Casa a riscatto di Via Nuova e Via Arno hanno aperto le porte ai primi 36 assegnatari, ferrovieri di ogni qualifica e Servizio. Tali alloggi costituiscono nel quartiere una piacevole macchia di colore e distinzione; fra breve altre 68 famiglie andranno ad abitare nelle altre palazzine costruite nella zona.

A. Sensi

CAGLIARI

● Sono stati collocati in quiescenza per limiti d'età e di servizio i colleghi Giuseppe Trincas, Operaio 1ª cl. del D.L.F. di Cagliari e Luigi Tanda, Usciere Capo della Segreteria Compartimentale. I nostri migliori auguri.

● CICOGNA EXPRESS: Giannantonella, a Giovanni Puggioni, Manovratore della Stazione di Macomer. Auguri.

A. Luchi

FIRENZE

● Cordialmente festeggiati da dirigenti e colleghi, hanno lasciato il servizio ferroviario il Segretario Superiore Valfredo Falciani, il Revisore Superiore Rag. Enrico Matteini ed il Coadiutore Capo Cav. Enrico Rossi, del Controllo Merci Cumulativo di Firenze. Al momento del commiato il Capo del Controllo stesso, dr. Mazzoni, ha consegnato ai neo pensionati i diplomi di « Anziano della Rotaia » ed ha loro rivolto affettuose parole di saluto. Sono anche stati collocati a riposo: il Segretario Capo Giovanni Valenti, i Capi Tecnici P.li Cav. Gastone Caciagli e Remo Contardi, il Capo Tecnico di 1ª cl. a. p. Giulio Solli, gli Operai di 1ª cl. Giuseppe Sorri, Girolamo Simoni e Renzo Vivoli, nonché il Manovale Fernando Nesti, delle Officine Materiale Rotabile di Firenze; il Capo Stazione P.le Secondo Errico, di Figline Valdarno; l'Applicato Tecnico Capo Telemarco Boni, della 2ª Zona I. E. di Pisa; il Capo Tecnico di 1ª cl. Dino Scardigli, del Deposito Locomotive di Livorno; il Conduttore Aldo Peder, di Chiusi, l'Assistente di Stazione Primo Carmassi, di Pisa; il Macchinista Marino Fedi, del Deposito Locomotive di Pistoia; il Cantoniere Guido Vannucci, dell'8ª Tronco Lavori di Livorno S.M.; il Manovale Domenico Poggetti, della Stazione di Terentola, il Capo Squadra Deviatori Lisandro Ciampi, di Pistoia ed il Capo Tecnico Sovr. Giovanni Gariglio, del Deposito Locomotive di Livorno. A tutti giungano il nostro cordiale saluto ed auguri.

● E' scomparso recentemente lo Ispettore P.le a riposo cav. Ruggero Galligani, il quale, dopo avere svolto gran parte della sua lunga carriera nelle stazioni, rivestì l'incarico di segretario particolare dell'Ing. Rissone negli anni in cui l'attuale Direttore Generale fu a capo del Compartimento di Firenze. Funzionario dotato di elevate qualità professionali, il cav. Galligani venne particolarmente apprezzato per la spiccata sensibilità dell'animo e la vasta cultura umanistica. Alla famiglia le nostre condoglianze.

A. d'Errico

GENOVA

● In occasione di un sopraluogo effettuato al transito di Ventimiglia con i Capi delle Divisioni dell'esercizio, il Direttore Compar-

VIVONO NEL RICORDO

Caduti sul lavoro

GIUSEPPE MORAGLIA, Manovale in servizio alla Stazione di Legnano.

Ai familiari le espressioni della nostra commossa solidarietà.

TUTTA LA RETE

timentale, ing. Navaretti, ha consegnato al sig. Jean Carle, Ispettore Rappresentante della S.N.C.F. presso la stessa stazione, l'onorificenza di « Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana » e una lettera di compiacimento del nostro Direttore Generale. Alla cerimonia, che è riuscita una simpatica manifestazione della cordialità dei rapporti che esistono tra i ferrovieri delle due Amministrazioni, hanno partecipato anche i superiori diretti del festeggiato, e precisamente il signor Guy, della Direzione di Marsiglia, ed il sig. Came, Capo dell'Agenzia di Nizza, espressamente invitati per la circostanza. Al sig. Carle anche i rallegramenti di «Voci della Rotaia ».

● Nella Sala delle Conferenze della Direzione Compartimentale, è stato proiettato un interessante documentario sulla utilizzazione dell'Eternit, con particolare attenzione al settore ferroviario. Nel documentario è stato prima presentata, con un commento originalissimo di Leonardo Sinigalli, un'allegoria del secolare lavoro dell'uomo, creatore della macchina, con la quale ha piegato e modellato la materia bruta ed uniforme; successivamente sono state illustrate — tra l'altro — le varie fasi di lavorazione per la fabbricazione delle traverse in Eternit, impiegate nelle strade ferrate. Erano presenti alla rassegna, assieme a personalità della Società Eternit, il Direttore Compartimentale, ing. Navaretti, nonchè funzionari e tecnici delle varie Divisioni.

● L'applicato P.le Giuseppe Lago della Divisione Impianti Elettrici ha vinto il 1° Premio Assoluto al Torneo Regionale di Gare al bigliardo con palla obbligata, indetto dall'Azienda Autonoma di Soggiorno di Rapallo. Al bravissimo Lago che ha conquistato il vistoso bottino di tre medaglie d'oro e due coppe d'argento, le nostre più vive congratulazioni.

● L'Ispettore Capo Superiore, dott. Esterino Chittolini collocato a riposo per raggiunti limiti d'età, ha lasciato la dirigenza della Divisione Commerciale e del Traffico. Gli succede nell'incarico il pari qualifica, dott. prof. Raffaele Matteo proveniente da Torino. Anche il C.T. 1ª cl. Pietro Testa della Squadra Compartimentale Telecomunicazioni ha lasciato il servizio per limiti di età. Fervidi auguri.

● **MARCIA NUZIALE:** Per Dino Bagaglio, alunno di stazione a Ronco, e la gentile signorina Paola Segafieno. Vivissime felicitazioni.

● **CICOGNA EXPRESS:** Antonio, al Segretario Capo Luigi Carnevale del Deposito Locomotive di Novi S. Bovo; Danilo, al Macchinista Nilo Zanini; Claudio Cesare, al Conduttore Vittorio Ferello; Anna, al Manovratore Giovanni Erbetta; Nadia, al Cantoniere G. Battista Lerm; Palmira, al Cantoniere Giovanni Caffi. Ai genitori e ai bambini i più fervidi auguri.

A. Battaglia

MILANO

● A Chiasso, il Capo Gestione Superiore Giovambattista Stefani, collocato a riposo per raggiunti limiti di età, è stato festeggiato nel corso di una cena svoltasi presso un albergo cittadino, alla quale ha preso parte la Delegazione ferroviaria al completo. Anche il titolare della Stazione di Domodossola, C. Stazione Superiore Luigi Ambroso, ha lasciato il servizio per limiti di età ed è stato salutato affettuosamente durante una cena organizzata presso il locale Dopolavoro. Vivissimi auguri ad entrambi.

● **CICOGNA EXPRESS:** Antonio Raimondo Menotti, al Manovale della Divisione Comm.le e Traffico Pietro Rota; Marco, al Segretario P.le Gastone Giusti, dell'Ispettorato Sanitario; Mauro, al Coadiutore P.le Luigi Milanesi, della Officina M.M. di Voghera. Felicitazioni e auguri.

L. Paina

NAPOLI

● I ferrovieri della sede compartimentale hanno assolto il precetto pasquale nella Chiesa di S. Lucia, assistiti dal Cappellano Compartimentale, Rev. Padre Scarpato. La mattina del giorno 2 aprile, al termine del precetto, un numerosissimo gruppo di ferrovieri ha ricevuto la Comunione dalle mani del Cardinale di Napoli, S.E. Castaldo. Dopo la cerimonia il Porporato ha fatto visita al Direttore Compartimentale, ing. Borriello.

● Nel Salone del Comitato di Esercizio, presenti il Direttore Compartimentale, ing. Borriello, lo ing. Fatuzzo, Capo della Divisione Lavori, Funzionari e dipendenti della Divisione Lavori, sono stati festeggiati il cav. rag. Leopoldo Formisano ed il cav. Di Donato Alessandro, posti in quiescenza, in questi giorni, per raggiunti limiti di età e di servizio. L'ing. Borriello ha rivolto un caldo saluto augurale ai bravi Formisano e Di Donato, mettendo in risalto la loro operosità. I colleghi presenti hanno tributato ai due amici una simpatica manifestazione di simpatia e di affetto. Auguriamo anche noi ad entrambi lunga e serena vita.

● Hanno lasciato il servizio per limiti di età e di servizio, festeggiati dai superiori, colleghi e dipendenti: Don Peppino Tiberti, Coadiutore Capo e Vincenzo Mascolo, Commesso, della Divisione Ragioneria, il Segretario Superiore Eugenio Amarante, dirigente amministrativo della Squadra Rialzo di Napoli C.le; il Capo Deposito di 1ª cl. Gaetano Rosso del Dep. Loc. di Napoli Smistamento. A tutti il saluto affettuoso di « Voci della Rotaia ».

● **BINARIO DIECI:** Relatore il prof. Valerio Mariani, ha conseguito la laurea in lettere, col massimo dei voti e la lode, la sig.na Rosetta Iovino, figlia del prof. Ferdinando Iovino, Capo dell'Ispettorato Sanitario di Napoli. Si è pure laureato in Ingegneria Civile, con ottima votazione, il giovane Ugo, figlio del C.S. P.le Broegg. della stazione di Nola. Il giovane Nicola, figlio del Capo Gestione P.le Enrico Formicola, della Stazione di Napoli Sm.to, si è infine laureato in Ingegneria col massimo dei voti. Il giovane è stato anche premiato — per la migliore tesi — dalla « Fondazione di cultura marinara » dell'Ente Autonomo del Porto di Napoli, alla presenza delle massime Autorità civili e militari di Napoli. La cerimonia si è svolta sul transatlantico « Conte Biancamano », presente anche il nostro Direttore Comp.le ing. Borriello. Ai laureati i nostri rallegramenti.

D. Manganelli

PALERMO

● Il personale del Dep. Loc. di Palermo, nella ricorrenza della festività di S. Giuseppe, ha offerto un pranzo a 60 bambine dello Istituto del Buon Pastore. Sono intervenuti il Vescovo Agliaioro, il Direttore Comp.le ing. Rizzo, l'ing. Milano del Servizio Materiale e Trazione, i Capi Divisioni e diversi funzionari degli Uffici Compartimentali.

● Una significativa cerimonia ha avuto luogo nella Stazione di Messina C.le, presenti autorità ferroviarie, funzionari e personale dell'esercizio, per la consegna ai Con-

VINCENZO FORMICOLA, MANOVRATORE MILIONARIO

Da buon napoletano — che sa essere filosofo nella buona come nella cattiva sorte — Vincenzo Formicola, il cinquantenne Manovratore delle F.S. in servizio alla stazione di Castellamare di Stabia, vincitore al Totocalcio di oltre 160 milioni, ha ben sopportato questo enorme e violentissimo colpo di fortuna. Egli, infatti, è divenuto famoso in tutta Italia non per il lavoro gravoso e onesto che da trent'anni svolgeva nella nostra Azienda, lottando talvolta a denti stretti contro le necessità familiari, ma per aver azzeccato — tutto solo e soletto — un 13 al « Toto », che gli assicurava una somma rilevante composta da un 16 seguito da parecchi zeri.

Venuto a Roma per ritirare un anticipo di due milioni sulla colossale vincita, accompagnato dal figlio Franco e da altri parenti, il fortunato napoletano ha dichiarato: « Voglio spendere però poche diecine di migliaia di lire per trascorrere qualche giorno di ferie, e poche altre migliaia di lire per acquistare dei regali per mia moglie — che è rimasta a Boscoreale, — per mia madre di 93 anni che vive con noi, e per il parentado che — sia detto per la verità — da quando sono diventato milionario aumenta giorno per giorno. Gli altri 158 milioni rimarranno depositati alla Banca Nazionale del Lavoro di Napoli, anche quando il Totocalcio li svincolerà. Li lascerò in banca — ha affermato ancora il buon Formicola; — per ora non ho idea di come investirli ».

A Pasqua, tanto per cominciare, il milionario si è portato in Svizzera con i familiari, usufruendo del treno e dei biglietti gratuiti dell'Azienda. I recapiti di viaggio erano in seconda classe, ma Vincenzo Formicola li apprezzò ugualmente perché rappresentavano il suo « traguardo » di ieri.

E quello d'oggi?

Beh, questo è un altro discorso: per il nostro « Manovratore » ci vorrà parecchio prima che possa formarsi una mentalità di milionario. Ma, lasciamo andare, col tempo, ne siamo certi, ci riuscirà. (T.)

1860 - 1960

I FEDELISSIMI DELLA ROTAIA

Il Capo Gestione P.le Federico Vallegro, in servizio presso la Stazione di Alessandria Centrale, detiene un primato « familiare-ferroviario » difficilmente uguagliabile. Il nonno paterno fu Assistente Capo Magazzino alle dipendenze delle Ferrovie Mediterranee dal 1860 al 1890 e usufruì di pensione per ben 38 anni. Il padre entrò nell'Azienda Ferroviaria come Capo Treno, per concorso, nel 1904; la moglie è figlia di ex-Agente, il suocero è un ex-Capo Manovra mentre tre cognati sono, rispettivamente, ex Capo Gestione 1ª cl., ex-Deviatore, ex-Manovale. Una figlia del Vallegro è sposata con il figlio di un ex-Capo Gestione, mentre una seconda figlia è fidanzata con un Sottocapo Stazione in attività di Servizio.

1860-1960: un secolo esatto di attaccamento e fedeltà alla « rotaia » da parte di quattro generazioni, attaccamento e fedeltà che si proiettano decisamente nel futuro, senza soluzione di continuità.

All'amico Vallegro e ai familiari le nostre felicitazioni e gli auguri più fervidi. (T.)

TUTTA LA RETE

duttore Natale Garufi di quel DPV del Diploma e della Medaglia di 3° Grado offerti dalla «Fondazione Carnegie». Lusinghiera la motivazione che si leggeva nel Diploma: «Senza alcuna esitazione, noncurante del grave rischio cui si esponeva, si slanciava in soccorso di una donna che stava per essere investita da un treno, e riusciva a trascinarla sul marciapiede, evitando così che venisse travolta dal convoglio». Il Direttore Comp.le, ing. Rizzo, nel consegnare il premio all'agente, ha espresso il suo elogio ed il suo compiacimento.

● Dopo 42 anni di servizio, in cui ha dato ininterrotto esempio di operosità, attaccamento al dovere e di bontà d'animo, ha lasciato il servizio il Capo Squadra Cantonieri Francesco Re del 6° Cantone di Patti. All'ottimo Re anche gli auguri del nostro Giornale.

● **CICOGNA EXPRESS:** Girolama Antonia Concetta è venuta a rallegrare la casa del C.S. di 1ª cl. Stefano Carollo a Bagheria. Così ci scrivono Franco, Giovanni e Mirella, fratelli felici della piccola Girolama. Auguri vivissimi.

● **BINARIO DIECI:** Il Segretario P.le Francesco Paolo Di Maria della Segreteria Comp.le, ha conseguito brillantemente nell'Università di Palermo la laurea in Economia e Commercio, trattando una interessante tesi sulle Ferrovie Italiane e le cause che ostacolano lo adeguamento delle tariffe del commercio internazionale. Vivissime felicitazioni.

A. Giuliana Alajmo

■ REGGIO CALABRIA

● Per onorare la memoria della Signora Maria Carmela Davoli, madre del C.S. sig. Francesco D'Amico, il personale della Stazione di S. Eufemia Lamezia ha raccolto la somma di L. 5000, che è stata devoluta, tramite il Direttore Generale, alla Casa di Riposo dei Ferrovieri.

● **MARCIA NUZIALE:** per Stefano Gravina, Assistente di Stazione di Reggio C.le e per la Signorina Teresa Poeta; per Luigi Namia, Manovale a Villa S. Giovanni e per la Signorina Franca Riganò. Vivissime felicitazioni.

A. Cremona

■ ROMA

(dai Servizi)

● Al comm. Galliano Gheis del Servizio Impianti Elettrici, attualmente in quiescenza, è stata conferita la promozione ad Ispettore di 1ª cl. «ad honorem» con decorrenza 26 marzo 1958. Al collega i più vivi rallegramenti per il meritato riconoscimento.

● Il Segretario Superiore Amedeo Cacciafesta della Sez. 4ª e l'assistente stazione presso la Sez. 5ª Ciro Naddeo del Servizio Approvvigionamenti, sono stati collocati a riposo per limiti di età. Vivissimi auguri. (C.)

E' deceduto improvvisamente a Roma il Capo Gestione P.le Comm. Angelo Patriarca della locale Divisione Commerciale e del Traffico, in servizio alla Direzione Centrale de «La Provvida». L'immatura perdita di questo valoroso collaboratore ha addolorato sinceramente tutto il Personale di ogni qualifica e grado ed ha privato la Gestione di un elemento volenteroso, di eccezionale capacità e rendimento, a tutti esempio di rettitudine, senso del dovere e nobiltà di animo. Alla vedova ed ai figlioli, con l'espressione del nostro reverente cordoglio, giunga il sentito rimpianto dei molti che, ovunque, altamente lo stimarono e gli vollero bene. (T.)

● **CICOGNA EXPRESS:** Tiziana, all'Ispettore P.le ing. Silvio Vonadella Sez. 1ª; Paolo, all'Isp. di 1ª dr. Michele Agresti della Sez. Personale, del Servizio Approvvigionamenti; Donatella e Gloria rispettivamente a Gregorio Moriggi e Antonio Martorana, ambedue del Magazzino Approvvigionamenti di Roma Tiburtina. (Cell.).

(dagli Impianti)

● Il Gruppo Romano Amici della Ferrovia ha recentemente effettuato una visita di istruzione alla Stazione Ostiense. Affabilmente ricevuti dal Capo Stazione Titolare, comm. Renzi, i graditi ospiti, guidati dal collega Zoppelletto, hanno visitato i vari impianti di stazione interessandosi particolarmente dei carri derrate e del funzionamento di raccordi che assicurano il rifornimento dei Mercati Generali e dell'Officina del Gas. Al termine della interessante visita gli amici della ferrovia hanno espresso la loro più viva soddisfazione.

● Anche quest'anno, nell'imminenza della Pasqua, il Personale degli Uffici e degli Impianti di Roma de «LA PROVVIDA» si è riunito nella Cappella allestita al Magazzino Centrale di Prenestina per il precetto pasquale e per ascoltare la Messa che è stata officiata da S.E. Monsignor Baldelli, Presidente della Pontificia Opera di Assistenza.

Erano presenti il Sottosegretario on. Foderaro, il Direttore Generale il Direttore Centrale de «LA PROVVIDA» Dott. Anetrini, nonchè i Funzionari e il Personale ed Ausiliario in servizio alla Gestione.

Monsignor Baldelli ha messo in rilievo il significato e l'alto valore spirituale della cerimonia che ha riunito in preghiera — nel quotidiano lavoro — gli uomini li buona volontà senza distinzione di grado — dalle più alte gerarchie alle qualifiche più moleste — ed ha letto il seguente telegramma della Santa Sede:

Al personale tutto de «LA PROVVIDA» Fraternamente riunito per devoto adempimento precetto Pasquale Sua Santità con paterni incoraggiamenti a perseverare nei buoni propositi e per tutti invocando pace e prosperità nel divino Redentore invia l'implorata Apostolica Benedizione. Cardinale Tardini

Monsignor Baldelli ha proceduto poi alla benedizione della statua della Madonna che è stata collocata nel piazzale antistante il Magazzino, testimonianza di cristiani sentimenti e motivo di quotidiano spirituale conforto. (T.)

● **CICOGNA EXPRESS:** Leila, all'alunno a.p. Antonio Di Franza della Segreteria di Stazione di Roma S. Lorenzo. Rallegramenti e auguri.

D. Loffredo

■ TORINO

● Gli allievi di tutti i corsi di istruzione professionale e del corso speciale saldatori che attualmente si svolgono presso le Officine M.R. di Torino, hanno visitato la FIAT-Ferriere.

● **MARCIA NUZIALE:** per Emilio Belloni Alunno a.p. di Ceva e per la Signorina Carmela Colombo. Rallegramenti.

● **CICOGNA EXPRESS:** Walter, al Manovale Ernesto Mollo della Rimessa Locomotive di Ceva; Carlo, all'A.M. Adolfo Langhetti della stessa rimessa; Stefano, al Manovale Carlo Goracci pure di Ceva; Gabriella, a Renato Braschi Capo Tec. 1ª cl. a.p.; Tiziana e Patrizia, all'Op. Q. 1ª cl. Guido Cresta; Paola, all'Op. Q. 1ª cl. Amedeo Ravera; Bernardino, all'Op. Q. 1ª cl. Stefano Busca; Marinella, all'Op. Q. Francesco Balocco; Sergio, all'Op. Q. Valentino Monaco; Delia, al Manovale Antonio Bosco; Giampiero, al Manovale Giovanni Dalla Francesca e Marisa, al Manovale Emilio Ferreri, tutti delle O.M.R. Felicitazioni ed auguri.

R. Marello

■ TRIESTE

● Nei locali della Divisione Movimento, si è festeggiato il Controllore Viaggiante P.le cav. Nunzio Caracciolo, collocato a riposo per limiti di età e di servizio. All'amico Caracciolo, gli auguri sinceri di «Voci della Rotaia».

L. De Leonardis

■ VENEZIA

● Nella ricorrenza «ideale» del Natale di Venezia, S.E. il Cardinale Patriarca, alla presenza delle autorità cittadine, del Direttore Compartimentale ed una larga rappresentanza di ferrovieri, ha recitato l'Angelus ai piedi della statua della Vergine, posta sul Piazzale della Stazione di Venezia S.L. Nell'occasione sono state collocate alla base del monumento corbelle di fiori offerte dai maggiori Enti cittadini e dai ferrovieri veneziani.

● Una cinquantina di agenti, in maggioranza operai delle Officine della Trazione e degli Impianti Elettrici di Venezia, si è recata in gita agli Impianti della FIAT Mirafiori.

● Festeggiati da superiori e colleghi sono stati collocati a riposo per raggiunti limiti di età: il Capo Stazione P.le Virgilio Pregaglia, Capo dell'Ufficio Dirigenti Unici e il Capo Gestione P.le Amedeo Conti di Belluno: il Capo Gestione P.le cav. Luigi Mauceri di Conegliano; il Capo Stazione P.le Alvise Goatin e il Capo Telegrafista P.le Antonio Fedrigo di Mestre; i Conduttori Capi di 1ª cl. Giovanni Brogliato e Vincenza Carola, l'Usciere Capo Luigi Caltanella della Segreteria Comp.le, l'Operaio Qualificato di 1ª cl. Angelo Oltremonti e il Cantoniere Giulio Scala di Venezia; il Deviatore Cano Ferruccio Roncato di Treviso. A tutti anche gli auguri di «Voci della Rotaia».

● **CICOGNA EXPRESS:** Franco, ad Alfio Teardo, Capo Stazione di 1ª cl., addetto alla Segreteria Comp.le di Venezia. Affettuosi auguri ai genitori e alla sorellina Luisa.

F. Poli

■ VERONA

● I ferrovieri della stazione di Vincenza hanno calorosamente festeggiato il cav. Tubini, titolare dell'Impianto promosso recentemente Capo Stazione Superiore. Al fsteggiato sono stati offerti fiori e pregevoli doni. Rallegramenti e cordiali auguri.

● Una simpatica riunione si è svolta alla Squadra Rialzo di Bolzano per festeggiare il commiato del Titolare dell'Impianto, Capo Tecnico P.le Giuseppe Pilotti, e del Capo Squadra Manovali Giulio Allegheri, collocati a riposo per raggiunti limiti di età e di servizio. Durante il simposio sono state rivolte ai festeggiati calorose espressioni di stima e di amicizia da parte di ex colleghi e dipendenti.

R. Campagnari

L'Assistente di Stazione Luigi Bottan di posto alla Stazione di Carmagnola (Torino), prega tutti i colleghi, in servizio o in pensione, che abbiano figli inabili a qualsiasi lavoro, *di mettersi in contatto con lui, al fine di ricercare possibili soluzioni ai loro comuni problemi.*

SCAMBIO DI CORRISPONDENZA

Studente sedicenne, figlio di un dipendente delle F.S., desidera iniziare corrispondenza con coetaneo o coetanea francese per studio lingua. Scrivere a: Cosimo Scianna - Via Consolare, 151 - Bagheria - (Palermo).

"CLASSICI DELLA DURATA"

L. 345.000

L. 230.000

L. 135.000

L. 165.0000

A CARRARA MOSTRA MOBILI I.M.E.A. CARRARA chiedete catalogo VR/5 illustrato di 100 ambienti, inviando L. 100 anche in francobolli. Consegna ovunque gratuita. Pagamenti anche lunghe rateazioni, senza anticipo, senza cambiali. **PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AI FERROVIERI.** Scrivere indicando chiaramente: indirizzo, professione.

I MODELLI DI MARA BOTTARI

Elegante Tailleur primaverile in linea morbida di leggera lana. Giacca con cintura annodata in vita. I due bottoni grandi completano l'allacciatura

Elegante abito estivo da pomeriggio in rasatello, composto da una tunica aderente a bustino e sopratunica, più corta, in linea redingote con motivo di pannelli rimborsati, foderati della medesima stoffa. Allacciatura laterale

BINARI MINIMI

INTRODUZIONE AL FERMODELLISMO

Nell'inaugurare queste note, sarà opportuno fare il punto sull'attuale situazione del modellismo ferroviario in Italia. Esso ha da noi una storia relativamente giovane e molti ricordano i tempi «eroici» in cui gli appassionati erano una ristrettissima cerchia, sostenuta da una produzione commerciale modesta e tendenzialmente giocattolistica, e venivano considerati essi stessi quali dei... bambinoni troppo cresciuti. Ciò accadeva non più di dieci anni fa, ma nel frattempo sono stati fatti molti passi avanti, grazie anche al considerevole apporto, materiale e propagandistico, della stampa e dell'industria specializzate.

Come succede però in tutti i casi di rapida espansione (di boom, *diremmo all'americana) gli stessi fattori che la determinano, provocano fatalmente anche una notevole confusione nel campo interessato; si sa che ogni azienda ha delle esigenze strettamente commerciali ed è costretta — talvolta a malincuore — ad ignorare le pretese dei puristi quando esse contrastino troppo col lato economico. Di qui nascono le frequenti deroghe alle norme internazionali, nate per inquadrare il fermodellismo come un fatto tecnico e non come un banale passatempo; di qui nasce lo stimolo ad accontentarsi dei due o tre* trenini *che girano, rincorrendosi su anelli ed «otto» di binari senza principio e senza fine.*

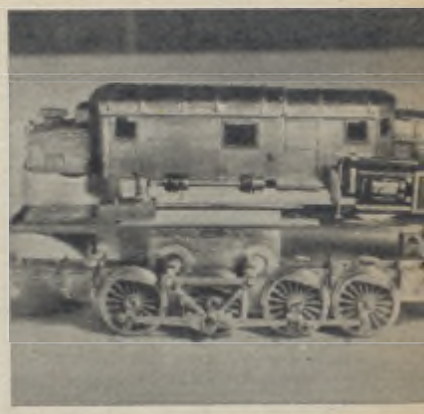
Queste condizioni si riflettono anche sulla stampa del ramo: a riviste avviate secondo principi razionali e ad altre onestamente commerciali, si accompagnano molti fogli insignificanti che sviliscono la materia e distraggono l'amatore dal completo sfruttamento della sua passione. Capita così che molti neofiti, stufi dei soliti interminabili anelli ed ignari di tutto il resto di cui si compone il modellismo ferroviario, abbandonano in cantina motrici e binari od offrono il tutto ai figli, affinchè facciano opera di distruzione.

Per quel che ci riguarda, il limitato spazio a disposizione non ci permetterà di illustrare integralmente i molti aspetti del fermodellismo nè, tanto meno, di presentare dei corsi di aggiornamento; ci si presenta poi il problema di dover accontentare un pubblico eterogeneo, in cui sappiamo essere presenti, agli estremi, principianti e pignoli raffinatissimi.

Abbiamo dunque pensato, in linea di massima, di presentare a numeri alternati una galleria di rotabili, reali e modelli (possibilmente abbinati), sintetizzando ciò che più interessa l'appassionato, e riservando invece gli altri numeri agli argomenti più vari, secondo le occasioni e le richieste che ci si presenteranno.

Invitiamo comunque i lettori a scriverci, per poter conoscere i loro desideri ed anche per vivificare così la rubrica.

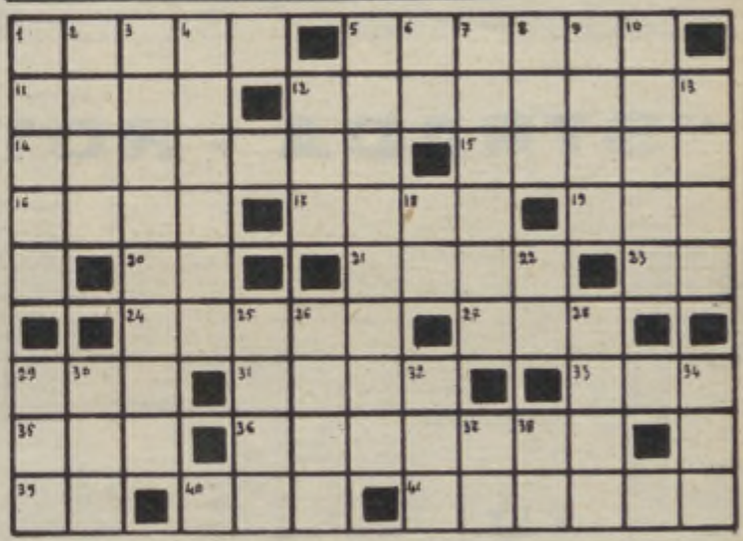
GIO. MANTOVANI



Nelle fotografie sono presentati due aspetti dell'attuale modellismo ferroviario: in alto, una E 432 F.S. in costruzione, dell'ing. Ferri di Roma (notare la trasmissione, che avviene effettivamente tramite la biella triangolare); in basso, una produzione commerciale francese della BB serie 12000 S.N.C.F. (cortesia avv. Mazzoni).

CRUCIVERBA

(F. MUCCIO)



ORIZZONTALI: 1) Infiammazione dell'orecchio; 5) Ex capitale d'Italia; 11) Famoso quello Gordiano; 12) Il mestiere della locomotiva; 14) Fiutare; 15) Vendono il nero, il rosso e l'acqua; 16) La fanno finestra e minestra; 17) Sportivo... di quattro semi; 19) Elettrotreno; 20) Le iniziali di Caruso; 21) Non ruba ma... collabora; 23) Due elementi del rame; 24) Il peso che non da il droghiere; 27) Code senza testa; 29) Tre quinti di un treno; 31) C'è quello del bicchiere e quello della manica; 33) Radio Televisione Italiana; 35) Aumenta di un... punto il fascino femminile; 36) Passo tra la Valle del Volturno e quella del Sangro; 39) Quasi mia; 40) Nostro ma solo a metà. 41) Inventò le lampade ad incandescenza.

VERTICALI: 1) Patrimonio morale; 2) La città di Jacopone; 3) Nipote di Minosse; 4) Dal collo alla vita; 5) Arnese a tre o quattro piedi; 6) Opera Assistenza; 7) Un filo d'acqua; 8) Istituto Nazionale Infortuni; 9) Donne a basso livello; 10) Un pesce; 12) Preposizione; 13) Irlanda; 18) Salerno; 22) Un'ode incompiuta; 25) Famoso pellerossa... seduto; 26) Triste senza te; 28) Dio dell'amore; 29) Turismo Nautico Italiano; 30) Una famosa Silvia; 32) La metà di un melone; 34) Fiume austriaco; 37) Spagna e Germania; 38) Rieti.

SOLUZIONE DEL NUMERO PRECEDENTE

Orizzontali: 1) Estinzione; 10) Si 12) Paure; 13) Sgorbio; 15) Ira 16) In; 18) Naia; 19) Rt; 21) Aba; 23) Lea; 24) Oi; 25) Ac; 27) Tesi; 30) Sai; 32) Leoni; 38) Regalar; 39) Olivo; 40) Emulazione; 42) Ol; 43) Noi; 44) No; 45) Ilo; 46) Attrice; 48) Rate; 50) Tea; 51) Viale; 53) Ruota; 54) Iran.

Verticali: 1) Epiro; 2) Sarti; 3) Tua; 4) Ir; 5) Nei; 6) Is; 7) Og; 8) Non 9) Era; 10) Sise; 11) Io; 14) Bilicsi; 17) Na; 20) Pascal; 22) At; 26) Ciclamino; 28) Eleonora; 29) Selle; 30) Seguitar; 31) Mari; 33) Nuvole; 34) Idolo; 35) Frenate; 36) Remote; 37) Iaz; 41) On; 45) Iter; 47) Eva; 49) Ali; 52) En.

La frase risultante era: FRECCIA DEL SUD.

Sotto: Vivo interesse ha suscitato tra i visitatori il plastico dimostrativo del funzionamento del nuovo sistema di protezione dei P.L. mediante semibarriere comandate dal treno. A destra: Veduta generale del Padiglione BIC

"STRADA - ROTAIA" IN EUROPA

Modellino di un moderno tipo di elettromotrice in esercizio sulla rete delle S.N.C.F. esposto all'interno del Padiglione BIC

Sistema di trasporto combinato (Kangourou) della S.N.C.F. costituito da semirimorchi stradali trasportati su speciali carri

(foto Marinello)

VOCI DELLA
rotaia

(Foto Martinori)

ANNO III - N. 6
GIUGNO

L'ETR 220, QUASI UN SETTEBELLO

L. 40
FRANCIA 0,40 nFr.
SVIZZERA 0,30 Fr.

VOCI DELLA rotaia

ANNO III - N. 6 - GIUGNO 1960

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 861.312.

Direttore Responsabile: Mario Pellegrino — **Redazione:** L. Reposini-Bucciarelli (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci — **Impaginazione:** Ennio Salvatore.

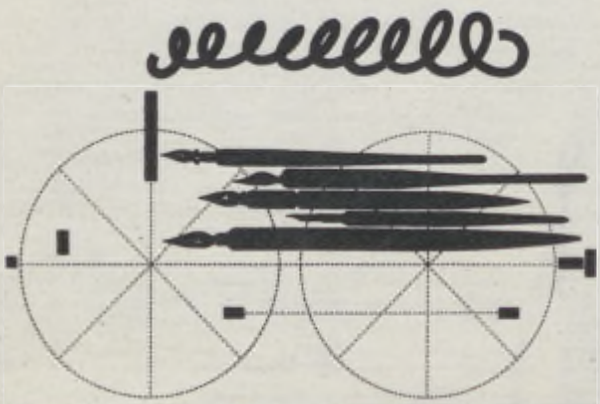
Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

Stampatore: APOLLON - Via Tiburtina 1292 - Roma - Tel. 419.026-27-28-29.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957

ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia nFr 4
« VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 3.800 Francia nFr. 20 - Belgio Fr. 365.



Olivetti Lettera 22

Per ogni scritto, in ogni luogo, la macchina per scrivere portatile.

Non è necessario scrivere romanzi per aver bisogno di una portatile, basta pensare alle lettere di tutti i giorni. Portate in casa vostra la Lettera 22: in poche ore ci saprete scrivere. E i vostri figli impareranno un'altra di quelle cose che nella vita bisogna saper fare: nuotare, guidare l'auto, scrivere a macchina.

olivetti

modello LL lire 42.000 + I.G.E.

CAMBIO DI INDIRIZZO

Per evitare disguidi nell'invio del Periodico a domicilio, le variazioni di indirizzo devono essere tempestivamente segnalate alla Redazione a mezzo di un formulario analogo a quello riportato qui di seguito:

Servizio .....

Compartimento .....

Impianto di appartenenza .....

Sigla e numero della fascetta .....

Qualifica ..... **Cognome e Nome** .....

Vecchio indirizzo .....

da sostituire col nuovo indirizzo .....

NUOVE ADESIONI

Continuano a pervenire alla Redazione richieste di invio a domicilio del giornale da parte di agenti che a suo tempo, e per i più svariati motivi, non ebbero modo di sottoscrivere l'adesione alla nuova formula di spedizione.

Invitiamo tutti gli interessati ad inviare direttamente la richiesta alla rispettiva Segreteria Compartimentale, che provvederà ad inoltrarla al competente ufficio contabile e alla Redazione di « Voci della Rotaia ».

LA COPERTINA

Sta per entrare in servizio l'ETR 220, che la foto presenta durante una corsa di prova. Il nuovo mezzo è stato unanimamente giudicato perfettamente rispondente alle attuali esigenze dei viaggiatori: è, infatti, in grado di offrire un viaggio rapido in un ambiente comodo e sobriamente elegante.

CASELLO FERROVIARIO N. 320...

RACCONTI DI VITA FERROVIARIA

Presentazione di ALDO PALAZZESCHI

...i più bei racconti di vita ferroviaria scritti da ferrovieri...

(Agli abbonati di "Voci della Rotaia" sconto del 15 %) **L. 750**

INOLTRARE RICHIESTE A: EDIZIONI PUBBLICITARIE - MATERA

VIA LUCANA, N. 288 - Casella Postale 71 - Versamenti su C. C. 13|3726 - BARI

...leggete e fate leggere...

IL MINISTRO FERRARI-AGGRADI AI FERROVIERI

Il Ministro Ferrari-Aggradi presiede la seduta del Consiglio di Amministrazione in cui si definiscono gli aumenti del premio di fine esercizio.

Il Consiglio dei Ministri ha oggi approvato il disegno di legge relativo alle nuove competenze accessorie a favore del personale delle Ferrovie dello Stato.

Questo provvedimento si aggiunge a quello recentemente approvato per una nuova e più favorevole disciplina dei turni di lavoro e per la riduzione della durata delle prestazioni settimanali. E' stato anche concesso un premio di fine esercizio, di prossimo pagamento, in misura più elevata di quella degli anni scorsi.

Le provvidenze accordate, che hanno notevolmente migliorato sul piano giuridico ed economico il trattamento dei ferrovieri, costituiscono, nel loro complesso, un ragguardevole sforzo dell'Amministrazione ferroviaria, che confido trovi il giusto apprezzamento da parte di tutto il personale.

I miglioramenti così ottenuti premiano la vostra dedizione all'Azienda e particolarmente la fatica che dovete sopportare nell'adempimento dei vostri compiti, operando spesso in condizioni difficili e di notevole disagio.

Della giusta valutazione del vostro lavoro sono stato sostenitore, come già fecero in precedenza i miei Colleghi, per sollecitare l'adesione del Consiglio dei Ministri ai provvedimenti proposti: e mi è gradito darvi pubblica attestazione dell'unanime riconoscimento del Governo. Sono certo, d'altra parte, che il vostro senso di responsabilità saprà apprezzare quanto è stato fatto, e ciò anche in considerazione della pesante situazione economica in cui tuttora si dibatte l'Azienda ferroviaria.

Difatti, malgrado il confortante aumento degli introiti, determinato dall'accresciuto volume dei traffici, il disavanzo annuale di bilancio supera i 23 miliardi. E l'apporto dello Stato non si limita a tale somma, in quanto l'Azienda ferroviaria fruisce di altri contributi per un ammontare di 70 miliardi circa, ad essa concessi per la copertura di oneri straordinari ed extraziendali. Si tratta, in complesso, di oltre 90 miliardi che gravano così sul tesoro dello Stato.

Credo sia doveroso cogliere la presente occasione per fare appello a tutti ed a ciascuno di voi perchè nei propri posti di lavoro e di responsabilità, ognuno faccia quanto è possibile per ridurre le dimensioni degli oneri che pesano sulla collettività nazionale e si adoperi al massimo delle proprie possibilità affinchè le Ferrovie dello Stato raggiungano quel livello di efficienza economica, oltre che tecnica, che è indispensabile nel quadro generale dello sviluppo economico.

Economicità di gestione ed efficienza tecnica sono i due pilastri sui quali deve poggiare la nostra azione intesa a far sì che le Ferrovie diventino realmente una struttura portante della economia nazionale, secondo i compiti che ad esse spettano in uno Stato moderno e progredito.

L'azione intrapresa negli scorsi anni per ammodernare e potenziare le attrezzature ferroviarie e per migliorare l'organizzazione dei servizi, sarà continuata, avvalendosi dei provvedimenti anche recenti, che ci hanno autorizzato a raccogliere dal mercato del risparmio i mezzi finanziari necessari per la realizzazione di queste opere. Nell'attuazione dei programmi in corso noi ci impegneremo affinchè tali mezzi siano utilizzati nel modo più proficuo e conforme agli obiettivi che ci proponiamo di raggiungere.

Ogni sforzo sarebbe peraltro vano se non fosse accompagnato dall'apporto consapevole e responsabile del personale, che costituisce la parte viva e determinante di tutto il sistema.

Io personalmente e i vostri dirigenti contiamo di darvi costante esempio di dedizione e di attaccamento al servizio, ma è soprattutto su di voi che noi facciamo affidamento perchè siamo consapevoli che, senza la vostra fattiva collaborazione, la nostra attività non può essere coronata da successo, così come — d'altra parte — voi non potete ottenere le concrete soddisfazioni che merita il vostro lavoro, senza prima aver consapevolmente contribuito al progressivo miglioramento della efficienza dell'Azienda e, quindi, al suo successo. Nell'impegno di solidarietà che lega tutta la collettività nazionale, io sono certo che la grande famiglia dei ferrovieri vorrà dare generosamente la propria parte alla grande impresa di progresso e di sviluppo che tutti ci impegna per un migliore avvenire del nostro Paese.

La concessione dei miglioramenti comporterà un maggior onere per l'Azienda di circa L. 5,5 miliardi all'anno, il che rappresenta un aumento di quasi il 15% delle spese complessivamente sostenute per l'attuale trattamento di competenze accessorie.

Per i miglioramenti al personale che fruisce del premio di operosità (circa 100.000 dipendenti) è prevista una maggiore spesa annua di oltre 3,6 miliardi e per il personale di macchina, dei treni e navigante (circa 33.500 dipendenti) è prevista un onere annuo di oltre un miliardo e mezzo.

Proseguendo nel programma di ammodernamento e potenziamento del proprio materiale rotabile le F. S. stanno per mettere in servizio gli elettrotreni della serie E. T. R. 220

ETR 220

quasi un SETTEBELLO

Gli E.T.R. 220 sono una modernissima versione degli elettrotreni E.T.R. 200 ben noti al numeroso pubblico che ad essi ha sempre accordato costante favore per il celere e comodo servizio offerto.

L'orientamento seguito nelle modifiche deriva congiuntamente dalle varie esperienze tecniche di cui si è fatto tesoro in anni di intenso esercizio, dalle preferenze manifestate dalla clientela e dai criteri generali adottati dalle F.S. in materia di nuovi rotabili per viaggiatori. L'Azienda è oggi convinta che il mezzo di trasporto ferroviario è destinato a divenire una specie di piccola, veloce «nave terrestre», nel senso di consentire al viaggiatore la massima comodità e la piena libertà di muoversi, riposarsi e distrarsi in un ambiente luminoso e sobriamente elegante che gli permetta di trascorrere piacevolmente le ore del viaggio.

A questi concetti si informano appunto le principali modifiche degli E.T.R. 220. La verniciatura esterna dell'elettrotreno, in una armonica composizione di verde intenso e grigio pastello, da ad esso l'ultimo tocco di eleganza e modernità.

* * *

Innanzitutto, al nuovo elettrotreno è stata aggiunta dal lato della carrozza servizi, una carrozza a due carrelli. In tal modo è stato possibile aumentare il numero dei posti a sedere da 100 a 154; inoltre nella vettura aggiunta è stato sistemato un elegante bar che dispone di un banco completo di ogni servizio e di un opportuno spazio dove i viaggiatori possono intrattenersi in piedi o seduti su comodi sgabelli fissi.

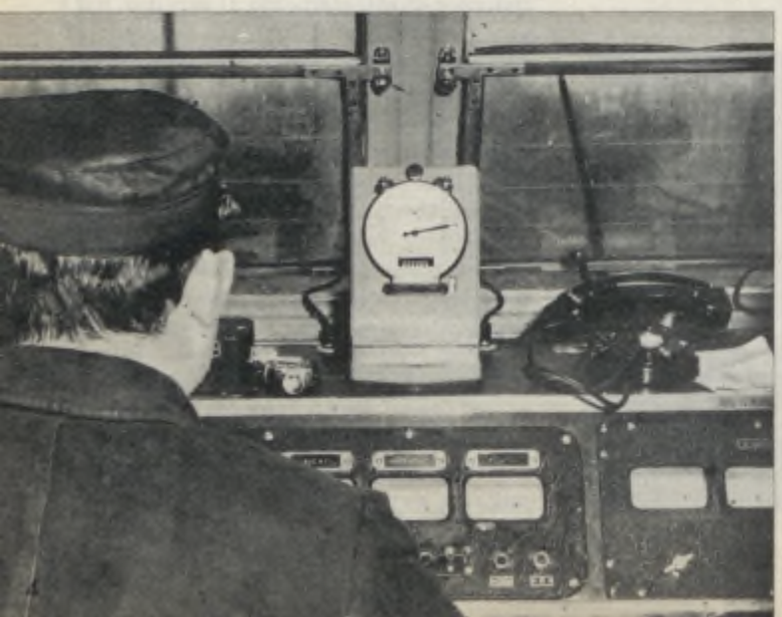
Per utilizzare meglio la potenza installata dei motori di trazione è stato adottato il rapporto di ingranaggi 28/42 in luogo di quello 32/42 dei vecchi elettrotreni ed è stato anche potenziato il reostato di avviamento. Per effetto di tali modifiche l'elettrotreno, mentre potrà ancora raggiungere in piano una velocità massima di 170 km/h, potrà avviarsi su pendenze del 24 per mille.

Per far fronte ai servizi ausiliari della carrozza aggiunta e alimentare gli impianti di condizionamento d'aria, illuminazione ecc. sono stati installati due moto alternatori della potenza complessiva di 130 kw.

Gli organi di presa di corrente sono stati opportunamente modificati allo scopo di migliorare

Interno di una carrozza: stile e funzionalità sono le caratteristiche preminenti dell'E.T.R. 220.

Cabina di guida del nuovo elettrotreno: velocità di prova 150 km/h



Il treno è equipaggiato con 6 motori:

Potenza di ogni motore { **oraria Kw 190** / **continuativa Kw 150**

Tensione normale di alimentazione - Volt 3000/2

Sistema di trasmissione - Albero cavo e ingranaggi

Rapporto di trasmissione - 28/42

Tipo dei motori - eccitazione in serie a 4 poli

Velocità economiche n. 12 { **Motori in serie** / **Motori in serie parallelo** / **Motori in parallelo** / **(3 gradi di indebolimento campo per ciascuna combinazione)**

Velocità massima - 170 km/h

I seguenti apparecchi ed impianti sono alimentati in corrente alternata generata da due gruppi moto alternati da 65 KVA, 220 V, 50 Hz: compressori per il freno, compressori e ventilatori per il condizionamento, impianti di illuminazione a lampade fluorescenti, ventilatori per il reostato, cucina elettrica e bar, raddrizzatori per la carica batteria.

la captazione alle alte velocità.

Anche la distribuzione delle apparecchiature è stata riveduta onde ripartirne in maniera uniforme il peso sugli assi.

L'elettrotreno è composto di quattro carrozze: delle quali tre sono per viaggiatori ed una per i servizi (cucina, postale, bagagliaio, ecc.); ha una lunghezza di m. 87,55 e pesa in assetto di servizio con viaggiatori 170 tonn.

Le casse poggiano su 6 carrelli dei quali: 2 con due motori, 2 con un motore e 2 portanti.

L'ubicazione dei servizi (compresi quelli ristorante e bar) è estremamente razionale e rispon-

de a concetti di perfetta funzionalità. Le due ampie cabine di guida sono collegate tra loro a mezzo telefono.

L'elettrotreno è dotato di impianto di condizionamento, freno ad alta velocità e di impianto di audiodiffusione per notizie ai viaggiatori.

Il primo elettrotreno della nuova serie, l'ETR 221, ha già effettuato le prescritte corse di prova con esito soddisfacente.

In condizioni non favorevoli di alimentazione, è stata infatti raggiunta nella tratta Fidenza-Piacenza la velocità di 174 km/h.

La trasformazione interessa tutti gli ETR 200. La costruzione della carrozza aggiunta, per i primi dieci nuovi mezzi, è stata eseguita dall'industria privata. La cassa è stata fornita incompleta; l'applicazione delle apparecchiature elettriche per il condizionamento d'aria, dei sedili e la verniciatura interna sono eseguite dalle nostre Officine che provvedono anche alla modifica delle carrozze dei vecchi elettrotreni. Questo ultimo lavoro è di notevole mole in quanto richiede una nuova distribuzione delle apparecchiature nella carenatura, la sistemazione del nuovo reostato ad elementi corazzati, la sostituzione di gran parte dei cavi del circuito di trazione, ausiliario e di comando.

Per i rimanenti elettrotreni l'intero lavoro di trasformazione verrà eseguito presso le nostre Officine che provvederanno anche alla costruzione della cassa della carrozza aggiunta.

Giovanni GIOVANNARDI

IL 1° PREMIO IN CASA F. S.

Al 2° Convegno Nazionale A.I.R.P.

Nel moderno scenario dell'EUR, si è svolto a Roma dal 19 al 21 maggio il 2° Convegno Nazionale di studi dell'Associazione Italiana delle Relazioni Pubbliche, ospitato dal Palazzo della Civiltà del Lavoro.

A distanza di tre anni dal primo, il Convegno ha riproposto l'esame delle attività maturate in Italia nel settore delle Relazioni Pubbliche ed ha affrontato argomenti che interessano i settori professionali sia sul piano dello studio che su quello delle concrete realizzazioni. Tre giorni di lavori imperniati su 10 relazioni: l'esauriente scambio di idee che ne è seguito, è valso a costituire una larga base di studio per quanti credono nella funzione della nuova disciplina e nei valori dell'informazione bidirezionale nelle comunità locali, nazionali e internazionali.

Oggi le Relazioni Pubbliche hanno superato la fase più delicata e si affermano dovunque come strumento essenziale della organizzazione democratica della società e del lavoro. Oltre 150.000 sono i professionisti di R.P. che operano nel mondo, associazioni nazionali analoghe all'A.I.R.P. esistono in 13 Paesi, sedici Nazioni sono rappresentate nell'organizzazione internazionale di settore, di cui fa parte l'A.I.R.P., che in Italia ha svolto in questo campo una determinante funzione vivificatrice, animata dalla Presidenza del scn. Caron prima e dell'on. Togni adesso, coordinata e resa continua dal Segretario Generale, dr. De Rossi.

Le F.S. sono da anni associate all'A.I.R.P. ed hanno dato il loro contributo all'attività sociale, come hanno largamente beneficiato delle esperienze comuni e della azione dell'Associazione.

Costante e apprezzato è anche l'apporto delle F.S. al Comitato interministeriale per le Relazioni Pubbliche nella Pubblica Amministrazione, il quale, sotto la presidenza del Prefetto dr. Palutan, ha recentemente concluso un primo, proficuo ciclo di lavori.

La presidenza d'onore del 2° Convegno Nazionale è stata detenuta dal Senatore Caron e la presidenza effettiva dall'on. Togni, Ministro dei LL.PP.

I lavori sono stati magistralmente diretti dai due Vice-Presidenti ing. Chiodelli e prof. Fantini, e riassunti dal prof. Pantaleo.

Il ciclo si è concluso con il conferimento dei premi A.I.R.P.

Il primo, messo in palio dalla Snia Viscosa, è stato assegnato ex-aequo al prof. Marcello Amendola, della Presidenza del Consiglio, e al dr. Mario Pellegrino, delle F.S., dirigente del Centro Relazioni Aziendali del Servizio Affari Generali e Responsabile di «Voci della Rotaia».

Questo riconoscimento onora non solo me — ci ha detto il funzionario premiato — ma la stessa Azienda, nel cui clima — condizione «sine qua non» — il lavoro di R.P. può svolgersi e prosperare, ed onora altresì l'esiguo gruppo di elementi che prodigano intelligenza ed impegno in un lavoro che deve svolgersi in «équipe» per rendere in pieno.

Gli altri premi sono stati assegnati come segue:

il 2° offerto dalla «Mineraria Prealpina» per la migliore iniziativa personale nel campo delle R.P., è stato assegnato al dr. Majello, Consulente di Relazioni Pubbliche. Il premio della Presidenza del Consiglio è stato assegnato ex-aequo al dr. Merlo dell'INAM e alla dott.ssa Talienti. Il premio dell'Associazione Nazionale tra le Banche Popolari e dell'Istituto Centrale delle Banche Popolari Italiane, è andato al dr. Piersanti dell'ENPI. La medaglia d'oro offerta dall'Unione Commercianti di Milano è stata assegnata al Consulente di Relazioni Pubbliche dr. Dal Torso. Il dr. Ubaldi ha avuto il premio offerto dall'Unione Italiana Camere di Commercio, Industria e Agricoltura, consistente in una medaglia d'argento.

La Commissione giudicatrice è stata presieduta dal prof. Oddone Fantini.

Michele DARD

In alto: Un aspetto della sala durante i lavori del 2° Convegno Nazionale A.I.R.P. - A destra: Il Direttore di «Voci» riceve il premio dall'On. Togni, Presidente dell'A.I.R.P.

GIUGNO T.E.

dell'Ing. ETTORE LEPPO
Direttore del Servizio I. E.

T.E. sulla Catania-Siracusa: qui la linea corre lungo le saline di Augusta

Per i treni del nuovo orario, trazione elettrica sulla Alessandria-Novara-Arona (diramazione Oleggio-Laveno), sulla Novara-Rho, la Catania-Siracusa e la Foligno-Terontola

Sulla grande scacchiera della rete italiana si va completando il gigantesco quadro della trasformazione T.E. della maggior parte del traffico ferroviario.

Quasi a plagiare la natura in pieno rigoglio, questo Giugno T.E. ha «maturato» alcune delle più rilevanti mete previste per il 1960 e che interessano linee a Nord, a Sud e nel centro d'Italia: l'Alessandria-Novara-Arona (con diramazione Oleggio-Laveno), la Novara-Rho, la Catania-Siracusa, la Foligno-Terontola.

Queste nuove elettrificazioni, non esauriscono, naturalmente, la loro importanza nel solo settore ferroviario ma portano un contributo notevole allo sviluppo economico delle regioni interessate.

Non a caso, invero, la trasformazione a T.E. dell'Alessandria-Novara-Arona e della diramazione Oleggio-Laveno fu, assieme alla Gallarate-Luino, decisa come uno dei più urgenti lavori per il potenziamento delle comunicazioni ferroviarie fra l'Italia e la Svizzera. Con esse infatti (la Gallarate-Luino a trazione elettrica è stata ultimata esattamente un anno fa) vengono sensibilmente migliorati i collegamenti fra i centri commerciali ed industriali di Savona e Genova e i transiti di Domodossola e di Luino. Un traffico che annualmente si aggira intorno a 300 milioni di T.K.V.T.C. (tonnellate chilometro virtuali di treno completo) verrà così effettuato completamente a trazione elettrica: è facile prevedere che esso aumenterà notevolmente, anche perché potranno essere instradati sulla nuova linea quei treni provenienti da Genova che ora sono dirottati per la Voghera-Milano già elettrificata.

Ma ciò non basta: l'intero basso Piemonte, soprattutto Alessandria, e il Novarese riceveranno nuovo impulso per le loro attività.

Posta al margine della pianura padana, sulle vie che dall'Appennino Ligure scendono verso Milano e Torino, o risalgono verso il confine svizzero, Alessandria fin dalle sue origini che rimontano al XII secolo, fu centro di grande importanza strategica e commerciale. Con l'elettrificazione essa rafforza oggi la sua funzione di grande nodo ferroviario, e combatte concretamente la sua battaglia contro la concorrenza delle vicine città industriali che ha un po' soffocato le numerose e fiorenti attività di cui essa viveva.

Anche per Novara la nuova opera rappresenta un valido aiuto alle sue varie industrie sorte in questo ultimo cinquantennio e particolarmente attive nel campo metalmeccanico, chimico, alimentare, tessile e grafico editoriale. E attorno al capoluogo tutta la provincia trarrà vantaggi dalle più celeri e comode comunicazioni ferroviarie: dalla parte alta, dove si concentrano, sostenute dall'energia elettrica degli impianti alpini, le industrie chimiche e siderurgiche, alla zona media e bassa ove fiorisce l'industria tessile di tutte le specialità; dalle rigogliose risaie che rivaleggiano con quelle vercellesi ai verdi campi in cui sono modernamente sviluppate le più varie colture.

Infine la nuova elettrificazione potrà far scoprire ai viaggiatori italiani e stranieri un nuovo originale itinerario turistico che unisce rapidamente alcuni dei più bei paesaggi italiani: i prati di un verde pregno di umide ombre azzurre, per la roccia scura che traspare tra l'erba, delle montagne che scendono alla Val d'Ossola; le stupende brughiere in vista dei monti; Stresa e le rive suggestive del lago Maggiore; le colline su cui prospera rigoglioso il vigneto, disseminate di castelli che danno al vecchio Piemonte una pittoresca cornice feudale, e infine le meraviglie della Riviera Ligure.

Tutto ciò mette in risalto l'impegno dell'Azienda ferroviaria che per l'esecuzione dell'opera ha impiegato oltre 8 miliardi e mezzo di lire (finanziati con il prestito concesso dalle Ferrovie Federali Svizzere alle F.S.), per circa un milione di giornate di mano d'opera, cui si devono aggiungere 2.360 milioni di lire per l'acquisto di 18 locomotori E 636 da impiegare sulla linea. Tra i lavori eseguiti ricordiamo la costruzione delle linee di contatto su uno sviluppo complessivo di 280 km. di binario, la sistemazione delle stazioni (particolarmente importanti quelli ad Alessandria, centro e smistamento), l'adeguamento degli impianti di segnalamento e sicurezza, di illuminazione dei piazzali; la costruzione di 3 sottostazioni elettriche a Novara, Mortara e Valenza, la costruzione di una conduttura primaria che collega le sopracitate S.S.E. e prosegue fino alla sottostazione di Milano Rogoredo con uno sviluppo di 116 km. (per questa opera sono state superate anche difficoltà notevoli, come gli attraversamenti dei fiumi Po e Ticino che hanno richiesto la costruzione di fondazioni speciali trivellate); l'adeguamento degli impianti di telecomunicazione, con ampliamento, tra l'altro, delle centrali telefoniche automatiche di Alessandria, Arona e Domodossola e la installazione di quelle nuove di Novara e Mortara; la costruzione di 7 fabbricati alloggi e di 2 fabbricati per servizi e, infine, la sistemazione dell'armamento della linea e di cavalcavia, sottovie e gallerie per permettere il passaggio della sagoma T.E.

* * *

Contemporaneamente a queste linee è stata elettrificata anche la tratta Novara-Rho. E' questa una prima fase della trasformazione a trazione elettrica della linea Torino-Milano, già in corso di esecuzione tra Torino e Novara. L'attivazione dell'esercizio a T.E. sulla intera linea è prevista per il maggio del prossimo anno: questa anticipata elettrificazione permette di effettuare fin d'ora con treni elettrici le comunicazioni locali fra Novara e Milano, e migliora anche in questa direzione le comunicazioni ferro-

viarie del novarese favorendo in particolare la naturale gravitazione verso la Lombardia della città piemontese, già storicamente legata all'antico Ducato di Milano.

Non meno importante della elettrificazione delle linee piemontesi è quella della Catania-Siracusa che completa (dopo quelle della Messina-Palermo e della Messina-Catania) l'opera di trasformazione a T.E. delle linee costiere della Sicilia, con notevole miglioramento delle comunicazioni dei centri turistici, agricoli e industriali di questa regione.

Scriveva alcuni anni fa quell'attento testimone che è Piovene nel suo notissimo *Viaggio in Italia* « ...Del resto Catania industriale non deve essere vista isolatamente, perchè tutta la costa, da Catania a Siracusa, insieme con Palermo e forse con Trapani, deve concentrare il più dell'industria isolana. Una necessità per lo sviluppo economico di Catania, come di Siracusa, sono le più spedite comunicazioni, per esempio l'elettrificazione della Siracusa-Messina. La merce oggi, agrumi compresi, avendo perduto i suoi grandi mercati oltremarini, viaggia di preferenza per ferrovia... ». Oggi finalmente questa aspirazione è una realtà che compensa gli sforzi degli agricoltori, dei commercianti, degli industriali catanesi e siracusani. Essi, come forse in nessuna altra parte dell'Isola, hanno dato impulso alla meccanizzazione delle colture, alla costituzione di centrali ortofrutticole con lavorazione a catena, alla creazione di stabilimenti per la trasformazione dei prodotti in gelatine, marmellate e succhi. Oggi i famosi « tarocchi » di Lentini, la capitale degli aranci, i selezionati prodotti dei grandi agrumeti, vanto di questa zona siciliana, potranno più celermente raggiungere il Continente. Con la nuova elettrificazione, in particolare, la Azienda ferroviaria è venuta incontro alla trasformazione economica di Siracusa, dove lo sviluppo industriale si disegna sempre più netto, mette solide basi e prende forma consistente: cementifici, industrie chimiche, cartiere, vetrerie sono sorte o stanno sorgendo attorno alla città in un fervido susseguirsi di opere ed iniziative.

E' prevedibile pertanto che l'attuale volume annuale di traffico che è di circa 580 milioni di T.K.V.T.C., subirà un notevole aumento.

Le maggiori velocità dei treni elettrici rispetto quelli a vapore, che permetteranno di realizzare sulla Catania-Siracusa un guadagno medio di orario di ben 24 minuti, saranno particolarmente gradite alle migliaia di turisti e di appassionati che trovano a Siracusa il più complesso centro archeologico del mondo classico mediterraneo.

Anche per questa elettrificazione — che si inquadra nel vasto piano di potenziamento della Sicilia promosso dal Governo e dalla Regione — notevole è stato l'impegno tecnico e finanziario dell'Azienda ferroviaria. Esso è venuto così ancora ad aumentare il risolutivo contributo da essa dato allo sviluppo economico dell'Isola.

Sono stati infatti spesi 3.230 milioni di lire, oltre ai 1.590 milioni di lire per l'acquisto di 12 locomotori E 636 e sono state impiegate circa 400 mila giornate lavorative. Tra i lavori più notevoli ricordiamo: l'elettrificazione di 130 km. di binari, la costruzione di 3 sottostazioni elettriche (a Lentini, Megara e Siracusa) e di una conduttura primaria lunga circa 70 km. per il trasporto della corrente. Sono stati anche qui adeguati gli impianti di telecomunicazione, segnalamento e sicurezza, illuminazione, sistemati i piazzali delle stazioni; sono stati costruiti cinque fabbricati alloggi, ed infine sistemati 9 ponti in ferro e numerosi cavalcavia e alcune gallerie.

* * *

L'elettrificazione della linea Foligno-Terontola — nel cuore della verde Umbria, dalla morbida bellezza, stemperata dalla costellazione delle città in altura — fa parte del programma di potenziamento e di ammodernamento della rete ferroviaria previsto nel Piano Quinquennale.

E' questo un esempio di quegli allacciamenti trasversali che recano notevoli benefici non solo alle comunicazioni delle località collegate ma anche alle arterie di traffico cui si uniscono. Infatti il collegamento tra Foligno sulla linea Roma-Ancona e Terontola sulla Roma-Firenze dà la possibilità di utilizzare questo itinerario come secondo instradamento diretto di treni elettrici fra Terontola e Orte, e di effettuare interamente a trazione elettrica i treni Roma-Firenze via Perugia. Esso poi migliora sensibilmente le comunicazioni con gli importanti centri turistici di Perugia ed Assisi.

Le maggiori velocità permesse dai treni elettrici daranno un guadagno medio di orario di circa 30 minuti: questo solo dato dimostra l'importanza dell'opera ove si consideri che il traffico annuo attuale è di circa 230 milioni di T.K.V.T.C. L'elettrificazione porterà sicuramente ad un aumento di esso compensando in parte le difficoltà economiche di questa zona che è tagliata fuori dalle grandi vie di comunicazione, con sperabili e concreti vantaggi per il commercio e per le fiorenti industrie dolciarie di Perugia.

Linea Novara-Arona: debutta la T.E. a Sesto Calende

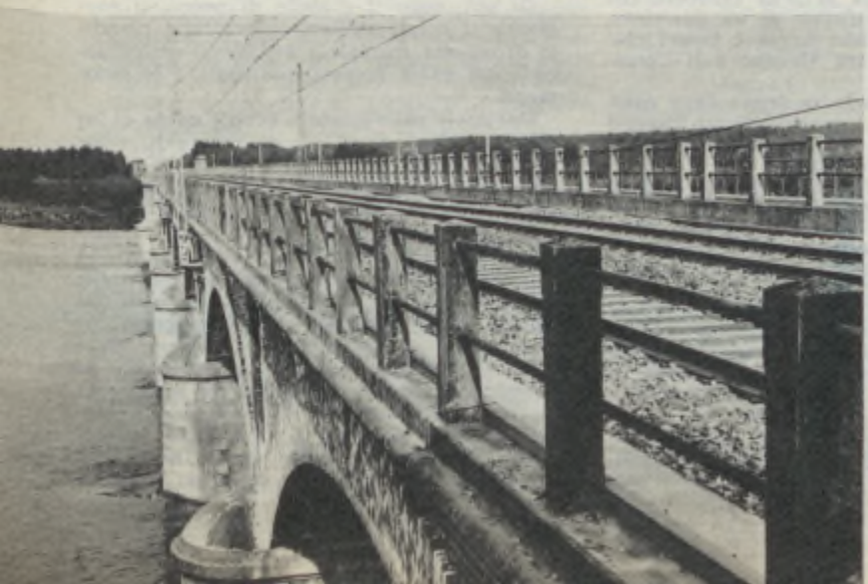
Per il compimento dell'opera sono stati elettrificati 82 km. di binario, sono stati costruiti 3 fabbricati alloggi (a Bastia, Perugia e Passignano) e tre fabbricati di servizio; si è provveduto all'alimentazione della linea attraverso le presistenti sottostazioni di Camucia e di Foligno; sono stati adeguati impianti di segnalamento di sicurezza e di illuminazione dei piazzali; infine, sono stati sistemati l'armamento dei binari, un ponte in ferro e 35 ponticelli, nonché le gallerie per ricavare la sagoma T.E.

L'importo dei lavori è stato di oltre 2 miliardi, più 1.165 milioni di lire per l'acquisto di 3 locomotori E 636 e di 5 coppie di elettromotrici con rimorchio. Sono state complessivamente impiegate 250 mila giornate di mano d'opera.

* * *

Terminiamo questo nostro panorama ricordando l'attivazione dell'apparato centrale elettrico a leve di itinerario nella stazione di Reggio Emilia, importantissimo nodo della linea Bologna-Piacenza che è una delle maggiori arterie della nostra rete. Su questa linea, infatti, confluisce la maggior parte del traffico tra il Nord ed il Sud della Penisola, e da tempo si sentiva la necessità di un adeguamento degli impianti delle stazioni alle esigenze del traffico in continua rapida espansione.

Linea Alessandria-Novara-Arona (le nuove condutture di contatto sul ponte sul Po a Valenza) e linea Foligno-Terontola (conduttura di contatto e alimentatore alla stazione di Passignano)



VIAGGIO INAUGURALE DELLA NUOVA NAVE TRAGHETTO

ALZA-BANDIERA SULLA "REGGIO"

Alla presenza del Sottosegretario ai Trasporti, on. Foderaro, con la rappresentanza della Direzione Generale e dei Servizi Movimento, Trazione, Lavori, Commerciale e I.E., delle Direzioni Compartimentali di Reggio Calabria e di Palermo e con l'intervento delle massime Autorità Civili e Militari della Calabria e della Sicilia, si è svolta la cerimonia della consegna della bandiera di navigazione, alla N.T. «Reggio».

La benedizione della nave. A destra di Mons. Ferro, Arcivescovo Metropolitano, l'on. Foderaro, Sottosegretario ai Trasporti

* * *

Guardatela: pare un bulldog. L'hanno chiamata l'«Ammiraglia dello Stretto», per la sua velocità e per la capacità di quel ventre pauroso che si spalanca a inghiottire carri, uomini e carri, merci e carri, turismo e carri. A terra, con la bocca dischiusa in una dentiera d'acciaio, il levriero diviene bulldog e ronfa asmatico al molo. Poi, su quella striscia di mare troppo bella e troppo nota per essere descritta, in una nebbiolina di raggi di sole che sa del caldo e del torpore del mezzodì, l'«Ammiraglia» risfodera greche e divisa e vola, con le sue 3700 tonnellate, velocemente verso Messina, lei che si chiama «Reggio», così che due tappe di un traghetto di linea paiono quasi un pensiero gentile, un appuntamento fra due città che si rimirano tutto il giorno nello stesso specchio.

Si naviga, nell'atmosfera un po' accaldata e festaiola dei viaggi inaugurali, che hanno sempre qualche poltrona di meno, qualche pavese di troppo, qualche cappellino da signora fuori stagione: intorno, fra il fischiare della sirena felice e petulante, sono le barche allampanate e impossibili dei «cacciatori» del pesce spada.

La «Reggio» passa fra esse come una signora: non per niente è ammiraglia. Pensate: cinque milioni e mezzo di viaggiatori, trecentomila carri ferroviari, centoventicinquemila automezzi, questo è il flusso ininterrotto che corre durante un anno sull'autostrada del mare fra Reggio Calabria e Messina. Da ieri un'altra pista volante, la più moderna e la più comoda, è venuta ad allargare questa autostrada di onde e di sale. E' un grosso bestione dal ventre brulicante di rotaie e vagoni come una grandiosa stazione di metropolitana; ma sopra, sui ponti, nei saloni-bar, tutto riprende il tono lieve e civettuolo di yacht alla sua prima crociera. E una crociera, breve e veloce, abbiamo compiuto con un carico incredibile di folla fra Villa San Giovanni, Reggio, Scilla, Bagnara e Messina.

Reggio, Messina, e questa potente nave traghetto che completa l'attrezzatura per i collegamenti fra isola e continente: non si poteva così non parlare dei problemi del Mezzogiorno, delle infrastrutture per un'economia in rinascita, dell'unità di interessi e di intenti fra Sicilia e Calabria, e via via fino a Garibaldi, alle manifestazioni del centenario.

Tutto, fra noi, finisce in inni e bandiere: ed è stato un bene, ieri, perchè dietro le cifre, baldanzose, del nuovo traghetto (che possono dire poco ai molti che non sono qui) c'è una realtà economica, che è anche una realtà nazionale: lo sforzo di eliminare fra regione e regione strozzature economiche che si risolvono in anchilosi civili e sociali.

«Questa nave — si legge sulla grande targa di bronzo della prua della «Reggio» — destinata allo sviluppo dei traffici del Meridione d'Italia è stata costruita con il contributo della Cassa del Mezzo-

---

LA NAVE DENTRO E FUORI

FUNZIONALITA' E COMFORT DELL'AMMIRAGLIA

Siamo al vertice dell'invasatura, là dove la «Reggio», con la prua sollevata come la celata dell'elmo di un guerriero in riposo, continua in sé i binari che il mare interrompe tra Messina e il Continente.

Nell'interno sul ponte in legno Jang calafatato, si distendono i quattro binari disposti a fuso sui quali 13 carrozze viaggiatori potranno ogni volta traghettare.

Qui la schiera degli arredatori ha lasciato libere le strutture della nave come in un hangar; i bagli, le tughe, le squadre, sono appena coperte da uno strato di biacca, incontaminate nella loro funzione di puntoni o tiranti.

I principali servizi della nave sono invece sistemati sopra e sotto la galleria dei binari, dalla quale varie scalette discendono sotto coperta dove trovano posto la cambusa, il locale del timone di prora, la cala nostromo, gli alloggi e le mense degli ufficiali, sottufficiali, motoristi e marinai, il salone di 2ª classe, gli alloggi per il personale ferroviario e per i camerieri di bordo, 10 cabine passeggeri ad uno e due posti tutte pavimentate di gomma e dotate di mobili in mogano o noce, con tappezzerie in seta e materassi in gommapiuma.

Il viaggiatore che scende dalle carrozze ricoverate sul ponte binari della nave, trova, in corrispondenza dello sportello della propria vettura, una scaletta che gli consente di salire al soprastante ponte passeggiata.

Di qui, dopo il castello di prora, si raggiunge il ponte-prodiero-autovetture, rivestito di gomma speciale a blocchetti antisdrucciolo sul quale possono posteggiare 24 automezzi.

Dal ponte passeggiata si accede anche al luminoso salone di 1ª cl., ai ristoranti, ripostierie e saloni bar di 1ª e 2ª cl. In questi ambienti, gli arredatori e gli artigiani — poeti della materia — hanno dosato minuziosamente i pieni e i vuoti, moltiplicando con effetti di luce e ombra, gli spazi, creando con abilità e fantasia soluzioni di colore, eliminando quel senso di oppressione dato dal soffitto basso, falsando così il rapporto tra il verticale e l'orizzontale. Le pareti rivestite in laminato plastico, i pavimenti in gomma variegata a vari colori con sottofondo elastico ininfiammabile in neoprene, i mobili in legno pregiato a fibra forte, le poltrone, i divani, le sedie sia in legno che metalliche tutte di linea moderna e razio-

giorno ». Sono tre miliardi e mezzo di lire sulle cui ali la più potente nave della flotta ferroviaria italiana è giunta trionfante dai cantieri di Riva Trigoso alle acque serene di Reggio. Tre miliardi e mezzo per trentacinque carri ferroviari carichi di arance e di zolfo, di manufatti e di verdure che ad ogni corsa l'« ammiraglia » sbarcherà con centinaia di turisti sui moli delle sue tappe giornaliere.

« L'entrata in linea della « Reggio » — ha detto il Sottosegretario ai Trasporti on. Foderaro nel suo discorso ufficiale — costituisce non solo un apporto completo alla flotta ferroviaria ma un simbolo di grande valore che, nell'infaticabile andirivieni delle navi, vuole significare come, nella dinamica delle comunicazioni moderne, Settentrione e Mezzogiorno debbono divenire solo espressioni geografiche ».

Giusto: perché, negli anni cento di Garibaldi, mentre il ritmo per l'applicazione del MEC prende una frettolosità talvolta sbalorditiva, è bene ricordare la necessità di concludere l'integrazione economica d'Italia. Senza disguidi e senza strozzature. Con la fluidità e il potenziamento dei traffici anche.

G. BARBIELLINI-AMIDEI

(Dal « Giornale d'Italia »)

Sul ponte dell'« Ammiraglia »

---

nale, imbottite con complessi a molle oppure in gommapiuma e completamente tappezzate in vinilpelle o resinflex di colori vivaci, i tendaggi in seta stampata a colori e foderati, rendono il soggiorno veramente gradito.

Gli altri servizi completano eccellentemente l'ospitalità.

Dal riscaldamento elettrico, all'impianto telefonico servito da una centrale automatica, dai bar tutti dotati di bancone frigorifero indipendente (dalle celle frigorifere della cambusa) che alimenta tra l'altro il pozzetto gelati e l'acqua refrigerata potabile, all'impianto completo per la confezione del pane, dalle cucine a nafta ai servizi igienici pavimentati e zoccolati in piastrelle di mosaico porcellanato.

Più su il ponte lance, con i locali delle timonerie prodiere e poppiere, gli alloggi del comandante, del 1° ufficiale e del direttore di macchina, le cucine passeggeri collegate con le sottostanti riposterie dei ristoranti mediante montacarichi elettrici, 12 cabine passeggeri, la sala nautica, il locale del gruppo elettrogeno di emergenza e la stazione radio con radiotelefoni per il pubblico.

Sul ponte le otto lance metalliche in lega leggera sonnecchiano tranquille sotto lo sguardo vigile dei due radar che già ispezionano il mare.

Davide SCIOLI

CADE L'ULTIMO MURO DI NAPOLI CENTRALE

Esattamente a 93 anni dalla sua nascita, alle ore 12,30 del giorno 6 maggio 1960, è caduto sotto il piccone demolitore l'ultimo muro del vecchio fabbricato della Stazione di Napoli Centrale.

Vi è stata una cerimonia: semplice, intima cerimonia, fatta anche di un po' di mestizia e di nostalgia, perchè, come ha detto l'ing. Borriello, Direttore Compartimentale di Napoli, insieme alle pietre che gli autocarri hanno portato via, se n'è andato via anche un pezzetto di noi, una parte dei nostri ricordi di partenopei.

Da Roma sono venuti espressamente il Sottosegretario ai Trasporti, on.le Foderaro, il Direttore Generale, ing. Rissone, il Direttore del Servizio Lavori, ing. Fienga, il Capo del gruppo architettura, ing. Perilli.

Tra le autorità napoletane, presenti il Commissario Straordinario Correra, il vice prefetto Rizzoli, il vice questore La Grotta, il Presidente dell'Ente Porto, on.le Salerno e molti altri.

Presenti, inoltre, alcuni degli architetti progettisti della nuova opera, rappresentanti delle ditte appaltatrici dei lavori, tutti i Capi delle Divisioni, numerosi funzionari e dipendenti, nonchè le maestranze che hanno, per un po', lasciato il lavoro.

I convenuti hanno attentamente visitato i lavori compiuti e quelli in corso, accompagnati dal dinamico ing. Fatuzzo, Capo della Divisione Lavori di Napoli. Particolare attenzione è stata prestata ai lavori in corso per la copertura della trincea della stazione sotterranea di Piazza Garibaldi, al di sopra della quale sorgerà una amplissima piazza.

Prima dell'ultimo colpo di piccone, ha pronunciato commosse parole il Direttore Compartimentale, ing. Borriello, il quale ha dato l'addio alla vecchia stazione a nome dei ferrovieri napoletani e della cittadinanza di Napoli.

Subito dopo, il Commissario Straordinario ha porto al Sottosegretario ai Trasporti il saluto di Napoli, ringraziando il Governo per quanto sta facendo per la città partenopea.

Alla fine, ha preso la parola l'on. Foderaro, il quale ha rievocato il fascino dei ricordi legati alla vecchia stazione, e — nel contempo — ha tenuto a mettere in evidenza l'importanza della nuova opera, dichiarandosi lieto di vedere sorgere in Napoli la più moderna e funzionale stazione ferroviaria d'Italia e forse d'Europa.

In particolare il Sottosegretario ha voluto ricordare, con parole di alto elogio, l'opera svolta dall'ing. Rissone per la realizzazione della nuova costruzione, fin da quando era Capo Compartimento di Napoli, dall'ing. Fienga, dall'architetto Perilli, dall'ing. Nicolosi, nonchè dagli architetti progettisti, dalle ditte tutte e dalle maestranze. Un vivo ringraziamento e... una esortazione a stringere i tempi di realizzazione, ha rivolto, infine, all'ing. Borriello, esprimendo la speranza di vedere compiuta l'opera al più presto.

Domenico MANGANELLI

Evoluzione tecnica e stampa aziendale

Il tema del recente Convegno Nazionale, organizzato con tanta signorilità dagli amici dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, è risultato particolarmente aderente allo spirito del nostro tempo, come è apparso dagli interessanti dibattiti che ha suscitato.

Ai più diversi livelli di cultura e di preparazione professionale, tutti noi, uomini del XX secolo, rischiamo direi quasi quotidianamente di essere tagliati fuori dal progresso della scienza e della tecnica, che non solo rinnova ma spesso addirittura sconvolge le strutture di una tradizione scientifica e di una esperienza che non avevamo certo giudicato così provvisorie. Nelle discussioni che hanno seguito la brillante relazione del dr. Paolo Polese ci siamo chiesti dunque se i nostri giornali hanno un compito da assolvere in questo campo e se sono in grado di assolverlo. Le risposte, come si conviene ad ogni feconda discussione, si sono articolate in una gamma di pareri che hanno confermato l'esistenza di un problema tuttora vivo e suscettibile di sviluppi.

Per quanto concerne la conoscenza del proprio lavoro e della evoluzione tecnica e tecnologica ad esso connessa, si è riconosciuto che il giornale aziendale deve portarvi un contributo costante: le nuove tecniche impongono aggiornamenti e perfezionamenti continui, specializzazioni sempre più precise. L'avvento della « automazione » porta a trasferire l'occupazione operaia in nuove funzioni, nuove capacità. Lavoro sempre più qualificato, meno fatica, più applicazione di facoltà intellettive. In questo evolvere della Azienda in ogni campo di produzione, dal manuale all'intellettuale, l'azione di stimolo ad apprendere nuove tecniche a formarsi per più elevati compiti tecnici è essenzialissima attribuzione dei nostri Giornali. Semmai si dovrà meglio definire i limiti e la natura di questo contributo, specie laddove — come credo avvenga, ad esempio, nel caso delle F.S. — esistono pubblicazioni tecnico-professionali specializzate che hanno modo di meglio affrontare ed approfondire questi temi. Si tratterà in questo caso di definire con chiarezza i rispettivi campi d'azione, lasciando al giornale aziendale la parte più propriamente informativa, corredata da note divulgative.

Quanto alla formazione e all'aggiornamento di una « cultura » che vada oltre la conoscenza strettamente professionale e si agganci ai grandi avvenimenti tecnici e scientifici del nostro tempo, autorevoli, meditati, appassionati interventi hanno consentito una rassegna davvero esauriente sull'argomento. « Cultura » è parola grave estremamente impegnativa e probabilmente eccedente le effettive possibilità di un giornale aziendale: meglio, forse attribuire alla nostra Stampa una funzione di invito e di introduzione alla cultura. Ogni numero dei nostri giornali si presenta come una finestra aperta sul mondo per cogliere gli aspetti più salienti del progresso tecnico e scientifico. Ma si tenga in ogni caso presente che il pubblico dei nostri lettori, estremamente eterogeneo, può trovare il minimo comune denominatore dell'interesse solo in una trattazione che conservi un carattere prevalentemente divulgativo, tale da poter interessare in basso senza deludere in alto.

Fra le discussioni suscitate dal tema proposto, mi sono sembrate particolarmente appassionate quelle relative all'orientamento dei dipendenti-genitori nella scelta e nell'avviamento dei figli sulla strada professionale più idonea, mediante un opportuno inquadramento dei relativi problemi. Anche in questo campo, sono rilevanti le conseguenze dell'evoluzione tecnologica, capace di svalutare attività fino a ieri importanti e preminenti, e di creare nuovi settori di lavoro, cui è possibile indirizzarsi solo con la tempestiva preparazione e specializzazione.

La nostra stampa può molto in questo campo: e, in particolare, può contribuire all'orientamento professionale delle nuove leve delle Aziende, dove per tradizione si avvicendano talvolta più generazioni di una stessa famiglia. Ma occorre che le nuove leve sappiano presto che non potranno ricalcare le orme delle vecchie. Laddove serviva un buon contabile servirà domani un esperto di centri meccanografici; laddove bastava solo un manovale dal fisico robusto, servirà un operaio specializzato che sappia utilizzare con accortezza e tempestività macchinari talvolta anche complessi.

Così i compiti che ci attendono, e che questo 11 Convegno ha efficacemente puntualizzato, sono tanto importanti quanto onerosi. Più di sempre direi, abbiamo visto la nostra azione come espressione e riprova della fedeltà ai principi della nostra stampa: strumento di informazione ma soprattutto strumento di premurosa solidarietà verso una categoria di lettori legati a noi dai cordiali vincoli della quotidiana collaborazione nel campo del lavoro.

Silvio GOLZIO
Presidente A.S.A.I.

I LAVORI DEL CONVEGNO

NUOVI COMPITI E NUOVE PROSPETTIVE

In una simpatica atmosfera di cordialità è stato inaugurato la mattina del 27 maggio, nella sala delle manifestazioni della Fiera Campionaria di Cagliari, l'11° Convegno Nazionale della Stampa Aziendale, organizzato quest'anno dall'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato.

Numerose autorità politiche, militari e civili, tra le quali l'on. Agostino Cerioni, Presidente del Consiglio Regionale Sardo, l'on. Salvatore Cara, Assessore all'Igiene, e alla Sanità, in rappresentanza del Presidente della Giunta Regionale Sarda, hanno preso parte alla manifestazione nella sala gremita da oltre centotrenta rappresentanti di periodici editi da ottantaquattro fra le maggiori aziende d'Italia.

Il Convegno è stato aperto alle ore 10 dal Presidente della Stampa Aziendale Italiana prof. Silvio Golzio, dopo che autorità e convegnisti erano stati accolti al loro ingresso in sala da un gruppo folkloristico di signorine in costume sardo che avevano distribuito fiori alle signore.

Ha preso per primo la parola il Vice Direttore Generale delle F.S. dr. Luigi Branca, che ha illustrato il significato e gli scopi del Convegno, rivolgendo poi ai presenti l'augurio di un proficuo lavoro. Hanno parlato quindi l'on. Cara, che ha portato il saluto e l'augurio del Presidente della Regione, on. Corrias, ed il Presidente della Società Elettrica Sarla, conte Raimondo Orrù, il quale ha sottolineato l'importanza assunta in tutto il mondo della Stampa Aziendale, la cui funzione è rivolta ad illustrare ai lavoratori i sistemi, i mezzi e l'organizzazione dei vari complessi industriali e aziendali. Ha parlato infine il prof. Golzio il quale ha illustrato il tema del Convegno riguardante i « nuovi compiti della S.A. in relazione al progresso della scienza e della tecnica » di cui sarà poi relatore il dr. Polese.

La cerimonia inaugurale ha avuto termine con la relazione del prof. Vannutelli sui lavori della giuria del « Premio Paces 1959 ».

Quest'anno sono stati esaminati duecento elaborati ed assegnati complessivamente 24 premi. Il primo premio ex-aequo, per la sezione «Rubriche Periodiche», è stato vinto dal nostro collaboratore Ar-

Parla il prof. Golzio, Presidente dell'A.S.A.I.

mando Nanni, mentre meritevoli di segnalazione sono stati inoltre giudicati il Dr. Raffaello Campagnari della Segreteria Compartimentale di Verona e Gian Luigi Gazzetti, già dell'Ufficio Stampa del Ministro dei Trasporti, rispettivamente per l'articolo « Viaggiò sulle rotaie la vittoria del 1859 » e per i servizi come corrispondente viaggiante. Il premio messo in palio dalla nostra Azienda, e consistente in un biglietto gratuito di prima classe per 2.000 km, è stato vinto dal sig. Pasquale Moletti della Rinascente-Upim di Milano per il servizio fotografico: « Viaggiare, Viaggiare ».

Dopo la cerimonia, autorità e convegnisti hanno visitato la Mostra della Stampa Aziendale egregiamente allestita nello stesso salone della Fiera a cura della Società Elettrica Sarda e dell'Azienda Autonoma delle F.S.

I lavori del Convegno hanno ripreso nel pomeriggio con l'Assemblea dei rappresentanti delle Aziende aderenti all'A.S.A.I., durante la quale il prof. Golzio ha riferito ampiamente sull'attività svolta dal Comitato Direttivo durante lo scorso anno ed ha invitato i presenti a procedere alla votazione per il rinnovo parziale delle cariche sociali. Fra i nuovi Consiglieri eletti risultava anche il nostro Direttore, che rappresenterà quindi l'Azienda delle F.S. in seno all'Associazione.

Il dr. Polese, Direttore del Personale della Pirelli, ha letto la relazione di base, sulla quale interloquivano i delegati Negroni, Pestelli, Traverso, Scotolato, Gattuso, Ralli, Norlasso e Terranova.

Nel frattempo le famiglie dei convegnisti hanno visitato la città sepolta di Nora.

I lavori si concludevano nella mattinata del giorno 28 dopo gli interventi dei colleghi Romano, Bandini-Buti, Tonellini, Belli, Cattaneo, Cabriolù e Vannutelli sulla relazione Polese. Quest'ultimo, dopo aver ringraziato tutti coloro che avevano partecipato alla discussione, portando ad essa il contributo della loro personale esperienza, ha sottolineato la concretezza degli interventi e delle proposte avanzate, che saranno oggetto di attento studio da parte degli organi direttivi dell'ASAI.

Il Convegno è stato concluso dal prof. Golzio, il quale ha confermato che le indicazioni emerse costituiranno materia di proficuo lavoro per il raggiungimento dei fini che l'Associazione si propone.

Nel pomeriggio i Convegnisti e i loro familiari, in autopullman, hanno raggiunto il villaggio di Barumini, sostando presso il nuraghe, uno fra i più ben conservati della Sardegna.

Al pranzo d'onore offerto dalla nostra Azienda all'albergo Calamosca, sono intervenuti i convegnisti e le loro signore, oltre che numerose autorità locali. Al levar delle mense il dr. Branca ha pronunciato parole di vivo ringraziamento e di commiato a nome del Direttore Generale delle F.S., suscitando vasti consensi. A lui ha replicato, ringraziando a sua volta, il prof. Golzio.

E' seguita la consegna dei premi « Paccs ».

Per il prossimo anno meta del Convegno pare sia Torino, dato la concomitanza dei festeggiamenti 1861-1961.

CINEMA E FERROVIA

Cinema e Ferrovia, un binomio che è nato a Parigi il 28 dicembre 1895, allorché il treno, nel primo spettacolo cinematografico, sbalordì gli spettatori che gremivano il salone Indiano del « Grand Café ».

Da allora il cinema non cessò mai di servirsi della ferrovia per ambientare gran parte delle sue « storie ».

Mezzo di espressione di un'efficacia più potente della stessa stampa — perché per poter leggere bisogna « prima » imparare a leggere, mentre per « guardare e vedere » non occorre alcuna preparazione — il cinema può essere molto utile alla ferrovia: sia come strumento di « informazione » di « propaganda », per richiamare l'attenzione dell'utente sui mezzi ed i servizi della ferrovia; sia in funzione didattica — per l'istruzione del personale.

* * *

Informazione, Propaganda, Istruzione: *tre branche su cui si articola, appunto, la produzione cinematografica realizzata — da diversi anni, ormai — da un gruppo di Amministrazioni ferroviarie europee aderenti all'U.I.C. (Union Internationale des Chemins de fer).*

E per « produzione cinematografica » si intende films documentari con tutte le carte in regola: messi a confronto con quelli prodotti da Case cinematografiche specializzate, essi non sfigurano affatto ma spesso riescono ad ottenere la palma in un giudizio qualitativo.

Ogni anno — in Capitali europee sempre diverse — ha luogo un piccolo festival del film ferroviario, nel corso del quale Esperti di diverse Nazioni prendono visione dei documentari realizzati, discutono sulla loro qualità e sull'efficacia del contenuto ai fini preposti (s'è detto: Informazione, Propaganda, Istruzione) ed esprimono un giudizio in merito.

* * *

Quest'anno le F.S. hanno ospitato l'annuale riunione degli esperti del film ferroviario. Dal 16 al 18 maggio, 22 delegati appartenenti a 13 Amministrazioni hanno preso parte ai lavori. E sullo schermo della sala cinematografica dell'E.N.I.T. (in Roma) si sono succedute le immagini, a colori e in bianco e nero, di quaranta documentari prodotti nel '59-60.

Non è difficile pronosticare al delizioso « I am litter Basket », al perfetto « Three is company », all'intelligente « Pauchen » — che hanno ottenuto l'unanime consenso dei Delegati — una larga messe di premi e di riconoscimenti anche al di fuori della ristretta cerchia degli Esperti ferroviari.

Proprio come si è verificato per due documentari F.S. al 1° Festival del Film Marinaro, svoltosi durante la 38a Fiera di Milano; ad « Un recupero nello Stretto » è stata assegnata la « Prua d'oro », 1° premio della Categoria « Documentari di ricerca tecnico-scientifica », e a « Treni sull'acqua », la Coppa offerta dal Ministero della Marina Mercantile, 1° Premio della Categoria « Marina Mercantile ».

ALCI

Gli esperti del film ferroviario al lavoro. Al tavolo della presidenza: il dr. Santoni - Rugiu, il dr. Strauss - F.F.S. - e il dr. Sherrington - BR

ARRIVARE IN TRENO

di Mario CASACCI

Arrivare in treno. Piacevole sempre, direi che è indispensabile per trasferirsi in un paese straniero, nel nostro caso l'Italia. Il viaggio in treno è l'ABC, la grammatica indispensabile, la premessa necessaria per prepararsi a conoscerla e intenderla, per costruire la prima importante prospettiva. Perché in treno il turista straniero ne conoscerà gli abitanti fianco a fianco, in quella bizzarra intimità del viaggio ferroviario che non riuscirà più a ricostuire in seguito. Prima del paesaggio, delle opere d'arte, dei monumenti, in treno il turista scoprirà negli uomini il volto autentico del nuovo Paese, raccoglierà elementi preziosi per interpretare ogni aspetto della vita e del costume.

Davvero interessante qui da noi, questa prima presa di contatto. Direi che gli italiani fanno del loro meglio per mettere a nudo pregi o difetti, virtù o debolezze, fianco a fianco con lo straniero, che carico di valige e di curiosità, passato il varco alpino, inizia il suo viaggio nella penisola.

Per le turiste signorine di tutte le età e di tutte le qualità estetiche, è pronto un omaggio, una galanteria di un italiano dell'altro sesso, sollecito a dare aiuto per sistemare una valigia, abbassare un finestrino, offrire una sigaretta. Eccolo in azione. Appena possibile farfuglia qualcosa che, rinforzato da una ben più efficace mimica, avvia una strana conversazione che ha, malgrado tutto, una sorprendente chiarezza. Eccolo l'italiano servizievole, amabile, premuroso, che riconferma in pieno certi convenzionali aspetti del « gallismo » generalmente attribuitogli. Ma contrariamente alle voci che avrà raccolte, la turista si accorgerà presto che non c'è niente di aggressivo in questo atteggiamento. Si tratta di un dongiovannismo di provincia, cauto e impacciato, che si sviluppa al massimo in lunghe occhiate che vorrebbero essere piene di significato. Solo dopo l'acquisto d'un cestino da viaggio (sono una esigua minoranza gli italiani che mangiano in vettura ristorante), quando l'uno accanto all'altro gusteranno un piatto di tagliatelle o un quarto di pollo arrosto, sarà possibile costruire una genuina corrente di cordialità. E tutto finisce col risolversi su un piano magari banale, ma in una atmosfera di semplicità e di verità. Al massimo, alla fine del viaggio i due si lasceranno un indirizzo con la promessa di scriversi. Promessa che poi l'italiano non mantiene.

Ma certo sarebbe ben poca cosa se il viaggio in treno si limitasse a presentare secondo il più consunto cliché l'italiano impenitente dongiovanni, sia pure con le varianti che ora abbiamo illustrato.

Agli occhi di un osservatore attento, il treno presenta un piccolo mondo tutto da scoprire. Eccoli i marmocchi dagli occhioni sbarrati per la meraviglia che sostano nel corridoio e si affacciano curiosi a sbirciare i turisti: ascoltano per un po' quel linguaggio incomprensibile e poi corrono dalla mamma a chiedere spiegazioni e tornano ad affacciarsi pieni di ammirazione sulla porta dello scompartimento.

Più in là c'è una famiglia al completo di ritorno dalle vacanze. Valige, pacchi, pacchetti. La brava madre sta distribuendo pane e mortadella a tutti. E acqua. Molto pane, poca mortadella. I ragazzini mangiano di buon appetito e ricoprono il pavimento di briciole di pane. Il padre, un po' impacciato, cerca di fare una sommaria pulizia spingendo col piede le briciole sotto il sedile. Ma la madre non mancherà di chiedervi, straniero compagno di viaggio, se « volete favorire » felice se accetterete di mangiare insieme un po' di pane e mortadella.

Il turista scoprirà presto che l'italiano è molto facondo, propenso ad affrontare qualunque argomento di conversazione, a raccontare buona parte dei fatti suoi dei suoi gusti dei suoi principi, ai compagni di viaggio, che ha incontrato per la prima volta e non vedrà mai più.

Scoprirà che non potendo avviare una conversazione ama passare i suoi ozii, come quello del viaggio, in contemplazione, lo sguardo perduto dietro la fuga del paesaggio. Se c'e un tale che fa le parole incrociate o legge un giallo o dorme, si tratta in genere di un viaggiatore professionista: uno che viaggia tutti i giorni o quasi. E quello non fa testo.

Poi il personale del treno. Il conduttore un po' sussiegoso ma sempre cordiale, pronto a farsi in quattro per cercare di capire la domanda posta in francese, in inglese, in tedesco. Se sul treno non c'è un interprete, farà tutto il possibile per trovare qualcuno capace di capire, di rispondere, di dare l'informazione desiderata.

In tutti un'aria di ammirazione, di cordialità, un chiaro desiderio di rendersi utili, compresi dell'importanza del viaggio dello straniero.

Il turista scoprirà anche alcuni curiosi, intenti a sussurrarsi impressioni e punti di vista sulle qualità dell'ospite d'oltr'alpe, personaggio sempre interessante. Conoscerà le comitive chiassose che si sgolano durante l'intero viaggio, sotto la guida di un tipo allegro e scamiciato che esorta i compagni a cantare: gli italiani quando viaggiano in gruppo cantano sempre.

E assisterà certo a qualche accesa discussione. Sono davvero spassosi gli italiani quando litigano. Gridano, si sbracciano e dicono spesso « lei non sa chi sono io! ». E' una innocente mania degli italiani quella di sentirsi importanti. E vedrà gli « esperti » che riempiono di valige i sedili in modo da farli credere occupati per averli a disposizione quando vorranno distendere le gambe in un comodo riposo. Vedrà gli sposetti in viaggio di nozze, con la valigia piena di confetti e di dolci confezionati dalla mamma della sposa. Il soldatino di ritorno dalla licenza che all'atto di mostrare il biglietto di viaggio tira fuori dalle tasche uno stranissimo campionario di cianfrusaglie. La signorina disinvolta che fuma un'infinità di sigarette e ride sguaiatamente alle facezie del buontempone seduto al suo fianco. La vecchina dall'aria spaurita che chiede a tutti conferma che il treno su cui viaggia è proprio quello che va a Z. E poi il commendatore burbanzoso che in vettura ristorante ha ricevuto particolari salamelecchi dai camerieri, e controlla innervosito il cronometro perché magari il treno ha « cinque minuti di ritardo ». E la signora elegante e raffinata che osserva disgustata il signore grasso che si è addormentato e russa fragorosamente. Vedrà anche molti compagni di viaggio scendere alle stazioni a riempire bottiglie d'acqua alle fontanelle, sebbene passino lungo le pensiline gli uomini delle « birre, aranciate, acqua minerale ».

Davvero un piccolo mondo, il treno. Un piccolo mondo che porge una immagine in miniatura del Paese da conoscere. Qualcosa è come altrove, molto è nuovo, inaspettato.

Alla stazione d'arrivo il turista straniero si è arricchito di un'esperienza importante. Poi, tra le strade delle città, nei ristoranti, negli alberghi, i contatti saranno molto più frettolosi, superficiali, convenzionali. Il turista si troverà isolato. Il treno invece gli ha offerto un angolo di intimità per un'osservazione, un colloquio, in prospettiva ravvicinata.

Perché anche questo fa il treno. E' un mezzo di locomozione « sociale ». Avvicina, fa conoscere, familiarizza.

Racconta Maupassant, che « Boule de suif », una ragazza che « faceva la vita », in un lungo viaggio in diligenza (era il treno di un secolo fà), entrò in cordialità con certe nobili e arcigne signore che in altri luoghi e circostanze non l'avrebbero mai degnata di uno sguardo. E' vero che la ragazza offrì ottimi cibi alle affamate compagne di viaggio, ma fu la diligenza a porgerne l'occasione. Come oggi il treno.

LETTERA AD UN PONTE

Caro Ponte sul Tesino,

non ti meravigliare se, anche a distanza di anni, io serbo tanta buona memoria di te. Vedi, ogni paese ha, alla sua estremità, un ponte come te; con più o meno arcate, abbellito o meno da lapidi e statue, ma sempre come te, gettato su un fiume con una coppia di rotaie sopra. Ed ogni volta che ho visto un ponte così, ho pensato a te caro vecchio amico. Puoi chiamarmi esagerato quanto vuoi, puoi dirmi sentimentale, ma il fatto è che buona parte della mia vita è legata alla tua presenza. Ora mi sei lontano, mi manchi da tanti anni e i ponti gettati sui fiumi alle estremità di ogni paese non hanno fatto che ricordarmi te, e farmi morire di nostalgia.

E' inutile che mi metta a ricordare gli episodi più salienti della nostra amicizia ormai trentennale: sono gli stessi della tua storia e di quella del mio paese. Però permettimi di scriverti due righe per dare sfogo alla mia tristezza. Ho girato un po' in questi ultimi tempi ed a tutti ho sempre parlato di te. Anche quando mi sono trovato davanti a ponti celebri ho sempre avuto parole di plauso per te, ho rimpianto la tua assenza. E, pensa, mi hanno sempre preso in giro!

Ultimamente, a Praga, mi mostrarono orgogliosi il ponte di Carlo IV, pensa un ponte del 1385; io risposi con una sghignazzata e criticai il fatto che non aveva i binari della ferrovia sopra, e poi, senti, portava ad un quartiere chiamato « Mala Strana »! Dissi a voce alta: — Ma volete mettere il ponte sul Tesino! — Ebbi a dire la stessa cosa sul ponte di Galata ad Istambul. Oh Dio, un ponte degno del massimo rispetto, gettato su un braccio di mare chiamato Corno d'Oro, incorniciato da minareti a non finire, ma siamo sempre al punto: era senza i binari. Qualche cosa che ti assomigliava lo vidi sul canale di Kiel, un canale al quale l'importanza maggiore viene dal nome: Nord-Ostsee-Kanal. Ti assomigliava per quei binari che sopportava. Cercava di umiliarti portandone una diecina, al confronto con il tuo unico, ma era sempre ad una sola arcata, e in ferro per giunta, mentre tu ne hai quattro e in muratura. Per convincermi mi fecero notare che sotto vi passavano agevolmente navi del massimo tonnellaggio mentre tu permettevi appena il passaggio dell'acqua del torrente e nei giorni di piena manco quella. Eppure un ponte, che come te aveva il canneto alle due estremità, lo vidi a Basilea. Posto vicino alla confluenza tra la Birs ed il Reno ti assomigliava proprio per quelle quattro canne che lo abbellivano all'inizio ed alla fine. Canne della più bella specie, proprio come le tue, attaccate ad un terreno muschioso, sempre umido di rugiada, appena piegate sotto il peso lieve dei passeri. In quel punto il fiume comincia ad allargarsi prima della stretta finale del Barrage e i barconi che vengono dall'estremo nord attendono sotto di lui il turno per entrare nelle chiuse. Io socchiudevo gli occhi e in luogo dei barconi vedevo le « sciabiche » o le « lancette » del nostro Adriatico, in pesca. Perché, ricordi, dall'alto dei tuoi parapetti il mare offriva lo spettacolo più bello del mondo! Sul ponte di Basilea non si poteva stare un momento tranquilli, sempre un viavai di treni, treni che un segnale posto al suo inizio spesso costringeva a fermarsi. Mi devi credere se dico che tante, ma tante, volte ho visto vagoni italiani, vagoni con la scritta F.S. Io facevo un breve conto e poi dicevo tra me: vuoi vedere che questo vagone ha avuto la fortuna di traversare anche il ponte sul Tesino!

Ponti come te ne ho visti in Grecia. Ponti umili come te, felici di fare il loro dovere, disadorni. Ne vidi uno, dopo Drama, gettato sulla Mesta che mi fece quasi piangere. Aveva più o meno la tua stessa età. Durante la guerra avevano preso di mira anche lui e perciò era circondato da vecchie buche di bombe. Tra le canne avevano anche abbozzato una costruzione di fortino proprio come fecero a te, ricordi? Ma il pianto mi chiuse la gola quando vidi le croci allineate sul greto del fiume. Erano soldati che lo guardavano ormai per sempre, lontani chissà quanto da casa, comandati per il loro ultimo ed infinito turno di guardia al ponte. Pensai proprio tanto a te, caro ponte sul Tesino, mi rimproverai tanto di esserti così lontano. E promisi a me stesso di tornare da te al più presto. Non capisco perché debbano tanto criticarmi quando parlo tanto bene di te, quando disprezzo coloro che si permettono di paragonarti, che so? ai ponti sul Danubio, all'uscita verso il Nord a Vienna. Il Danubio può essere blu quanto volete, i ponti capolavori di architettura finché vi pare, ma a me il ricordo del ponte sul Tesino passa il cuore.

A proposito, passa sempre quella ragazza, sì quella col cappotto rosa? Ma sì, non far finta di non capirmi, la studentessa che abitava da quelle parti. Ecco forse tanta nostalgia me la dà questo ricordo. Certo ormai non passerà più, oppure sarà accompagnata dai figli, e non penserà nemmeno a dare un'occhiata al parapetto, quello lato mare, sopra la prima arcata. Con una pazienza da certosino incisi sul terzo mattone le nostre iniziali e lo feci così profondamente che debbono esserci ancora. O forse ce l'hai con me perché ti feci male? Ti chiedo scusa dopo vent'anni, ma, ti prego non mi serbare rancore, tu sei per me il più caro vecchio ponte del mondo.

Vittorino SERMARINI

Inaspettata e gradita è giunta recentemente questa foto in redazione. Padre Flaviano da Verona, un missionario italiano nell'Archidiocesi di Sanza Pombo, nell'Angola, ci comunica di essere un attento lettore di « Voci della Rotaia », che alcuni amici ferrovieri veronesi gli spediscono regolarmente nella sua residenza africana.

I piccoli negri che frequentano la scuola di Padre Flaviano, si interessano molto a tutte le illustrazioni che riguardano i treni: così quando arriva il nostro giornale se ne dividono le pagine e si dedicano a un attento « ritaglio » delle foto che poi conservano gelosamente nelle loro capanne.

Come ci vede la stampa

La partecipazione delle Ferrovie dello Stato con un proprio padiglione alla Fiera di Milano è stata favorevolmente giudicata da tutta la stampa italiana. Con la loro diretta partecipazione — ha scritto IL SOLE — le F.S. hanno colmato una lacuna che era stata avvertita gli scorsi anni da quanti riconoscono l'importanza della « più grande azienda d'Italia, che conta 160 mila dipendenti, incassa 200 miliardi all'anno e trasporta 400 milioni di viaggiatori ». Da parte sua 24 ORE, in un articolo di Mario Gorini pubblicato in un supplemento ufficiale, ha formulato l'augurio che nelle prossime edizioni della Fiera, il padiglione delle F.S. acquisti sempre più il carattere di una documentazione annuale pubblica dell'attività delle nostre ferrovie.

Considerando nel suo complesso la partecipazione delle Ferrovie europee all'esposizione campionaria italiana, attraverso la Mostra del B.I.C., l'ing. Gorini, nello stesso articolo, ne ha sottolineato il carattere di attualità europea, rilevando gli sforzi unitari delle Ferrovie aderenti al B.I.C. e alle altre organizzazioni internazionali. Tale orientamento è emerso in modo abbastanza chiaro al convegno sui trasporti combinati organizzato dal Bureau International des Containers, *al quale anche il CORRIERE DELLA SERA ha dedicato un commento, riproponendo il problema della convivenza tra automezzo e ferrovia, da altri recentemente sollevato. Il conflitto strada-rotaia può essere superato mediante un « coordinamento tecnico » tra i differenti modi di trasporto per renderli non più concorrenti tra loro, bensì complementari. Questo è stato — osserva il quotidiano milanese — il motivo di fondo dei temi discussi al convegno sui trasporti combinati. Per quanto riguarda le F.S. tale coordinamento potrà attuarsi più compiutamente nella misura in cui esse potranno disporre dei mezzi necessari per adeguare il sistema dei trasporti alle moderne esigenze del traffico. Non si tratta di attuare una politica protezionistica nei confronti del trasporto ferroviario a detrimento di quello stradale — come è stato sostenuto in un editoriale de IL SOLE — ma di consentire quel naturale aggiornamento — di cui ha parlato Corrado Bagni in un altro articolo apparso sempre su IL SOLE — che le F.S. devono compiere per sopravvivere e per allinearsi con le altre amministrazioni ferroviarie europee nell'ambito del Mercato Comune.*

Giova ricordare a questo punto le dichiarazioni fatte alla Camera dal Presidente del Consiglio e riferite nel resoconto pubblicato da IL POPOLO. Parlando della politica dei trasporti, l'on. Tambroni, dopo aver accennato a un piano suppletivo di costruzioni stradali e autostradali ha detto: « E' da attuarsi una progressiva riorganizzazione delle F.S., che, secondo una prospettiva moderna della funzionalità dei trasporti su rotaia, tenda ad assicurare maggiore efficienza al sistema, diminuendo nel contempo gli oneri a carico del bilancio ».

Approssimandosi il grande evento delle Olimpiadi, diversi giornali si sono occupati dell'organizzazione dei trasporti ferroviari. In particolare il nuovo quotidiano TELESERA ha dedicato due articoli all'argomento: nel primo, commentando la sospensione durante il periodo delle Olimpiadi della tariffa ridotta del 50% per i viaggi in comitiva, si afferma che la decisione delle F.S. va posta in relazione non tanto al previsto aumento della domanda di trasporto, quanto alla situazione del parco rotabile. Tanto più che le manifestazioni sportive coincideranno con il periodo di punta del traffico estivo, che dopo Ferragosto impegna fortemente il materiale ferroviario disponibile. Questo è uno dei motivi per cui — si legge nel secondo articolo di TELESERA — le Ferrovie europee, in base agli accordi conclusi a Sanremo, si sono impegnate a fornire le carrozze viaggiatori dalle rispettive stazioni di partenza.

A conclusione di questa breve rassegna, segnaliamo gli articoli comparsi su LA NAZIONE e su 24 ORE riguardanti due problemi particolarmente dibattuti in Toscana e in Liguria: l'eliminazione della cintura ferroviaria attorno a Firenze e le comunicazioni ferroviarie del porto di Genova con l'entroterra. Infine merita di essere segnalato quanto ha scritto IL GIORNALE D'ITALIA sul servizio di traghetto tra la Penisola e la Sardegna: « Le navi-traghetto per la Sardegna provocheranno una piccola rivoluzione ed apriranno un nuovo periodo per l'economia dell'Isola. Questo avvenimento-choc *scatterà da un giorno all'altro verso la fine del 1961 e permetterà che vagoni ferroviari e autotreni, merci e turisti circolino con la massima speditezza su questa fitta maglia di rotaie invisibili che sarà tessuta dalle navi-traghetto tra l'Isola e il Continente ».*

Renato MATTONE

AD INIZIATIVA DEL SERVIZIO MOVIMENTO

CONVEGNI PERIODICI

Nell'ultima decade del mese di aprile c.a. — sotto la presidenza dell'ing. Cirillo, Direttore del Servizio Movimento — sono state tenute in Roma due importanti riunioni. Alla prima, cui hanno partecipato tutti i Capi delle Divisioni del Movimento e degli Uffici Centrali del Servizio, sono intervenuti anche rappresentanti dei Servizi Commerciale e del Traffico, Impianti Elettrici e Lavori e Costruzioni. Alla seconda che ha riunito i Titolari dei più importanti Impianti ed Uffici è intervenuto lo stesso Direttore Generale.

Scopo delle due riunioni: mettere al corrente i convenuti delle più importanti questioni relative all'esercizio, al nuovo orario dei treni, ai provvedimenti in corso o previsti nei riguardi del personale; e apprendere dalla loro viva voce notizie sulle situazioni locali, nel corso di un incontro che intendeva avere — ed ha avuto — una uguale importanza sul piano professionale ed umano.

In particolare il Direttore del Servizio Movimento ed i suoi più diretti collaboratori hanno esposto ai Dirigenti periferici le caratteristiche salienti dell'attuale situazione generale. Sono state quindi impartite direttive per affrontare, col massimo impegno e con ogni energia, il maggior lavoro dei prossimi mesi, conseguente al previsto aumento del traffico viaggiatori e merci e per fronteggiare la situazione determinata dall'applicazione del nuovo orario di lavoro del personale dell'esercizio.

Il Direttore Generale, che con simpatia segue ed apprezza l'iniziativa di questi convegni periodici, da tempo intrapresa dal Direttore del Servizio Movimento, ha posto anch'egli l'accento sulle più importanti questioni esaminate nel corso dei lavori, dichiarandosi convinto che tutti i Dirigenti responsabili, coadiuvati dai propri dipendenti, sapranno affrontare con fermezza e spirito di sacrificio le situazioni che si presenteranno nel prossimo futuro. A conclusione dei lavori, svoltisi in una spirito di schietta cordialità e collaborazione fra i Dirigenti del Centro e della Periferia, è stato riaffermato il proposito di tutti i convenuti di offrire il massimo impegno perché le prossime onerose scadenze (prima tra tutte le Olimpiadi di Roma) possano costituire un'ulteriore conferma della efficienza della rete ferroviaria italiana.

ROMOLO PASSAMONTI

cavaliere dello sport

La televisione ha dato al pugilato, la cosidetta «noble art» un formidabile rilancio, dilatandone la popolarità fra quanti hanno potuto scorgervi, davanti ad uno schemo, un fascino composto di forza, coraggio, intelligenza, lealtà e depurato da quella sensazione di violenza che solo la fisica presenza attorno alle corde del quadrato può aggiungere. Anche questi nuovi appassionati e sono tanti, sono stati colpiti dalla scomparsa di Romolo Passamonti, gentiluomo e sportivo, persona di cultura e di lavoro: tutti lo conoscevano, di voce se non d'immagine per essere ormai abituati a sentire il radiocronista annunciare, tra un round e l'altro: «...sentiamo adesso cosa ne pensa il collega dr. Passamonti».

Tragicamente, imprevedibilmente — per un fisico d'eccezione come il suo — all'improvviso, una banale complicazione postoperatoria, lo ha messo «out», a Roma, il 7 maggio.

Pochi tra gli sportivi d'Italia sapevano che si trattava d'uno dei nostri, di un ferroviere, Ispettore di 1ª, del Servizio Movimento. Ci era vicino e lo incontravamo quasi ogni mattina, col suo passo elastico, la sua figura agile e il suo sorriso aperto.

In fatto di pugilato, Romolo Passamonti era considerato — si sa — un maestro.

Ma ciò che sorprendeva di lui era la cultura, il patrimonio umanistico, letterario e storico, la sua penna, la gentilezza dell'animo, piuttosto strani e inconsueti — diciamolo pure — per l'ambiente del ring.

Chi di lui vuol leggere qualcosa di esemplare può farlo scorrendo — tanto per citare a casaccio — il «Libro dei giorni italiani» e «Vita italiana»: articoli sullo sport nell'antichità, ricercati e brillanti.

Curava tra l'altro l'allestimento del Museo dello Sport, che sarà in piena efficienza per le prossime Olimpiadi, ultimo suo contributo prezioso a quella causa che egli tanto amava: la causa della giovinezza e della generosità.

Parlarne come di chi non c'è più sembra un controsenso, perché non c'era persona che più di lui potesse esprimere vitalità, quella che l'atleta raggiunge al massimo della forma.

Nel nostro ricordo egli resta sempre in forma, così.

m. p.

TRADIZIONI NOSTRE

Ricompense della Fondazione Carnegie

Compartimento di Palermo

Natale Garufi - Conduttore (444572) - Medaglia di III grado in riconoscimento del seguente atto umanitario compiuto nella stazione di Giarre il 9 dicembre 1958: «Senza alcuna esitazione, noncurante del grave rischio cui si poneva, si lanciava in soccorso di una donna che stava per essere investita da un treno, e riusciva a trascinarla sul marciapiede, evitando così che venisse travolta dal convoglio».

Sono stati encomiati dal Direttore Generale i seguenti Agenti: **Per atti di altruismo:** Capo Squadra Manovratori **Vittorio Visentini,** del Compartimento di Verona.

Per atti di onestà: Manovale **Giuseppe D'Agostino,** del Compartimento di Firenze; Operaio qualificato di 1ª cl. **Umberto Alunni,** del Compartimento di Roma; Conduttore P.le a.p. **Carlo Sito,** del Compartimento di Torino.

AVVISI ★ AVVISI

Le inserzioni devono essere indirizzate a «Voci della Rotaia» - Direzione Generale F. S. - Piazza Croce Rossa - Roma, unitamente alla fascetta con cui il Giornale viene inviato a domicilio. Non si darà corso alle inserzioni che perverranno in Redazione non munite di fascetta. I nostri lettori hanno l'obbligo di informare il Periodico qualora, prima della pubblicazione della «proposta di cambio», avessero ottenuto il trasferimento per il quale era stato interessato il Giornale.

67) **Conduttore** Flavio Sargenti, Dep. Per. Viagg. Milano, cambierebbe con p.g. Dep. P.V. Verona PN. o Mantova. Non lascia nè chiede alloggio.

68) **Manovale movimento** Carlo Panetta, Stazione Sambiase (Reggio C.), con passaggio dal movimento alla trazione, cambierebbe con p.g. qualsiasi Deposito Rete, comprese Isole. Scrivere: Via Eroi di Sapri, 40 - Sambiase (Catanzaro)

69) **Operaio qualificato di 1ª cl.** Achille Antinucci, Magazzino App/ti Roma Tiburtina, cambierebbe con p.g. od assimilato in servizio presso S.S.E. di Scauri-Minturno. Lascia alloggio nuovo F.S. 3 vani ed acc. e ne chiede altro identico.

70) **Manovale** Basilio Montin, stazione Lissone (Milano), cambierebbe con p. g. Compartimento Venezia. Non lascia nè chiede alloggio.

71) **Manovale al Movimento,** Giuseppe Livorti, Stazione di Rocca Imperiale (Cosenza), cambierebbe con p.g. Compartimento Bari, Stazioni di Bari o Vicignore. Non lascia nè chiede alloggio.

72) **Deviatore Movimento,** Giocondo Bencini, stazione La Spezia Migliarina, cambierebbe con p.g. Stazioni Firenze. Lascia e chiede alloggio F.S. 4 vani ed accessori. Scrivere: Via Fiume, 75, La Spezia.

73) **Capostazione,** Giovanni Ronca, Stazione di Venezia S.L., cambierebbe con p.g. Compartimento di Napoli o Reggio Calabria ma sola tratta Battipaglia-Sapri. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Cannareggio 936 - Venezia.

74) **Operaio Qualificato** Aggiustatore, Giuseppe Amoni, Deposito Locomotive di Torino, cambierebbe con p.g. Impianti Roma loco. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via Nizza, 129 - Torino.

75) **Alunno a.p.** Antonio Del Fiacco, stazione di Genova P.P., abilitato tutti servizi, cambierebbe con p.g. o superiore, movimentista od amministrativo, Compartimenti Roma o Ancona, preferibilmente stazioni della linea Roma-Pescara o vicinanze. Scrivere: Via Giuseppe Avezzana, 3-14 - Presso Cassinelli - Genova.

76) **Operaio Qualificato di 1ª cl.** (galvanoplastica) Off. Materiale Mobile Foggia, Antonio Bottalico, cambierebbe con Operaio Aggiustatore qualunque impianto, località Napoli, Firenze, Roma, Torino. Lascia e chiede alloggio F.S. 3 vani ed accessori. Scrivere: Via Lorenzo Scillitani 21ª Isolato, Foggia.

77) **Capo Stazione 1 cl.,** Nicola Chiaromonte, Stazione Arenzano (Riviera di Ponente - Genova), cambierebbe con p.g. o movimentista Compartimenti Bari e Ancona. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Viale Dante, 23-4 - Arenzano (Genova).

78) **Csq. Cantonieri,** Giuseppe Zini, 23º Tronco Morbegno, cambierebbe con p.g. Compartimenti di Verona e Venezia. Lascia e chiede alloggio. Scrivere: Via Serta, 1 - Morbegno (Sondrio).

79) **Capo Squadra della linea,** Bruno Zangrandi, 27º Tronco Bergamo 2º Cantone, Palazzolo sull'Oglio, cambierebbe con p.g. Compartimento Torino, possibilmente dintorni Torino-Asti-Santhià. Lascia e chiede alloggio F.S. 4 vani. Scrivere: Stazione Palazzolo sull'Oglio (Brescia).

80) **Alunno d'ordine a.p.,** Antonio Forni (2º Gruppo) Stazione di Sesto S. Giovanni (Milano) cambierebbe con pari grado o con Capo Gestione Compartimento di Napoli. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Viale Lombardia, 31 - Cinisello Balsano (Milano).

81) **Assistente Stazione,** Francesco Guzzo, Stazione Palermo C.le, cambierebbe con p. g. Stazioni di Genova-Piombino-Ancona. Lascia e chiede alloggio 4 vani ed accessori case popolari. Scrivere: Via Noce Notarbartolo Lotto, 23/4 - Palermo.

82) **Cantoniere,** Francesco Brunetti, Tronco 39º, Linea Asti Acqui (Comp. Torino), cambierebbe con p.g. Compartimento Palermo; possibilmente linea Termini Imerese-Palermo. Lascia Casa Cantoniera 4 vani e non chiede alloggio. Scrivere: Francesco Brunetti - Casa Cantoniera F.S. Km. 86 - Castelnuovo Calcea (Asti).

83) **Segretario,** Gilberto Bellisi, Controllo Merci di Torino, cambierebbe con p.g. Compartimento di Bologna. Non lascia nè chiede alloggio.

84) **Alunno d'Ordine a.p.,** Renzo Buti, Stazione Settimo (Torino), cambierebbe con p.g. Compartimento Firenze. Lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Via Italia 50 - Settimo (Torino).

85) **Alunno d'Ordine a.p.,** Giovanni Pecere, stazione Cutro (Catanzaro), movimentista, cambierebbe con movimentista o amministrativo compartimentale Italia Centro-Settentrionale. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Stazione F.S. Cutro (Catanzaro).

86) **Capo Gestione,** Giovanni Rossini di Bergamo, cambierebbe con p.g. Stazione Bologna o località Romagna. Lascerebbe appartamento — tre stanze più servizi — di imminente costruzione, in affitto o a riscatto, compensando diversamente per soluzione immediata affitto, e non chiede alloggio. Indidizzare: Ufficio Biglietti - Stazione Bergamo.

87) **Manovale i.p. Trazione,** Felice Cappena. Deposito Locomotive Milano Sm.ª via Corelli 61, cambierebbe con p.g. Compartimenti Roma-Napoli-Bari. Non lascia, nè chiede alloggio. Scrivere: Via Viotti, 21 - Milano Lambrate.

88) **Alunno a.p.** Buonaventura Elia, Stazione Saliceto (Piemonte), occupante posto di pianta movimento, cambierebbe con altro movimentista Compartimento Bari. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via Stazione, 1 - Saliceto (Cuneo).

89) **Cantoniere,** Derno Besyomini, 37º Tronco Vespolate (Comp.to Torino), cambierebbe con p.g. Compartimento Bologna. Lascia Casa Cantoniera con 4 vani e Assuntoria della moglie e non chiede alloggio. Scrivere: Albonese, Casa Cantoniera n. 45 - Pavia.

NOTIZIARIO DI VILLA PATRIZI

MOVIMENTO DI FUNZIONARI

Hanno raggiunto i limiti di età il Direttore Centrale di I^a classe dr. Mario de Martino, del Servizio Movimento e il Direttore Centrale ing. Carlo Gardini, del Servizio Lavori e Costruzioni. L'Ispettore Capo Superiore dr. Mario Cecconi è stato nominato Capo di Gabinetto del Ministro dei Trasporti.

Porgiamo all'ing. de Martino e all'ing. Gardini i nostri fervidi auguri e al dr. Cecconi i più vivi rallegramenti.

* * *

Gli ingg. Mario Borriello e Luigi Mirone, rispettivamente Direttori Compartimentali di Napoli e Torino, sono stati promossi Direttori Compartimentali di I^a classe; il dr. Giuseppe Santoni-Rugiu, Direttore Centrale del Servizio Affari Generali, è stato promosso Direttore Centrale di I^a classe. Gli Ispettori Capi Superiori ingg. Giovanni Robert e Giuseppe Gervasio, reggenti rispettivamente i Compartimenti di Ancona e Verona, sono stati promossi Direttori Compartimentali. Gli I.C.S. ingg. Dante Volpini, del Servizio Approvvigionamenti, Domenico Ciocia, del Servizio Materiale e Trazione, Pasquale Romiti, del Servizio Personale, Armando Antonacci, del Servizio Impianti Elettrici, Eros Palladini, del Servizio Lavori e Costruzioni e il dr. Walter Panicelli, del Servizio Commerciale e del Traffico, sono stati promossi Direttori Centrali.

A tutti le più vive felicitazioni del Giornale.

AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Durante il mese di aprile u.s. il Consiglio di Amministrazione ha esaminato, esprimendosi favorevolmente, numerosi provvedimenti riguardanti il personale, tra i quali si segnalano i seguenti:

Anticipazione degli aumenti periodici di stipendio per l'anno 1959 a favore del personale rivestito delle qualifiche di Segretario capo ed equiparate.

Indicazione delle qualifiche del personale dell'esercizio corrispondenti alle qualifiche del personale degli uffici, ai fini dell'attuazione degli artt. 185 e 197 dello Stato Giuridico.

Costruzione di fabbricati per complessivi 140 appartamenti ad Alessandria, Bologna Ravone, Messina Gazzi, Torino, Mestre e S. Eufemia Lamezia, in attuazione del programma già iniziato dall'Azienda per sopperire ad urgenti necessità di alloggi per il personale ferroviario.

Costruzione di un fabbricato per spogliatoi, refettorio ed uffici nell'Officina M.R. di Firenze P.P. I lavori, che rientrano nel piano di parziale trasformazione dell'Officina, consentiranno di addivenire ad una definitiva sistemazione dei servizi suddetti.

Costruzione della Sede e del Cinema del Dopolavoro ferroviario di S. Benedetto del Tronto.

Modifiche al Regolamento sul vestiario uniforme per adeguarlo al nuovo ordinamento delle qualifiche, previsto dallo Stato Giuridico del personale ferroviario.

Costituzione di fondi di anticipazione, per la effettuazione delle spese necessarie al funzionamento delle colonie climatiche marine e montane organizzate dall'Opera di Previdenza in occasione della stagione estiva del corrente anno.

ACCONTO SUI MIGLIORAMENTI DELLE C.D.A.

Il Consiglio dei Ministri ha recentemente approvato lo schema di disegno di legge recante modifiche alle disposizioni sulle competenze accessorie del personale.

Conseguentemente, tenuto conto che per i relativi miglioramenti è prevista la decorrenza del 1° gennaio c.a., il Ministro ha autorizzato la concessione di un acconto « una tantum » di L. 10.000 a tutto il personale di ruolo e non di ruolo avente rapporto d'impiego al 20 giugno 1960, esclusi i dipendenti assunti in servizio posteriormente al 31 dicembre 1959 e quelli in aspettativa o sospesi dal servizio a tempo indeterminato.

Il predetto anticipo dovrà corrispondersi entro il corrente mese di giugno, insieme al premio di fine esercizio. (Circ. P.3.2.1/46800 del 28.5.1960).

TRATTAMENTO DI TRASLOCO

Il 3o comma dell'art. 19 D.C.A. stabilisce che al dipendente trasferito può essere concessa la seconda metà dell'indennità di prima sistemazione solo « dopo il trasferimento delle persone di famiglia e del mobilio » nella nuova sede.

Con Circ. P. 3.2.2/70035 del 19 aprile 1960 è stato precisato che nei casi in cui i dipendenti medesimi non posseggano mobilio da trasportare, potrà loro ugualmente concedersi l'altra parte dell'indennità in parola purchè, fattisi raggiungere dalla famiglia, rilascino apposita dichiarazione motivata in tal senso.

Per quanto si riferisce poi al trattamento da usare in casi analoghi a dipendenti esonerati è stato precisato che essi, per poter beneficiare dell'indennità in questione in misura intera, oltre ad essere tenuti a presentare la predetta dichiarazione di non possedere mobilio, debbono anche dimostrare mediante certificato anagrafico, l'effettivo cambiamento di domicilio.

Ciò in quanto in mancanza del documento di trasporto dei mobili e delle masserizie, non sarebbe altrimenti possibile accertare l'avvenuto soddisfacimento della condizione posta dalla legge (elezione di nuovo domicilio) per aver titolo al relativo trattamento.

ARTICOLO 74 STATO GIURIDICO

In relazione alla deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 3 del 29-7-1959 (B. U. n. 17 1^a e 2^a parte del 15-9-1959), recante norme per l'applicazione dell'art. 74 S. G., si è ritenuto opportuno esporre alcuni chiarimenti e precisazioni in ordine ai vari punti della deliberazione stessa. (Circ. P. 2/1.2-2.1/44200 del 20-2-1960).

Con le suddette norme, come noto, sono state determinate le qualifiche per le quali la promozione, susseguente a scrutinio o a concorso interno, è subordinata al conseguimento di speciali abilitazioni o all'esito favorevole di un esperimento pratico nelle mansioni superiori ovvero al verificarsi dell'una e dell'altra di tali condizioni.

RAPPRESENTANZA DEL PERSONALE NELLA « COMMISSIONE TURNI »

Con Circ. P. 3.2.1/44400 del 26-4-1960, il Direttore Generale ha precisato che i rappresentanti del personale nella « Commissione turni » sono i membri della Commissione Interna od i delegati di Impianto.

Per i turni del personale di macchina la Commissione Interna può delegare una propria rappresentanza.

Resta inteso che un turno, per il quale sia stato raggiunto l'accordo con i rappresentanti del personale, deve essere accettato dal personale interessato ed andare in vigore senza ulteriori obiezioni.

ASSEGNO DI MALATTIA

La legge 27 febbraio 1960, n. 182, pubblicata nella « Gazzetta Ufficiale » n. 70 del 22 marzo c.a. e nel supplemento al « Bollettino Ufficiale » n. 6 del 31 stesso mese, ha modificato le norme regolanti il trattamento di assegno malattia di cui al regio decreto legge 4 ottobre 1935, n. 1988, disponendo, principalmente, che l'assegno medesimo compete, anzichè dal 16° giorno di malattia come finora previsto, dall'8° giorno, il che rappresenta per il personale un sensibile miglioramento del trattamento anzidetto.

Le altre modalità di applicazione della legge citata sono state illustrate nella Circ. P. 3.2.3/45100 del 3 maggio 1960.

CONCORSI GRUPPO « A » EX-COMBATTENTI

Con DD.MM. 6-5-1959, n. 5087, 24-6-1959, numero 5776 e 9-12-1959, n. 3146, pubblicati sul B.U. n. 4 del 12-3-1960, si è provveduto agli inquadramenti nel personale direttivo — con decorrenza 1-1-1957, anche in soprannumero — dei dipendenti classificatisi oltre il numero dei posti nel concorso in oggetto, e in possesso del requisito di almeno 200 giornate di funzioni superiori previsto dall'art. 4, secondo comma, della legge 471/1958.

Poiché, come si desume dall'art. 3 del citato D.M. 3146/1959, tali inquadramenti sono ormai conclusi, si è ora in grado di provvedere alla sistemazione graduale, previo esperimento pratico di sei mesi, — ai sensi del primo comma del predetto art. 4 della legge 471/1958 — dei rimanenti idonei del concorso di cui trattasi i quali abbiano ottenuto almeno 8/20 per la valutazione del rapporto informativo.

Alle decorrenze del 1-1-1959 e 1-1-1960 risultano disponibili, per le sistemazioni in parola, rispettivamente n. 46 e 50 posti (Circ. P. 2.1. 2/45600 del 9 maggio 1960).

RICONOSCIMENTI IN PENSIONE DI SERVIZI

Secondo quanto ampiamente illustrato con le Circolari PAG. 62/Risc. 47200 del 19-7-1958 e PAG. 62/Risc. 59800 del 14-12-1959, con l'11 marzo è venuto a scadere il termine perentorio di due anni stabilito dalla Legge 15-2-1958, n. 46, per la presentazione, da parte del personale, delle dichiarazioni, **documentate**, dei servizi civili e militari ammessi al riconoscimento e valutazione ai fini della pensione a carico del Fondo Pensioni.

Tuttavia dovranno essere accettate le dichiarazioni presentate oltre il termine suddetto, ma sulle stesse dovrà risultare in modo indubbio la intempestiva data di presentazione.

BICICLETTE E MOTOCICLI IN AMBIENTI FERROVIARI

In armonia a quanto è stato comunicato in altre occasioni e tenuto conto dell'utilità che deriva dall'uso del mezzo meccanico nell'interesse del servizio, si è ravvisata l'opportunità di permettere la circolazione con biciclette e motocicli anche lungo le linee, **ma soltanto nei casi di assoluta urgenza di servizio con le opportune cautele**, con preventiva specifica **autorizzazione scritta** e beninteso sempre quando non esista una pubblica strada prossima alla ferrovia, della quale il personale interessato possa servirsi.

Per quanto riguarda poi la circolazione con gli stessi mezzi nell'ambito delle stazioni, si rammenta che il relativo divieto è revocato soltanto per il personale addetto alla manovra scambi che può servirsi, **eccezionalmente e previa autorizzazione scritta**, di detti mezzi per il sollecito adempimento delle proprie mansioni. (Circ. n. P. 4.1.7.42800 del 28-3-1960).

FATTI DI CASA

ANZIANI DELLA ROTAIA

Non pochi lettori continuano a scriverci in merito al Distintivo d'Onore di Anziano della Rotaia. Nel numero di aprile pubblicammo una lettera del sig. Ferdinando PALMERO che con nobili espressioni manifestava il suo plauso incondizionato per tale iniziativa dell'Azienda. Per amore di obiettività pubblichiamo questa volta i punti salienti e più polemici di un'altra lettera, quella del sig. Mario Magnani, Aiuto Macchinista a.r. Ardito di Guerra e Legionario Fiumano, che evidentemente la pensa in modo del tutto diverso.

Ci scrive infatti il Signor MAGNANI:

La Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, per allinearsi coi tempi, ha voluto anch'essa creare fra gli organi direttivi e dipendenti, quella atmosfera di cordiale comprensione che, comunemente, si chiama « relazioni umane ».

Cosa molto bella e profondamente umana se a tale sentimento avesse seguito qualche cosa di concreto, una viva, particolare, generosa attenzione, mentre agli anziani con 35 anni di servizio si è voluto dire semplicemente « bravo ».

Un bravo a tutti; buoni e cattivi, solerti e pelandroni, intelligenti e cretini, saggi e ubriaconi! Il tutto detto su un documento che ci autorizza a fregiarci con un bel distintivo di latta.

Se con tale gesto si è inteso dare il riconoscimento al nostro grande lavoro, noi dobbiamo dire che avete sprecato carta e metallo senza valore.

Tanto per citare una grande industria: vi siete mai domandati che differenza di trattamento v'è fra un dipendente della FIAT e quello della Ferrovia?

Poiché l'opinione del sig. MAGNANI è condivisa anche da qualche altro lettore, abbiamo ritenuto opportuno rispondergli sulle colonne di VOCI, in modo da fare, una volta per tutte, *il punto* sulla questione.

Dobbiamo però premettere tutto il nostro apprezzamento per le ragioni morali che hanno indotto il sig. MAGNANI a scriverci e anzi lo ringraziamo della franchezza con cui ci ha espresso le sue osservazioni.

Com'è noto, la consegna dei Distintivi d'Onore agli Anziani della Rotaia costituisce la cerimonia di maggior rilievo della Giornata del Ferroviere, celebrata per la prima volta l'anno scorso, e fissata per il 25 luglio di ogni anno. Con l'istituzione della Giornata del Ferroviere, la Azienda ha inteso dar vita ad una manifestazione a carattere nazionale avente lo scopo precipuo di additare alla riconoscenza del Paese tutti quei ferrovieri che all'espletamento di un servizio di interesse generale avevano per tanti anni dedicato il meglio della loro intelligenza e del loro cuore.

La vasta risonanza e i numerosi consensi suscitati dalla manifestazione dello scorso anno confermano che l'iniziativa è stata accolta — generalmente — con soddisfazione.

Ben quarantanove quotidiani, la radio, la televisione e tre cinegiornali dettero notevole risalto all'avvenimento, dimostrando di comprenderne l'importanza ed esaltandone — senza eccezioni — il profondo significato. Taluni giornali, anzi, riportarono gli elenchi nominativi degli agenti insigniti nei singoli compartimenti.

Quanto al valore intrinseco del distintivo, occorre dire che la questione fu — a suo tempo — lungamente e meditatamente dibattuta. Lo stesso Direttore Generale, ing. Rissone, avrebbe vivamente desiderato dare agli Anziani qualcosa di valore intrinseco più adeguato — non diciamo pari — a quello morale del distintivo. Purtroppo, allorché si andò a conteggiare il fabbisogno finanziario si constatò che la coniazione anche di un semplice distintivo in oro avrebbe comportato una spesa dell'ordine di qualche centinaio di milioni di lire, tenuto conto che circa centomila sono gli agenti — in servizio o a riposo — che hanno titolo al riconoscimento previsto.

Nella situazione di bilancio che ai lettori non sarà certo sconosciuta non sarebbe stato possibile inserire un simile onere aggiuntivo. Fu così che, pur di non rinunciare del tutto a concretare l'iniziativa, e aderendo a moltissime sollecitazioni, si decise a malincuore di ripiegare su una soluzione più economica, nella speranza che gli Anziani vi avrebbero scorto almeno un segno delle primitive intenzioni dell'Azienda e ne avrebbero apprezzato il contenuto morale: cosa che in effetti è avvenuta in molti casi.

Del resto è noto che tutti coloro che vengono insigniti di altri riconoscimenti o onorificenze (come il cavalierato etc.) ricevono esclusivamente un diploma che li autorizza a fregiarsene, mentre è consuetudine che la medaglia o la croce venga loro regalata da amici e colleghi.

Né è possibile fare un confronto con le Aziende private. Innanzitutto ben diversa è la situazione delle FS, cioè la situazione di un'Azienda di Stato la cui politica economica è sempre subordinata al conseguimento di particolari fini sociali. In secondo luogo, mentre nelle aziende private i dipendenti che arrivano a conseguire un premio di anzianità sono, annualmente poche decine o, al massimo, qualche centinaio, nella nostra Azienda il problema si poneva in termini di decine di migliaia di unità.

Resta comunque la speranza che la nostra situazione generale migliori in avvenire, sì da consentire di tornare sul progetto e proporre la modificazione delle norme nel senso originariamente pensato.

Non è infine esatto che il distintivo d'onore sia concesso indistintamente a tutti. Ne sono infatti esclusi, a norma delle disposizioni istitutive, tutti coloro che siano stati puniti con oltre dieci giorni di sospensione (con unico o più provvedimenti disciplinari) a meno che non si tratti di punizioni per le quali sia stata successivamente concessa la riabilitazione.

Così stando le cose, non possiamo che contare sull'intelligente comprensione dei lettori perché, dopo i chiarimenti che abbiamo fornito, possano giudicare più serenamente l'operato dell'Azienda.

Consegna del distintivo d'onore all'Ispettore Capo Superiore, dr. Biscogli, uno dei più giovani tra i nostri « Anziani »

PICCOLA POSTA

Prendendo lo spunto da quanto dicemmo nello scorso numero a proposito degli OPERAI degli I. E., il sig. Alfonso RAIMO, Operaio Qual. di 1a cl., ci scrive da Agropoli per chiederci quando saranno sistemati gli IDONEI FUORI GRADUATORIA dei concorsi interni indetti in base all'art. 60 del preesistente Regolamento del Personale.

Rispondiamo che tale sistemazione avrà inizio quando sarà esaurita la graduatoria, ancora in atto, del concorso a S. Capo Tecnico di cui al DM 1348 del 22-9-1954 e man mano che si verificheranno posti vacanti nella qualifica da conferire, come del resto chiaramente si evince dall'articolo 195 dello Stato Giuridico.

Si ritiene che la graduatoria del concorso di cui sopra sarà esaurita entro l'anno.

* * *

Da Milano ci scrive un altro Operaio Qual. di 1a cl., il Sig. DELUCHI. Egli trova giusto che l'inquadramento a Capo Tecnico non avvenga senza esami ma ritiene che l'Azienda potrebbe almeno inquadrare nella qualifica di Sotto Capo Tecnico a.p. tutti quegli Operai che abbiano esercitato per anni mansioni di C. T.

Rispondiamo che, come tutte le altre qualifiche **ad personam**, la qualifica in parola, abolita dallo Stato Giuridico, viene **conservata a titolo personale** (e temporaneo) **esclusivamente** da coloro che la rivestivano all'atto dell'entrata in vigore dello S. G. stesso e non può quindi in alcun modo essere attribuita a chi non si trovasse **allora** in tali circostanze.

Un passaggio della corsa dei 1500 metri e l'arrivo dei 100 metri piani

ATLETICA LEGGERA

IX CAMPIONATO ITALIANO GIOVANILE

Il 1° maggio, al Campo Sportivo Dorico di Ancona, si è svolto il IX Campionato Italiano Giovanile di Atletica leggera. Erano presenti il Capo dell'Ufficio Centrale D.L.F. e numerose autorità cittadine e ferroviarie.

Una pioggia sottile, caduta quasi ininterrottamente durante tutto il tempo delle gare ed una temperatura niente affatto primaverile hanno, purtroppo, disturbato ed in un certo senso appesantito lo svolgimento della simpatica manifestazione.

Ma se l'inclemenza del tempo è riuscita ad offuscare la cornice delle gare, certo per nulla ha potuto influire sull'entusiasmo, sul magnifico spirito agonistico dei nostri giovani atleti che hanno saputo ottenere, nelle varie specialità, dei risultati veramente di rilievo.

Convenuti in Ancona da quasi tutti i Compartimenti, i migliori fra i tanti figli di ferrovieri che praticano lo sport sui campi e nelle palestre del Dopolavoro hanno dato una nuova, palpitante dimostrazione di quanto sia grande nei nostri giovani l'amore per le discipline sportive, di quanta forza morale essi dispongano, di quanto entusiasmo sia capace la loro anima.

Vedendoli impegnati nelle gare e constatando i lusinghieri risultati delle prove ci sentivamo confortati e commossi perchè lì, dinnanzi ai nostri occhi, avevamo la più evidente conferma della esattezza di una nostra vecchia affermazione — e non solo nostra — che, cioè, lo sport aziendale può e deve divenire il primo e più rigoglioso vivaio di giovani atleti.

Tutti i nostri ragazzi si sono impegnati senza risparmio, sorretti ed animati unicamente dalla bella, pura ambizione di veder trionfare il proprio Sodalizio, di ottenere un risultato di rilievo, di poter migliorare un record.

E i risultati positivi ci sono stati: due record sono stati migliorati: quello del Tetrathlon con Rinaldo Calcini e quello del mezzofondo (metri 1500) con Alberto Zordan.

Ma oltre a questi due giovani vogliamo ricordare per le magnifiche prestazioni, Ferdinando Gattucci, Alfredo Morri, Baldassare Sparacina, Ferdinando Paciotti e tanti e tanti altri che accomuniamo in un'unica lode, in un caldo, fraterno augurio di sempre maggiori successi.

CONSIGLIO DI PRESIDENZA U. S. I. C.

Nei giorni dal 10 al 13 maggio si è tenuto a Roma, nell'Hotel dei Congressi all'Eur, la Sessione Annuale del Consiglio di Presidenza della « Union Sportive Internationale des Cheminots » (U.S.I.C.). Tale Organizzazione, fondata nel 1946, coordina le attività delle Associazioni Sportive di 25 Amministrazioni ferroviarie europee le quali associano complessivamente 1.500.000 ferrovieri sportivi.

I lavori del Congresso sono stati aperti dal dott. Luigi Branca, Vice Direttore Generale, in rappresentanza dell'Amministrazione. La delegazione italiana era presieduta dall'avv. Cutrona, Capo dell'Ufficio Centrale D.L.F.

UNA IMPORTANTE MAN

PENNA D'ORO FERROVIARIA 1960

L'Ufficio Centrale del Dopolavoro Ferroviario ha recentemente bandito il Concorso Nazionale di narrativa denominato: « Penna d'Oro Ferroviaria 1960 ».

L'organizzazione del Concorso è stata affidata, anche quest'anno, al D.L.F. di Ancona che già nel 1959 seppe così bene curare, in ogni particolare, la realizzazione della prima edizione di tale Concorso Nazionale che può a ragione considerarsi tra le più importanti manifestazioni previste dal calendario culturale del Dopolavoro Ferroviario.

Per quanti vorranno partecipare al Concorso, riportiamo qui di seguito, stralciandole dal Regolamento ufficiale, tutte le norme che possano loro interessare.

Tutti i ferrovieri in attività di servizio od in quiescenza, purchè iscritti al Dopolavoro Ferroviario per l'anno 1960, potranno partecipare al Premio di Narrativa « Penna d'Oro Ferroviaria 1960 » inviando una composizione letteraria in prosa di lunghezza

ATTUALITÀ D. L. F.

BARI

Si è svolto a Foggia, organizzato da quel Dopolavoro, il X Campionato Ferroviario Nazionale di corsa campestre. Le gare hanno avuto luogo nell'Ippodromo cittadino alla presenza di numerose autorità e di folto pubblico. Ecco i risultati:

Nei « tremila » - 1° Pichi di Ancona; 2° Lopiano di Reggio Calabria; 3° Salvadori di Bressanone.

Nei « cinquemila » - 1° Ciccone di Roma; 2° Sergi di Catanzaro; 3° Andaloro di Roma.

FIRENZE

La squadra di pallacanestro del D.L.F. di La Spezia si è aggiudicato il titolo di campione di Liguria al termine di un combattuto torneo al quale hanno partecipato le migliori

STAZIONE CULTURALE

non superiore alle otto cartelle dattiloscritte (spazio due). Tema della composizione potrà essere un qualsiasi argomento purchè abbia, anche indirettamente, attinenza con fatti, persone o cose della vita ferroviaria.

Ogni concorrente potrà partecipare al Concorso con un solo lavoro e assolutamente inedito.

Ogni composizione dovrà essere presentata in cinque copie dattiloscritte non firmate, ma contrassegnate da un motto apposto sulla prima pagina del testo, in alto a destra. Tali copie dovranno essere messe in una busta insieme con altra busta di formato minore e non trasparente, recante all'esterno il motto di cui sopra. In questa seconda busta piccola dovrà essere posto un foglio dove saranno stati trascritti i seguenti dati:

- *Titolo della composizione.*
- *Motto prescelto.*
- *Cognome, nome e qualifica del concorrente.*
- *Ufficio ed impianto di appartenenza. (solo per gli agenti in servizio).*
- *Numero della tessera del D.L.F. per il 1960.*
- *Dopolavoro Ferroviario di appartenenza.*

Tale busta minore dovrà poi essere chiusa in ogni sua parte, sigillata e collocata, come si è detto, insieme alle copie del lavoro, nella busta più grande.

Il plico così confezionato dovrà essere inviato, chiuso e senza alcuna indicazione relativa al mittente, al seguente indirizzo:

¬DOPOLAVORO FERROVIARIO (Concorso « Penna d'Oro Ferroviaria 1960) - Piazza Cavour n. 23 - ANCONA.

Le spedizioni dovranno essere effettuate entro e non oltre le ore 24 del giorno 15 agosto 1960. Della data di spedizione farà fede il timbro dell'Ufficio Postale.

Alle migliori opere, secondo il giudizio insindacabile di una Commissione composta da critici letterari e da scrittori, verranno assegnati i seguenti premi:

1° classificato: « Penna d'Oro Ferroviaria 1960 » (Artistico oggetto d'oro) L. 80.000 (ottantamila). Diploma di merito.

2° classificato: L. 50.000 (cinquantamila). Diploma di merito.

3° classificato: L. 20.000 (ventimila). Diploma di merito.

4° 5° 6° classificato: Volumi di notevole pregio letterario e diploma di merito.

La proprietà artistico-letteraria dei testi rimarrà all'Ufficio Centrale del Dopolavoro il quale, nei limiti del possibile, ne promuoverà la pubblicazione.

La proclamazione e la premiazione dei vincitori avrà luogo in Ancona, nel mese di ottobre, nel corso di una festa artistica all'uopo organizzata dal locale Dopolavoro.

I concorrenti premiati saranno ospiti, in Ancona, dell'Ufficio Centrale del D.L.F. e considerati, per disposizione del Direttore Generale, in assenza giustificata dal servizio, con la corresponsione delle sole competenze fisse, per il giorno della cerimonia conclusiva e per il tempo necessario al viaggio da e per il luogo di residenza.

compagini della regione. La squadra, che ha acquisito il diritto a disputare le finali del campionato nazionale, è così composta: Bertolucci, Vestuli, Carbonaro, Frisieri, De Marchi, Monzo, Bonetto, Belardi, Gandolfo e Minotti.

Organizzati dalla sezione Caccia e Tiro del Dopolavoro Ferroviario di Firenze, sono stati disputati i campionati sociali di tiro al piattello, ai quali hanno partecipato oltre cinquanta tiratori.

NAPOLI

Nel Salone Teatro del D.L.F. di Napoli Campi Flegrei si è inaugurato il Corso di Taglio, Cucito e Ricamo, organizzato dal Sodalizio partenopeo, in collaborazione con la Società SINGER.

Il corso è frequentato da oltre una settantina di allieve, figlie di soci del Dopolavoro ed è tenuto da insegnanti della stessa Società, la quale ha messo gentilmente a disposizione anche i mezzi.

PALERMO

Nei locali del Dopolavoro Ferroviario di Palermo, il noto scrittore prof. Mario Donadoni, Soprintendente Bibliografico della Toscana, presentato con elevate parole dal Delegato Culturale Compartimentale dott. Testaverde, ha tenuto una interessante conferenza sul tema: « I canti pastorali di Leopardi e Pascoli » con le dizioni di « Canto Notturno » e « In Oriente ».

REGGIO CALABRIA

Si è inaugurata a Paola la nuova sede del Dopolavoro Ferroviario alla presenza del Direttore Compartimentale, ing. Carucci, il quale ha espresso parole di vivo compiacimento per l'opera svolta dal Consiglio Direttivo del Sodalizio.

In un clima di serena fraternità, l'ing. Carucci ha successivamente proceduto alla distribuzione dei diplomi di « Anziani della rotaia ».

RIAPERTE LE COLONIE O.P.

LE VACANZE DEI NOSTRI RAGAZZI

L'estate è prossima e l'Opera di Previdenza, come negli anni precedenti, chiamerà a raccolta schiere di ragazzi, figli ed orfani di ferrovieri, per avviarli alle sue colonie climatiche marine e montane.

Si prevede che saranno non meno di quattordicimila i piccoli villeggianti che andranno a respirare l'aria balsamica dei monti e del mare.

Annunciata l'apertura delle iscrizioni alle colonie, sono state presentate alle varie Direzioni Compartimentali circa 13.900 domande in regola per l'accettazione, e tutte sono state accolte: circa novemila ragazzi andranno a villeggiare al mare e gli altri in montagna.

Le Direzioni Compartimentali hanno già dato comunicazione alle famiglie circa la destinazione dei « coloni » e la data di partenza.

Dei ragazzi che villeggeranno al mare, parte andranno sulla riviera Adriatica, sulle belle spiagge di Cervia, Bellaria, Riccione, Senigallia, Porto San Giorgio, San Menaio Garganico e parte a quella Tirrenica nelle ridenti località di Calambrone, Castellammare di Stabia; mentre gli altri si recheranno in località montane tra le più suggestive della penisola, come Limone Piemonte (Cuneo), Ballabio (Sondrio), Piano di Doccia (Pistoia), Acerno (Salerno), Gambarie (Reggio Calabria), Ficuzza (Palermo). Inoltre l'O.P. ha provveduto a prenotare posti in colonie montane di altri Enti per non privare della villeggiatura quei fanciulli che non avrebbero trovato posto nelle sue. Per questi sono stati reperiti 1.140 posti nelle colonie di Boscochiesanuova (Verona), Tonezza (Vicenza), Auronzo (Pieve di Cadore), Nebbiù (Pieve di Cadore).

In omaggio poi ad una iniziativa ormai pluriennale, sessanta nostri fanciulli saranno accolti nelle colonie montane dell'Alta Savoia (Samoëns e Bois Saléve) organizzate dalla S.N.C.F., ed altri trenta andranno nel Belgio e precisamente a Noisy a Celles, nel cuore delle Ardenne, dove saranno ospitati in un regale castello circondato da verdi prati e fitti boschi.

L'Opera di Previdenza a sua volta ospiterà 60 piccoli francesi e 30 belgi nella colonia montana di Ballabio. In tutto 180 ragazzi di tre nazioni che avranno modo di fraternizzare nel quadro di quella amicizia che è ormai tradizionale tra i ferrovieri d'Europa.

Remo MARCHETTI

Ragazzi francesi in viaggio per la colonia di Ballabio

CAGLIARI CELEBRA S. EFISIO

Seguendo la tradizione che ebbe le sue origini nel 1657, per 304 volte, il primo maggio di ogni anno, il Simulacro venerato di S. Efisio è passato benedicente col cocchio dorato per le vie di Cagliari diretto a Nora.

Mai nei secoli è venuto meno il voto fatto dalla città per ringraziare il Santo dopo la fine di una grave epidemia di peste. Anche nei tempi orrendi della guerra, quando Cagliari era ridotta ad un cumulo di macerie, e la minaccia dell'offesa aerea era gravissima e incombente, il voto fu adempiuto, seppure senza il fasto tradizionale.

Nei secoli passati il popolo in costume faceva ala al passaggio del Santo; oggi, col mutare dei tempi i fedeli pur indossando i tradizionali costumi sfilano in corteo precedendo il cocchio.

Per le Ferrovie, naturalmente, una eccezionale affluenza di pubblico impone problemi di particolare difficoltà: poche cifre, per apprezzare le quali basta pensare che l'intero traffico fa capo alla Stazione di Cagliari con soli 4 binari per servizio viaggiatori: circa 7000 persone affluite nella mattinata e rientrate nel pomeriggio; 3 coppie di treni straordinari oltre al rinforzo di quelli ordinari. (A.L.)

RELAZIONI PUBBLICHE

L'ing. Borriello, Dirett. Comp.le di Napoli, sta dando un impulso notevolissimo allo sviluppo delle relazioni pubbliche nell'ambito del Compartimento di Napoli ed in particolare nella città di Napoli.

Tra le altre iniziative intraprese dal dinamico ing. Borriello sono da segnalare, particolarmente, una serie di conferenze tenute e da tenere nel prossimo futuro per illustrare determinati problemi ferroviari a persone estranee alla ferrovia.

Recentemente, l'ing. Fatuzzo, Capo della D.L. di Napoli, ha tenuto nell'Aula delle Lauree del Politecnico dell'Università partenopea una conferenza sul tema: « La nuova stazione ferroviaria di Napoli ». La conferenza, alla quale hanno partecipato circa trecento persone, è riuscita molto interessante, anche grazie alle proiezioni illustranti la stazione come era, come è e come sarà.

Successivamente, l'ing. Borriello ha tenuto una conferenza al Rotary Club di Napoli sul tema « Le ferrovie al servizio del Paese ed il nuovo orario ferroviario »; il 27 maggio ha parlato al Circolo Ufficiali del Comiliter di Napoli, sul tema: « La nuova stazione ferroviaria di Napoli ».

Infine il 10 giugno l'ing. Mayer, Capo della Divisione I.E. di Napoli, ha tenuto una conferenza presso lo stesso Circolo Ufficiali del Comiliter di Napoli, sul tema: « Sviluppo della elettrificazione della rete ferroviaria italiana ». (D. M.)

■ ANCONA

● **Nei locali del D.L.** di Ancona il Cappellano Compartimentale, alla presenza del Direttore Compartimentale, dei Capi delle Divisioni e di altri funzionari, con la partecipazione di numeroso personale degli Uffici Compartimentali e degli Impianti ferroviari della città, ha celebrato la S. Messa Pasquale. La scuola cantorum diretta dal maestro Ferretti ha eseguito scelti brani musicali e sacri mottetti. Identiche cerimonie religiose si sono avute a Pescara, Fabriano e Foligno.

● **Hanno lasciato il servizio per raggiunti limiti di età:** Secondo Giovannelli, Capo Stazione Superiore agli Uffici della Divisione Movimento e l'Ispettore di 1a cl. geom. Arnaldo Buratti. Ha pure lasciato il servizio, per raggiunti limiti di età, il Controllore Viaggiante di 1a cl. Evangelista Ottaviani di Terni. Il personale di quel Deposito P.V., con i Dirigenti del Riparto Treni e Gruppo Controlleria, ha voluto esprimere al bravo controllore la sua simpatia festeggiandolo con un lieto simposio. A tutti vadano ancora gli auguri di serena quiescenza da parte di « Voci della Rotaia ».

● **CICOGNA EXPRESS** - Maria Rosaria al Capo Gestione di 1a cl. Luigi Giulioni, della Divisione Ragioneria di Ancona. Le più vive congratulazioni.

A. Rosso

■ BARI

● **Anche quest'anno** è stato adempiuto il Precetto Pasquale presso tutti i nostri impianti maggiori. Preparate dall'infaticabile Cappellano Compartimentale, Don Buono, le cerimonie religiose hanno già avuto luogo, a Bari, presso l'Officina Compartimentale Impianti Elettrici, il Deposito Locomotive e il Cantiere Lavori; a Foggia presso l'Officina M.M., la Squadra Rialzo e il Deposito Locomotive; a San Severo e Metaponto.

● **Tutto il personale del D.P.V. di Bari,** si è riunito intorno al Capo Personale Viaggiante Pasquale Cesaria, ai Capi Treno Arcangelo Caporusso, Giuseppe D'Abbicco e Giovanni Perrilli, che lasciavano l'Azienda per limiti di età. A nome dei convenuti ha loro dato il saluto di commiato il Dirigente del Deposito, Capo Pers. Viagg. P.le Fasano, al quale hanno fatto eco anche le parole commosse del Capo Pers. Viagg. Sup. Rizzi. Anche i ostri auguri.

● **Una viva manifestazione di simpatia** hanno tributato gli agenti dell'Officina Comp.le I.E. all'Operaio qualificato di 1a cl. Giuseppe Rubino che lasciava il servizio per la pensione. Il nostro affettuoso saluto.

N. Zingarelli

■ BOLOGNA

● **I ferrovieri che hanno figli** poliomielitici e che intendono sottoporli alla terapia natatoria — adottata da qualche tempo con risultati in molti casi sorprendenti — potranno fruire delle prestazioni che l'allenatore di nuoto, il geometra Costante Gamberini dell'O. M.M., è disposto a dare nelle ore libere dal servizio, nella piscina dello Stadio comunale. Per informazioni e prenotazioni, rivolgersi all'Ufficio Assistenza al Personale, Bologna C.le (tel. 3350).

La Redazione coglie l'occasione per informare che l'Ufficio Assistenza al Personale, funzionante da giugno s.a. nel F.V. di Bologna C.le tutti i giorni feriali, tranne il sabato, dalle ore 8,30 alle 13, è stato affidato al suo Corrispondente Aldo Sensi, assistente sociale diplomato. Tale Ufficio, per chi ancora non lo sapesse, svolge le seguenti attività: informazioni in genere al personale in servizio ed a riposo, assistenza a congiunti di dipendenti deceduti, con particolare riguardo agli orfani; intermediazione con gli Uffici pubblici, Enti assistenziali e privati. « Voci della Rotaia » sottolinea la lodevole iniziativa bolognese ed esprime il suo augurio all'amico Sensi per il successo del lavoro che con tanto fervore si è accinto a svolgere in favore dei ferrovieri del Compartimento.

● **Allieve dei Collegi di Pozzano e Bellaria,** guidate dalle rispettive direttrici Vaccarini e Manfredini, hanno fatto riuscite gite a S. Marino, Loreto e Recanati in un canoro clima di allegria.

Queste gite hanno luogo ogni anno, ma questa volta una felice iniziativa ha consentito ai Collegi dei Comp.ti di Bologna e Napoli un doppio incontro, un vero e proprio **rendez vous,** in quanto qualche giorno prima le ragazze di Bellaria avevano visitato Pompei, S. Agata dei due Golfi e Capri, con base al Collegio di Pozzano dove l'ing. Borriello, Direttore Comp.le di Napoli, aveva fatto gli onori di casa con paterna sollecitudine. Da ricordare ancora la cordialità dell'incontro tra le gitanti dei due collegi con le sorelle maggiori del Collegio di Senigallia.

● **Per incarico della Direzione Centrale** rispettiva, il 6o Riparto « La Provvida » ha provveduto in modo egregio alla fornitura di uova pasquali, grandi e buone, ai ragazzi dei Collegi dell'O.P. L'iniziativa, volta a consolidare la aspirazione di legami affettivi fra tutti i membri della grande famiglia ferroviaria, è stata fonte di letizia per tutti i collegiali.

● **Per raggiunti limiti di età e di servizio,** il cav. Elio Gallingani, Isp. P.le, va a riposo, privando la Segreteria Comp.le di un funzionario eccezionalmente preparato, preciso, rispettoso della personalità altrui. Potrà dedicarsi agli scacchi, di cui è maestro; tutti lo salutano con affetto, augurandogli infinite vittorie. Anche il Capo Tecn. Sup. Silvio Senigalliesi della Squadra Ponti in Ferro di Bologna, festeggiato da superiori, colleghi e dipendenti, ha lasciato l'Azienda per la quiescenza. I nostri migliori auguri.

A. Sensi

Nella Sala della Protomoteca in Campidoglio a Roma è stata solennemente celebrata la « Giornata del Turismo e dell'ospitalità » alla presenza del Sindaco avv. Urbano Cioccetti, e dell'Ambasciatore di Danimarca e molte altre Autorità. Nel corso della cerimonia sono stati assegnati i premi intitolati alla manifestazione che, dal 1957, vengono conferiti a quanti si sono adoperati per lo sviluppo del turismo e per il miglioramento della ricettività cittadina. Sono stati premiati, tra gli altri, tre nostri colleghi: Livio Jannattoni, Segretario Superiore del Servizio Personale, Italo Monti e Alceo Cuneo, entrambi interpreti presso l'Ufficio Informazioni di Roma Termini.

Le nostre vivissime congratulazioni. (D.L.).

TUTTA LA RETE

CAGLIARI

● **A conclusione di un ciclo di conferenze** tenute dai Padri Missionari in Cagliari, ha avuto luogo presso il D.L. di Cagliari, con la partecipazione di S. E. Monsignor Botto, Arcivescovo di Cagliari, un incontro tra i ferrovieri sardi e i «Volontari della Pro Civitate Christiana» di Don Giovanni Rossi.

● **Son entrati a far parte della famiglia** ferroviari cagliaritana: i manovali Francesco Fanni, Candido Stocchino, Peppino Piras, Mario Costa; i conduttori Vittorio Mameli, Ubaldo Mascia e Dario Meloi. Tanti auguri.

● **Molto festeggiato dai superiori**, colleghi, ed amici ha lasciato l'Azienda per limiti di età il Capo Stazione Sup. cav. Primo Rita, Titolare della Stazione di Cagliari. Auguri di ottima quiescenza.

A. Luchi

FIRENZE

● **In occasione della promozione** a Capo Deposito P.le del Capo Deposito Titolare Locomotive di Siena, Duilio Barnabè, una festa in famiglia si è svolta presso la mensa del locale Deposito Locomotive, presenti il Capo Divisione Materiale e Trazione di Firenze, ing. Bocconi, funzionari ed una numerosa rappresentanza delle maestranze del Deposito. Significative parole sono state pronunciate dagli ingg. Bocconi e Sanesi i quali hanno tra l'altro ricordato che il Barnabè è Presidente dell'Associazione Volontari Italiani del Sangue di Siena. In occasione della promozione il Consiglio Direttivo dell'A.V.I.S. ha donato al suo Presidente una medaglia d'oro quale riconoscimento della encomiabile attività che svolge da parecchi anni.

● **Sessantaquattro dipendenti** delle Officine Materiale Rotabile di Firenze P.P. hanno recentemente ricevuto i distintivi e i diplomi di «Anziano della rotaia». Alla simpatica cerimonia è intervenuto il Direttore Comp.le ing. Bagnoli, che insieme all'ing. Laurentini, Capo dell'Impianto, si è intrattenuto cordialmente con i benemeriti, ai quali ha rivolto espressioni di compiacimento e di augurio.

● **Hanno lasciato il servizio ferroviario** per raggiunti limiti di età: il Capo Stazione P.le Guido Cappetti, di Firenze S.M.N.; il Segretario Superiore Omero Gasparri, della Segreteria Compartimentale; il Capo Tecnico P.le Archimede Neri, della Divisione I. E. di Firenze; i Capi Gestione P.li Umberto Pellegrini, di Prato, Armando Tognoni, di La Spezia ed Enrico Salerni, di Massa; i Sorveglianti P.li Dante Romagnani, del 3o Tronco Lavori di Prato, e Pietro Sampieri, del 2o Tronco Lavori di Monte Antico; il Capo Personale Viagg. di 1a cl. Emo Bessi, di Pistoia; il Macchinista di 1a cl. Teofilo Gambi, del Deposito Loc. di Firenze; l'Operaio qual. di 1a cl. Ettore Martini del Dep. Loc. di Pisa; il Capo Squadra Deviatori Primaggio Arpioni di Empoli, il Conduttore Ido Vaccai, di Pistoia, e il Cantoniere Giovanni Bonici, di Borgotaro. Giungano a tutti i nostri migliori auguri.

A. d'Errico

VIVONO NEL RICORDO

Caduti sul lavoro

Comp.to di Firenze: Manovratore Rolando Nardini, della Stazione di Livorno C.le, deceduto mentre era addetto alla manovra di un treno merci.

Comp.to di Reggio C.: Manovale ff. Frenatore Domenico Mercurio del D.P.V. di Reggio Calabria.

Ai familiari le espressioni della nostra commossa solidarietà.

GENOVA

● **Nella Sala d'aspetto di 1a classe** della Stazione di Genova P.P. Mons. Chiocchia, Vescovo coadiutore di Genova, ha celebrato una messa per la Pasqua dei Ferrovieri. Erano presenti al sacro rito il Direttore Compartimentale, ing. Navaretti, i Capi Divisione e numeroso personale. Analoghe cerimonie religiose si sono svolte anche al Deposito Locomotive di Savona e nella stazione di Chiavari.

● **Una targa di bronzo**, raffigurante S. Francesco da Paola che attraversa sul mantello lo Stretto di Messina, è stata offerta, dai Padri Francescani di Genova, alla Nave Traghetto «Reggio», nell'imminenza della sua partenza per lo Stretto di Messina. La sacra immagine, che è stata posta nel centro della Sala Macchine, è stata benedetta da una rappresentanza di frati, nel corso di una cerimonia, alla quale erano presenti il Capo dell'Ufficio Collaudi, ing. D'Amato, funzionari, tecnici e personale di bordo.

● **A cura delle organizzazioni sindacali** ferroviarie di Genova, in occasione della ricorrenza del 25 aprile, sono state deposte, ai piedi delle lapidi-ricordo dei caduti, nell'atrio della Stazione P.P., due corone d'alloro. Alla manifestazione erano presenti il Direttore Comp.le e numeroso personale dei vari impianti.

● **Cerimonia di commiato nella stazione di S. Remo**, in occasione del cambio della guardia tra il cav. Carlo Pini, posto in quiescenza per limiti di età e il cav. Lucchetti, chiamato a sostituirlo nella dirigenza della stazione. Per la circostanza, ha pronunciato un breve discorso il Capo Gestione Belloni che ha consegnato al cav. Pini una pergamena ricordo e una medaglia d'oro, offerte dal personale. Porgiamo al cav. Pini i più fervidi voti di lunga vita e al cav. Lucchetti auguri di buon lavoro. Hanno lasciato l'Azienda per limiti di età anche il Capo Tecnico Superiore Costante D'Alto dell'Ufficio Collaudi e il Capo Tecnico P.le Domenico Massolo della Sottocentrale Elettrica di Chiappella. Auguri di ogni bene.

● **Marcia Nuziale**: per il rag. Angelo Angiani e la gentile signorina Maria Schaller. Felicitazioni vivissime.

A. Battaglia

MILANO

● **E' entrato recentemente in funzione** a Milano un cavalcavia obliquo sul piazzale dei binari della costruenda Stazione di Milano P. Nuova, col quale si concede il tanto sospirato ed organico sfogo alla vecchia e congestionata via Carlo Farini, strada di notevole importanza pel traffico cittadino. L'opera, promossa insieme dalla nostra Azienda e dal Comune ambrosiano, è costruita in cemento armato e precompresso, si presenta a cinque luci ha una lunghezza di 1221 metri ed una carreggiata di 19.

● **Presso l'Ufficio Collaudi del Servizio Materiale e Trazione**, presente tutto il personale, l'ing.

(continua a pag. 22)

PER VELLETRI ASSETATA ACQUA DALLA FERROVIA

Quando arriviamo alla Stazione di Velletri, ferrovieri, vigili del fuoco e cittadini volenterosi si affaccendano attorno ad un treno di cisterne di acqua potabile giunto da Roma in nottata. Intanto rullano le motopompe che travasano il prezioso liquido negli automezzi dei pompieri e del Comune e i grossi tubi flessibili si gonfiano sotto la spinta della pressione.

«E' stato per me un vero guaio», ci dice il brigadiere che comanda il distaccamento dei Vigili del Fuoco, «la mattina del 30, a causa delle continue piogge di questo inverno, una frana ha distrutto presso Genazzano un buon tratto del Simbrivio, l'acquedotto che alimenta la nostra città. Esaurite in breve le modeste scorte, cinquantamila abitanti sono rimasti senza una goccia d'acqua!».

«E quali i primi provvedimenti?».

«Le dirò, abbiamo tentato di utilizzare i pochi pozzi esistenti ma con scarsissimi risultati, non abbiamo risorse idriche nelle vicinanze e d'altra parte, anche a voler mobilitare tutti i nostri mezzi, questi sarebbero stati del tutto insufficienti».

«E allora?».

«Allora abbiamo pensato alla ferrovia!».

E ci racconta che il Sindaco — il collega Granata, capo stazione titolare — e le altre autorità, allorchè il problema si era presentato in tutta la sua gravità (particolare preoccupazione destavano il grande ospedale civile ed il penitenziario), avevano tenuto un Consiglio d'emergenza.

Tra le proposte avanzate, la più concreta era risultata subito quella di chiedere aiuto alla ferrovia. Si era telefonato a Roma, al Capo della Divisione Movimento ing. Rossetti, che in breve aveva provveduto ad approntare i mezzi per fronteggiare la grave situazione; così, utilizzando in parte i treni ordinari ed effettuandone alcuni straordinari, erano stati trasportati a Velletri oltre duecentomila litri di acqua potabile da Roma Tiburtina.

Mentre assistiamo all'ultima fase dell'«Operazione acqua Velletri» (ci informano che l'acquedotto è stato riparato e l'acqua tornerà nel pomeriggio) un tiepido e splendido sole illumina la bella cittadina laziale, la fiera antichissima Velester dei Volsci, graziosamente degradante fino alla ferrovia sulle pendici del Monte Artemisio.

C'è ancora il tempo, prima del ritorno, di bere un caffè offerto dai gentilissimi colleghi. Nella cittadina i commenti sono unanimi ed esprimono viva gratitudine verso la ferrovia e gli uomini della rotaia. Il treno ha trovato modo di scrivere un'altra delle sue pagine di modesta gloria, alleviando il disagio di un'intera popolazione e scongiurando forse un'epidemia.

Domenico LOFFREDO

TUTTA LA RETE

Pipia ha consegnato 14 distintivi e diplomi di benemerenza ad altrettanti «Anziani della rotaia», i quali sono stati poi cordialmente festeggiati nel corso di un rinfresco simpaticamente offerto dallo stesso Capo unità.

● **Ancora un'opera umanitaria** del Deviatore Gianni Legramandi, della Stazione di Treviglio. Con la sua stazione radioricetrasmittente si è collegato con Varna, sul Mar Nero, ed attraverso un collega, come lui radioamatore, ha potuto ottenere dalla Bulgaria un prezioso farmaco che servirà a sollevare due ragazzi, uno di Milano ed un altro di Treviglio, da gravi affezioni.

L. Paina

■ NAPOLI

● **L'Aiutante Vincenzo Grimaldi,** della Stazione di Cancello, ha lasciato il servizio, per raggiunti limiti di età e di servizio. Nell'ufficio del titolare della stazione amici e colleghi si sono riuniti attorno a Grimaldi per festeggiarlo. Presente anche il Capo del Riparto Movimento di Caserta, dott. Chiara.

● **Presso il D.L.F. di Cancello,** l'ing. Della Corte, delegato dal Direttore Compartimentale e dall'ing. Mayer, Capo della Divisione I. E., ha consegnato i diplomi ed i distintivi di «Anziano della rotaia» ai dipendenti della Zona I.E. L'ing. Della Corte ha illustrato ai presenti il significato dell'iniziativa, porgendo a tutti parole di elogio.

D. Manganelli

■ PALERMO

● **Nei locali della mensa del Deposito Loc.** di Catania, ad iniziativa della Conferenza Aziendale S. Vincenzo de' Paoli, è stato offerto un pranzo a 60 poveri della città.

Il pranzo è stato preceduto dalla celebrazione della S. Messa a cura del cappellano dei ferrovieri rev. Padre Landolfi. Hanno pronunciato elevate parole di occasione gli ingegneri Claudio Majorana e Angelo.

● **CICOGNA EXPRESS:** Vincenzo, a Pietro Maniscalco, Coadiutore della Divisione Ragioneria; Amalia Maria Pia, ad Aldo e Maria Busalacchi, il papà del D. L. di Palermo e la mamma della Segreteria Compartimentale. Auguri vivissimi.

A. Giuliana-Alajmo

■ REGGIO CALABRIA

● **MARCIA NUZIALE:** per Gaetano Romeo e Consolata Crucitti di Villa S. Giovanni; A. Macchinista Giovanni Angheloni e la signorina Nella Pace; Ass. Staz. Benedetto Crucitti e Franca Scappatura. Auguroni.

● **CICOGNA EXPRESS:** Roberto Francesco Salvatore a Santo Di Stefano, Coadiutore P.le della Divisione Movimento; Maria Rosaria al C.S. 1ª cl. Giuseppe Scopelliti della stazione di Villa S. Giovanni. Rallegramenti ed auguri.

A. Cremona

■ ROMA

(Dai Servizi)

● **Collocati a riposo:** del Servizio Approvvigionamenti, gli Ispettori Capo cav. Francesco Gloria (della Sez. XIV) e rag. Andrea Labarbera; e i Segretari Superiori Giulio Giuli (Sez. X), Alfredo Bissiri (Sez. VII), Luigi Bonvini (Sez. Personale) ed Enrico Perina (Sez. Contenzioso). Vivissimi auguri a tutti.

● **CICOGNA EXPRESS:** Ines, al Segr. P.le Alberto Pagliarini, della Sezione Contenzioso. Felicitazioni. (Cell.).

● **Un grave lutto** ha colpito nei giorni scorsi il dr. Alfredo Di Lullo, Direttore del Servizio Sanitario: l'improvvisa scomparsa del fratello Comm. dr. Guglielmo. Al dr. Di Lullo e ai familiari le nostre sentite condoglianze.

(Dagli uffici)

● **Sono stati posti in quiescenza:** l'Ispettore P.le geom. Serafino Saccone, il Segretario Sup. Adalberto Bersacchi ed il Segretario Tec. Sup. Ezio Pucci, tutti della Divisione Lavori di Roma. I superiori, colleghi ,amici e dipendenti, li hanno calorosamente festeggiati, riuniti a convivio, ed hanno brindato alla loro salute. Ai valenti funzionari vadano i nostri più fervidi auguri per un felice riposo.

● **E' stata posta la prima pietra** per la costruzione di 12 alloggi INA-Casa per ferrovieri ad Avezzano. Hanno partecipato alla simpatica e significativa cerimonia il Vescovo dei Marsi, che ha impartito la benedizione al costruendo fabbricato, l'on. Tirabassi, il Direttore Comp.le delle F.S., ing. Rubino, il Sindaco avv. Lucci ed altre Autorità ferroviarie e civili. Facevano gli onori di casa il Capo Staz. P.le Tomassetti, Titolare della Stazione di Avezzano, coadiuvato dal Capo Staz. P.le Patamia. La Sig.na Angela, figlia del Sorv. Iannuzzelli, ha consegnato un omaggio floreale alle Autorità (Min.).

(Dagli Impianti)

● **Festeggiato dai colleghi,** superiori ed amici, è stato recentemente collocato in pensione il Manovratore Capo cav. Domenico Gagliardi che lascia il servizio dopo 42 anni, essendo stato assunto il 1-7-1917 nella stazione di Cancello. Dal 1924 prestava servizio al Posto Manovra Centro di Roma Termini. Figura popolarissima nella stazione della Capitale, «Don Mimì» ha ricevuto tra le altre manifestazioni di simpatia lettere di commiato e di augurio del Direttore Generale e del Direttore Compartimentale. Aggiungiamo i nostri vivissimi auguri.

● **Hanno celebrato le nozze d'oro** il sig. Gino Miglioreti, ex Segretario Capo della Sezione Lavori Roma Nord, e la gentile Signora Ida Battaglini. Ai due coniugi, i nostri più cordiali rallegramenti.

D. Loffredo

■ TORINO

● **Si è svolta presso la sede del D.L.F. torinese** l'annuale cerimonia per la premiazione dei benemeriti donatori di sangue che si sono particolarmente distinti per la loro attività trasfusionale durante l'anno 1959. Tra i premiati vi erano anche tre colleghi ferrovieri, precisamente: Medaglia d'oro Felice Musso (cm.³ 17.800 di sangue donato in 35 trasfusioni), operaio 1ª delle O.M.R. - Medaglia d'argento Guerriero Casagrande (cm³ 11.400 di sangue donato in 52 trasfusioni) operaio 1ª delle O.M.R. - Medaglia di bronzo Domenico Favati (cm³ 7.200 di sangue donato in 38 trasfusioni) manovratore di Torino P. Susa.

● **Ezio Nardi, di anni 15,** figlio del Capo Squadra della Linea, Beniamino, del Tronco 41 - Cantone 1º Sangone, ha consegnato al Comando Posto Polfer di Pinerolo un portamonete da donna contenente L. 16.305 rinvenuto poco prima in una via cittadina. Segnaliamo con piacere questo atto di onestà e porgiamo i più sentiti rallegramenti alla famiglia Nardi e un bravo di cuore al giovane Ezio.

● **CICOGNA EXPRESS:** Walter, ad Enrico Cognetti; Roberto, a Ugo Beorchia; Marita, a Giovanni Bevilacqua, tutti operai 1ª cl. delle O.M.R. Auguri vivissimi.

R. Marello

■ VENEZIA

● **Con il recente varo delle ultime travate metalliche,** è stato messo in esercizio il ponte in ferro sul Tagliamento lungo 850 metri, tra Casarsa e Codroipo, sulla linea Mestre-Udine. Il ponte, gravemente danneggiato dai bombardamenti dell'ultima guerra, è stato completamente ripristinato per il binario a monte con la costruzione di 13 travate e la riparazione radicale delle altre 23. L'attivazione, all'ultima fase della quale hanno assistito il Direttore Compartimentale, il Capo Divisione Lavori e altre autorità Ferroviarie, è avvenuta con perfetta regolarità.

● **Festeggiati dai superiori e colleghi** hanno lasciato l'Amministrazione per raggiunti limiti di età: il Capo Stazione Superiore cav. Angelo Meo, titolare della stazione di Treviso Centrale, i Coadiutori Capo Giordano Baccega e Giacomo Buffolo della Divisione Ragioneria, il Coadiutore Capo cav. Romolo Simone della Segreteria Comp.le e il macchinista 1ª Arturo Zanatta del Deposito di Venezia. Inoltre, dopo quarant'anni di servizio, ha lasciato l'Amministrazione il Capo Treno di 1ª cl. Dino Gianola, del Deposito Personale Viaggiante di Venezia, padre di 13 figli, tutti viventi, dei quali tre sacerdoti. A tutti i nostri più fervidi auguri.

F. Poli

■ VERONA

● **I novantatre componenti il Deposito Personale Viaggiante** di Trento porgono il loro saluto unito all'augurio di molti anni tranquilli e sereni di vita al loro titolare C. P. V. 1ª cl. Giuseppe Zocca, che lascia il servizio per raggiunti limiti di età. Il suo nome è conosciuto da moltissimi ferrovieri perchè autore assieme al defunto rag. Toni della nota «Guida Pratica con prontuari grafici degli itinerari e distanze» che alla sua uscita destò tanto interesse fra il personale di controlleria e delle stazioni e che è tutt'ora molto ricercata.

R. Campagnari

IL III CONGRESSO COMBATTENTI E REDUCI

Si è svolto in Roma il 3º Congresso Nazionale dei Combattenti e Reduci dipendenti Ferrovie dello Stato e Ispettorato Motorizzazione Civile.

L'Azienda era rappresentata dal senatore Florena, valoroso combattente decorato di Medaglia d'argento al V.M. e dall'ing. Cossu. Prima dell'inizio dei lavori i Congressisti, preceduti dai Labari delle varie Sezioni Compartimentali, si sono recati all'Altare della Patria, ove dinanzi al Sacello del Milite Ignoto è stata deposta una corona d'alloro. Analoga cerimonia si è svolta a Villa Patrizi, dinanzi al Monumento che ricorda i Caduti Ferrovieri.

Il Congresso ha eletto il nuovo Direttivo Nazionale così composto: VETTA, MARCHIONE, SCODELLARI, MANGANELLI, MATTEOLI, RICCIOTTI, SCIOLI, LA ROSA, AMENDOLA, CARUSO, AQUILINA, CECCONI, PACE; segretario Generale, MANCHISI.

SCAMBIO DI OSPITALITÀ

Anna Maria Simioni, di anni 16, studentessa del Liceo classico, figlia del Capo Gestione di 1ª cl. Guglielmo Simioni e residente a Verona, corso Porta Nuova 107, chiede un cambio di ospitalità con signorina francese figlia di agente pari grado; giorni 30 di soggiorno in Italia nel mese di luglio in cambio di altrettanti giorni in Francia nel mese di agosto.

"CLASSICI DELLA DURATA"

L. 370.000

L. 295.000

L. 175.000

L. 130.000

A CARRARA MOSTRA MOBILI ETERNI IMEA chiedete catalogo VR/6 di 100 ambienti, inviando L. 100 anche in francobolli. Consegna ovunque gratuita. Pagamenti anche rateali. **PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AI FERROVIERI.** Scrivere indicando chiaramente: cognome, nome, professione, indirizzo, forma di pagamento e ambienti desiderati.

La casa del mio sogno

C'è una porta socchiusa, alcune grida infantili attirano la mia attenzione: è invitante quella porta!

Entro e mi trovo in un minuscolo corridoio di cui sono unici ornamenti un piccolo attaccapanni e le piante che spiccano verdi sulle pareti chiare. Avanzo, c'è una porta alla mia destra. La curiosità mi spinge, la volontà non riesce a fermarmi: la mia mano abbassa la maniglia, la porta si apre. Mi fermo sulla porta di una piccola stanza gioiello, si posso chiamarla gioiello: è tutta bianca questa stanza, tranne due minuscoli lettini: uno rosa ed uno celeste con accanto due poltroncine dello stesso colore. Due armadietti attirano la mia attenzione, mi avvicino, su ognuno di essi vi è un nome. Leggo: Sergio e Simonetta.

Deve essere la stanza di due bimbi, probabilmente gemelli. Un desiderio sorge in me: voglio vederli. Li immagino graziosi e gentili; secondo me non possono essere che così gli ospiti di questa linda cameretta.

Saranno in casa? Voglio trovarli. Esco dalla stanza ed una porta davanti alla prima mi chiama. Mi affaccio ma non trovo i bimbi, c'è una seconda camera da letto: una camera matrimoniale. Non ha aspetto severo, anzi nei ninnoli e nella disposizione dei mobili, rivela qualcosa d'infantile: deve appartenere a giovani sposi.

Non posso più aspettare, la mia curiosità è al massimo, debbo trovare la famigliola; quindi trascuro una camera che intuisco debba essere quella da pranzo e mi lascio guidare dal mio udito che mi conduce in un tinello da dove viene un sommesso parlare a piccole grida infantili, le stesse che mi hanno fatto violare questa casa.

Mi guardo in giro: vedo un tavolo, quattro sedie, una credenza e due poltrone, tutto in stile rustico, ma, dei bambini nemmeno l'ombra. Non c'è nessuno, possibile? E il parlare sommesso da dove viene?

Cerco, ah, ecco, ho trovato: c'è un'altra stanzetta dietro questa. La raggiungo e trovo tre bimbi bruni: due avranno appena quattro anni e l'altra... ma no, quella non è una bimba, dove essere la mamma, ma è tanto bambina anche lei, seduta così all'indiana tra i suoi bimbi, che mi sono confusa.

Ma cosa fanno? Ora capisco: la mamma racconta, forse una fiaba, ed essi ascoltano attenti. Sono i bimbi della stanza bianca: Sergio e Simonetta. Come sono belli! Lui è bruno ed i due occhi neri che guardano la mamma, sono immensi anche la bimba è bruna ma gli occhi non sono neri, sono di un colore verde-bruno.

La porta d'ingresso è stata aperta, dei passi per il corridoio, i bimbi si riscuotono, la mamma tace, chi sarà?

Sulla soglia della porta si profila una figura maschile. Accipicchia che bell'uomo! E' bruno e... ma ecco, gli occhi della bimba li ha lui, sono più seri, ma sono quelli.

I bimbi corrono e si stringono alle sue ginocchia, uno per volta.

Egli li prende in braccio e sorridendo li bacia, prima sulle guancie rosee, poi sul nasino, sui capelli ricciuti, ed essi ridono, ridono felici. Anche la mamma si è alzata e guarda la scena: i suoi occhi brillano di un amore intenso. Il marito, posa in terra i piccoli e và da lei, la guarda un attimo: gli piace quella bimba un po' cresciuta. L'abbraccia e lei ride, ride ed è felice come i due bambini. Li guardo tutti e sono felice anch'io, poi mi riscuoto. Che cosa faccio in questa intimità familiare, perchè non me ne vado?

Allora i miei piedi, alquanto restii, si volgono, mi portano via, fuori da quella casa. Esco, e la porta della felicità si chiude alle mie spalle; sono triste, ma, che strana tristezza è la mia? Ma sì, certo adesso mi riconosco. Quella mamma sono io e, quell'uomo... quell'uomo è mio marito. Ma allora, quella casa? Quei bambini? Quella serenità? Sì è tutto mio, è la casa del mio sogno!

Luciana TADDEO

IN LIBRERIA

A cura del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, è stata ultimata la stampa della 2ª edizione della pubblicazione:

AUTOMOTRICI FERROVIARIE CON MOTORE A COMBUSTIONE INTERNA

di A. Costantini

Trattasi dell'unica documentazione completa tuttora esistente su tale mezzo di trazione, recentemente rielaborata, aggiornata ed ampliata a cura dell'autore.

L'opera è costituita da due volumi:

— 1° Volume - testo di oltre 1.000 pagine, con oltre 1.000 illustrazioni;
— 2° Volume - comprende 15 tavole fuori testo.

In considerazione del limitato numero di copie ancora disponibili, il personale delle F.S. che desidera la pubblicazione, potrà venirne in possesso mediante prenotazione da inoltrarsi — con sollecitudine — agli incaricati della gestione « Tecnica Professionale » presso le Segreterie dei Servizi Centrali, delle Direzioni Compartimentali e presso le Divisioni Impianti Elettrici di Milano, Reggio Calabria ed Ancona.

La pubblicazione stessa verrà ceduta al prezzo di L. 3.000 — con trattenuta a ruolo in quattro rate mensili consecutive — come da circolare P.A.G. 11/58300 del 16-11-1959.

Per i non appartenenti alle F.S. la pubblicazione verrà ceduta al prezzo di L. 3.500 (comprensivo di I.G.E. e spese di spedizione) mediante versamento di detto importo sul conto corrente postale 1/2286 intestato a « La Tecnica Professionale » ROMA, indicando nella causale del versamento « PER ACQUISTO SUPPLEMENTO N. 49 AUTOMOTRICI FERROVIARIE » ed il preciso indirizzo del richiedente.

"NOZIONI GENERALI" PER I DIRIGENTI DI STAZIONE

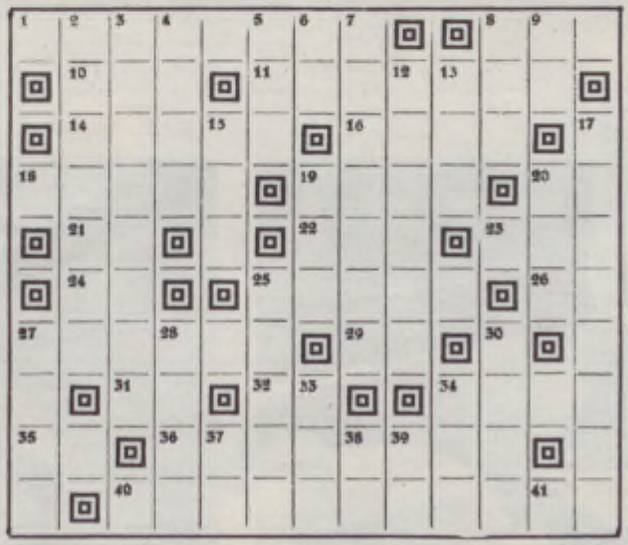
Il Servizio Movimento e quello Commerciale e del Traffico hanno recentemente pubblicato in collaborazione « Nozioni Generali », un opuscolo veramente interessante che sarà di ausilio agli allievi dei corsi di Istruzione Professionale. La pubblicazione, che si presenta in aggiornata e dignitosa veste editoriale, è particolarmente destinata alla preparazione dei Dirigenti di stazione di nuova nomina, per il conseguimento dell'idoneità, ma è ugualmente utile a coloro che si preparano ad affrontare concorsi interni o esami per l'avanzamento di grado. Le materie trattate nei sei capitoli non erano mai state raggruppate in una pubblicazione organica e pertanto se ne presentava difficoltoso lo studio, specie per il personale di nuova nomina. Oltre ad avere sistematica trattazione, gli argomenti sono qui illustrati in forma semplice e piana secondo i migliori principi della divulgazione.

Il primo capitolo illustra l'ordinamento, nelle linee generali, dell'Azienda dele F.S.; i secondo accenna alla organizzazione dei servizi di stazione e il terzo a quella del personale dei treni. Gli altri tre capitoli sono dedicati ad una sintetica rassegna del nuovo Stato Giuridico, delle norme che regolano le competenze accessorie del personale di stazione e delle principali nozioni di economato.

La pubblicazione viene quindi a colmare una lacuna troppe volte lamentata dal personale dell'esercizio, ed offre un valido aiuto alle giovani leve dell'Azienda nel campo della preparazione professionale.

CRUCIVERBA

(P. Muccio)



ORIZZONTALI: 1) Stabilimenti industriali; 8) Passano sul quadrante; 10) Aria di tempi passati; 11) Energia, vivacità; 14) Può essere di gioia, di stupore o di paura; 16) Più che valorosi; 18) Donne di un'isola mediterranea; 19) Un gas per prendere il volo; 20) Preposizione articolata; 21) Le fine di un racconto; 22) La metà di un brindisi; 23) Associazione Turismo Internazionale; 24) Turismo Veloce; 25) Può essere pieno d'incubi; 26) Congiunzione latina; 27) Aggettivo per conferenziere; 29) Azienda Ittica; 31) Le iniziali di Toscanini; 32) Ascoli Piceno; 34) Celeste negra; 35) La prima di sette sorelle; 36) Salutate con un inchino; 40) Un verbo dei pettegoli; 41) C'era una volta in Italia.

VERTICALI: 2) Strumento musicale; 3) Una rete... di ferro; 4) Opera di Mascagni; 5) Il nome di Garrani; 6) Sta tra il sì e il no; 7) Nome di donna; 8) Famosi quelli di Capua; 9) La prima parte del rasoio; 12) Dee della Vendetta; 15) Stavano sull'Olimpo; 17) Un verbo dell'automobilista imprudente; 19) Tu parli e lui ripete; 20) Figlia di Giove e di Eris; 25) Dolcissimo; 27) Lo era Adamo; 28) Recipienti di pelle; 30) La vita francese; 33) Preposizione; 34) Altari; 37) Italia e Francia; 38) In mezzo all'aria; 39) Mezza lira.

SOLUZIONE DEL NUMERO PRECEDENTE

ORIZZONTALI: 1) Otite; 5) Torino; 11) Nodo; 12) Trainare; 14) Odorare; 15) Vinai; 16) Rima; 17) Asso; 19) Etr; 20) Ec; 21) Palo; 23) Ae; 24) Netto; 27) Ode; 29) Tre; 31) Orlo; 33) Rai; 35) Neo; 36) Rioniero; 39) Ia; 40) Nos; 41) Edison.

VERTICALI: 1) Onore; 2) Todi; 3) Idomeneo; 4) Torace; 5) Trespolo; 6) Os; 7) Rivolo; 8) Ini; 9) Nane; 10) Orata; 13) Eire; 18) Sa; 22) Od; 25) Toro; 26) Tris; 28) Eros; 29) Tni; 30) Ree; 32) One; 34) Inn; 37) Ed; 38) Ri.

STILE E FUNZIONALITÀ DELL'ETR 220

Profili dell'elettrotreno: esterno, interno, sala bar. La sala bar è una delle più importanti innovazioni nel quadro del comfort

(Foto Marinelli)

VOCI DELLA
rotaia

(Foto Marinelli)

ANNO III - N. 7-8
LUGLIO-AGOSTO
1960

VIA ITALIA, T.E. DALLA SVIZZERA AL MARE

IL TRENO INAUGURALE ALLA STAZIONE DI ALESSANDRIA

L. 40

FRANCIA 0,40 nFr.
SVIZZERA 0,30 Fr.
BELGIO 4 Fr.

VOCI DELLA rotaia

ANNO III - N. 7/8 - LUGLIO - AGOSTO 1960

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 861.312.

Direttore Responsabile: Mario Pellegrino — **Redazione:** L. Reposini-Bucciarelli (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci — **Impaginazione:** Ennio Salvatore.

Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

Stampatore: APOLLON - Via Tiburtina 1292 - Roma - Tel. 419.026-27-28-29.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957

ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia nFr 4
« VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 3.800 Francia nFr. 20 - Belgio Fr. 365.

CAMBIO DI INDIRIZZO

Per evitare disguidi nell'invio del Periodico a domicilio, le variazioni di indirizzo devono essere tempestivamente segnalate alla Redazione a mezzo di un formulario analogo a quello riportato qui di seguito:

Servizio .....

Compartimento .....

Impianto di appartenenza .....

Sigla e numero della fascetta .....

Qualifica ..... **Cognome e Nome** .....

Vecchio indirizzo .....

da sostituire col nuovo indirizzo .....

NUOVE ADESIONI

Continuano a pervenire alla Redazione richieste di invio a domicilio del giornale da parte di agenti che a suo tempo, e per i più svariati motivi, non ebbero modo di sottoscrivere l'adesione alla nuova formula di spedizione.

Invitiamo tutti gli interessati ad inviare direttamente la richiesta alla rispettiva Segreteria Compartimentale, che provvederà ad inoltrarla al competente ufficio contabile e alla Redazione di « Voci della Rotaia ».

AI LETTORI

Per ragioni di funzionalità si consigliano i lettori che desiderano rivolgersi alla Redazione per informazioni, chiarimenti, precisazioni, ecc., di scrivere a « Voci della Rotaia » - Giornale Aziendale delle F. S. - Villa Patrizi - Piazza della Croce Rossa, 1 - Roma, evitando di indirizzare personalmente al Direttore, al Segretario di Redazione o ai Redattori. Una tale procedura è nell'esclusivo interesse dei lettori stessi e servirà ad accelerare le singole risposte. Le lettere indirizzate secondo le presenti indicazioni, avranno la precedenza nella evasione.

* * *

SECONDO LA CONSUETUDINE DI MOLTI GIORNALI AZIENDALI « VOCI DELLA ROTAIA » NON USCIRA' IN AGOSTO. ARRIVEDERCI QUINDI A SETTEMBRE, AMICI LETTORI.

LA COPERTINA

Anche il programma di elettrificazione della Alessandria - Novara - Luino, confine per Bellinzona, è stato portato a termine lo scorso mese di giugno. Due treni speciali in partenza rispettivamente da Bellinzona ed Alessandria si sono incontrati a Novara. Nella foto: il convoglio inaugurale italiano in partenza da Alessandria.

Il treno inaugurale italiano in transito a Mortara

Il Presidente delle F.F.S., dr. Gschwind, consegna all'on. Volpe le forbici per il taglio del nastro

T. E. DALLA SVIZZERA AL MARE

VIA ITALIA

(dal nostro inviato)

Bellinzona, giugno.

Cent'anni or sono, nel programma di sviluppo della rete ferroviaria voluta, con lungimirante visione politica, dal Ministro Cavour, vennero intrapresi i lavori per collegare Arona con Genova, per dare ai traffici una direzione che evitasse Milano e la Lombardia austriaca. Veniva così attuato il principio d'una trasversale alpina che inserisse la navigazione lacuale nella rete dei traffici: le ferrovie, cioè, avrebbero dovuto collegare le rive dei laghi e la Svizzera al mare.

Il tratto Bellinzona-Luino-Novara, costruito in un secondo tempo, rimpiazzò invece la navigazione lacuale e divenne così il naturale prolungamento della linea piemontese.

A cent'anni di distanza, nel 1955, è stata stipulata tra le Ferrovie svizzere e quelle italiane una convenzione riguardante il potenziamento di varie linee di accesso alla Svizzera.

Grazie a questa convenzione, la T.E. sulle linee Alessandria-Novara-Arona, Oleggio-Laveno e Laveno-Luino Confine per Bellinzona — inserita senza soluzione di continuità, nella più vasta opera di elettrificazione, delle linee Genova-S. Gottardo-Basilea — ha potuto divenire un fatto compiuto entro il 29 maggio di quest'anno. L'11 giugno scorso, con una calorosa manifestazione di amicizia italo-svizzera, è stata inaugurata la nuova linea a trazione elettrica.

Due treni speciali, uno proveniente da Bellinzona e uno da Alessandria, si sono incontrati a Novara e sono ripartiti insieme nel pomeriggio per una cerimonia conclusiva a Bellinzona. Era giunto da Roma, in rappresentanza del Ministro dei Trasporti, il Sottosegretario on. Volpe, con il Direttore Generale ing. Rissone ed il Vice Direttore dr. Branca; erano pure presenti il Direttore Compartimentale di Torino, ing. Mirone, e quello di Milano, ing. Forte, alti funzionari ferroviari e numerose autorità locali. Da parte svizzera erano presenti il Presidente delle Ferrovie Federali dr. H. Gschwind, i Direttori Generali dr. J. Favre e O. Wichser, il Consigliere Federale dr. W. Spuhler, il Presidente del Consiglio di Stato del Canton Ticino dr. F. Zorzi, il Consigliere Nazionale on. R. Bratschi ed altre Autorità.

A Novara, dopo il saluto del Sindaco ed il discorso dell'ing. Rissone, il Presidente delle Ferrovie elvetiche ha esaltato la tradizionale amicizia che lega l'Italia al suo Paese ed ha sottolineato la cordiale collaborazione attuata in quest'importante opera di progresso.

Ha risposto il Sottosegretario on. Volpe, il quale, tra l'altro, ha detto: «L'opera realizzata che ha richiesto la spesa complessiva di oltre otto miliardi e mezzo, con l'impiego di un milione di giornate lavorative, consentirà una intensificazione dei rapporti economici, turistici e culturali fra le due Nazioni».

Durante il viaggio, in tutte le stazioni sia italiane che svizzere, l'accoglienza delle popolazioni al treno inaugurale è stata particolarmente calorosa.

Renzo MARELLO

Il treno inaugurale salutato lungo il percorso

POTENZIATE LE LINEE AL CONFINE ELVETICO

Il traffico ferroviario attraverso i valichi alpini in questi ultimi tempi si è andato intensificando in misura sempre maggiore, tanto da far registrare rispetto all'esercizio 1950-'51 incrementi di oltre il 100% per i viaggi lori e di oltre il 60% per le merci. In particolare per i transiti ferroviari italo-svizzeri, gli incrementi sono stati dell'83% per i viaggiatori e dell'84% per le merci.

Era logico quindi che le F.S. apprestassero i mezzi opportuni per potenziare adeguatamente le linee e gli impianti. Mentre per i transiti francesi, austriaci e jugoslavi, al potenziamento si è provveduto con stanziamenti di bilancio ordinari e straordinari, per quelli svizzeri si è provveduto tramite un prestito di 200 milioni di franchi (pari ad oltre 28 miliardi di lire) accordato dalle Ferrovie Federali Svizzere a quelle Italiane.

I lavori previsti per i due valichi alpini di Domodossola e Luino, iniziati nel 1957, volgono ormai al termine secondo un calendario prestabilito e rigorosamente osservato (e in qualche caso anche anticipato). Le opere realizzate o in corso sono numerose e di vasta mole.

L'elettrificazione della Gallarate-Laveno-Luino e della Luino-Pino-Confine Italo-Svizzero, terminata rispettivamente per le due tratte il 1° giugno 1959 ed il 29 maggio 1960, con una spesa di 2.368 milioni di lire per gli impianti fissi e di 2.360 milioni per il nuovo materiale rotabile, ha permesso di effettuare completamente a trazione elettrica il servizio da Milano alla Svizzera e viceversa attraverso i transiti di Chiasso, Domodossola e Luino, nonché di dirottare su Luino parte del traffico che gravava precedentemente su Chiasso.

Il servizio a trazione elettrica sulla Alessandria-Novara-Oleggio con diramazione Oleggio-Arona, attivato il 29 maggio 1960, che ha richiesto una spesa di 8.530 milioni di lire per gli impianti fissi e di 2.080 milioni di lire per il nuovo materiale rotabile, ha consentito un più rapido ed efficiente collegamento diretto dei transiti di Domodossola e Luino con la zona portuale ed industriale di Genova.

Precedentemente, infatti, i treni venivano istradati attraverso l'itinerario completamente elettrificato di Domodossola-Arona-Milano-Voghera e Genova, lungo 278 km. Ora invece essi percorrono le vie dirette più brevi: Domodossola-Arona-Oleggio-Alessandria-Genova (km 235) oppure Luino - Laveno - Novara - Alessandria-Genova (km 211). Nel primo caso si ha un minor percorso di 43 km, nel secondo di ben 77 km. Ciò, a parte i guadagni di orario che si sono realizzati sulla Alessandria-Novara-Arona, per i treni viaggiatori e la istituzione, resa possibile dalle nuove elettrificazioni, di nuove coppie di treni con elettromotrici tra Luino e Novara.

Sulla Milano-Domodossola, quasi tutta a doppio binario, era rimasto un breve tratto a semplice binario lungo 26 km. tra le stazioni di Gallarate e Arona. Questa strozzatura riduceva notevolmente la potenzialità della linea, rendendo più difficile la circolazione dei treni.

I lavori del raddoppio furono iniziati alla fine del 1957 e proseguiti alacremente negli anni successivi.

Il doppio binario è stato attivato nel mese di aprile di quest'anno sul tratto Gallarate-Somma Lombardo, nel mese di maggio sul tratto Sesto Calende-Arona. Per il terzo tratto, Somma Lombardo-Sesto Calende, si prevede di terminare i lavori nel mese di ottobre. La spesa prevista per questo raddoppio è di circa 5.000 milioni di lire.

Numerose sono poi le opere realizzate o in via di ultimazione nelle stazioni di Domodossola e Luino. Si tratta della costruzione di nuovi marciapiedi, della sistemazione ed il potenziamento dei fasci di binari merci, l'ampliamento ed il miglioramento degli impianti delle Squadre Rialzo, dei servizi doganali e veterinari ecc. Il tutto per una spesa di circa 1.100 milioni di lire.

Infine, per poter alimentare sia le linee di recente elettrificazione, sia le linee già esercitate a trazione elettrica ed adducenti anch'esse alla Svizzera, ben 6.000 milioni del Prestito Svizzero sono stati devoluti al finanziamento della costruzione della nuova Centrale idroelettrica di Monastero. Val la pena di ricordare che la nuova Centrale avrà una produzione di oltre 300 milioni di KWh e quindi coprirà una buona parte del fabbisogno di energia elettrica delle F.S. che, nell'esercizio 1958-59 è stato di 2.124 milioni di KWh e che, nell'esercizio 1959-60, sarà notevolmente superiore.

Le comunicazioni fra l'Italia e la Svizzera, già oggi notevolmente efficienti, verranno ancora migliorate quando saranno terminate le numerose opere su varie linee della rete, finanziate con i fondi del bilancio F.S.

Si tratta, tra l'altro, della trasformazione (da corrente alternata a corrente continua) del sistema di alimentazione delle linee liguri-piemontesi, del potenziamento degli impianti ferroviari del porto di Genova, della elettrificazione della Torino-Milano, del potenziamento delle attrezzature di Milano Smistamento, la più grande stazione ferroviaria italiana per le merci.

Michele DARD

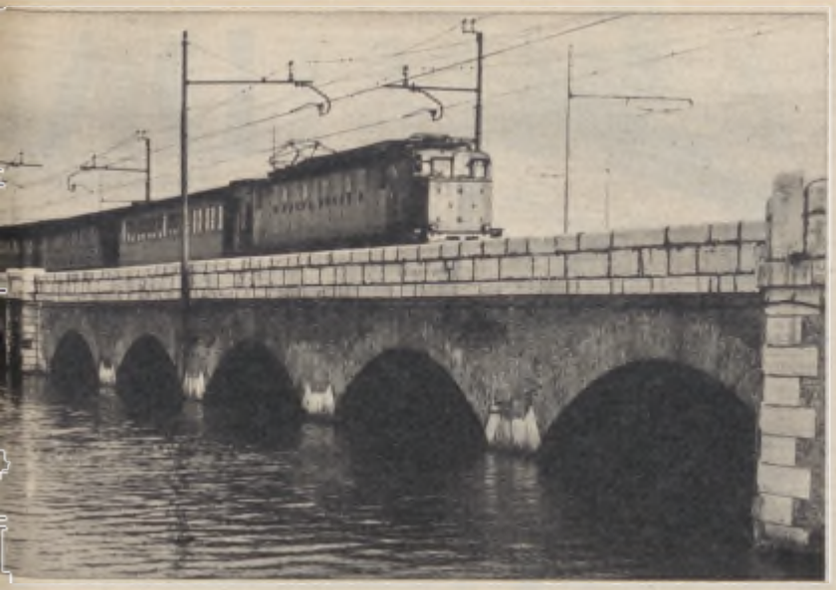
Durante l'inaugurazione, all'interno di una vettura svizzera

UN NUOVO PONTE SULLA LAGUNA

Nel maggio scorso il Consiglio di Amministrazione delle F.S. si è espresso favorevolmente sulla proposta relativa alla costruzione di un nuovo ponte ferroviario sulla Laguna, che, affiancato a quello esistente, collegherà Venezia alla terraferma. La decisione ha riscosso ampi consensi negli ambienti direttamente interessati che da tempo auspicavano una soluzione dei problemi oggi così vivi e attuali.

Il vecchio ponte inaugurato nel 1846 non è infatti più in grado di assicurare un efficace collegamento, pur restando sempre ferma l'esigenza fondamentale per la quale fu costruito, di costituire cioè un'arteria vitale per l'allacciamento di Venezia al suo indispensabile retroterra.

Concepito e realizzato per far sì che la prima linea ferroviaria costruita nello stesso periodo e attivata più tardi, nel 1857, potesse giungere da Milano fino a Venezia, il ponte si trova oggi a subire carichi e sollecitazioni la cui intensità è fortemente cresciuta in ragione di un traffico che neanche la più fervida fantasia e la più grande fiducia nell'avvenire della ferrovia da parte dei progettisti di allora



Il ponte ferroviario sulla Laguna. Fu inaugurato il 13 gennaio 1846: è lungo circa 3 km e mezzo e comprende 222 arcate

avrebbero permesso di prevedere.

Il viadotto ferroviario costituì per quei tempi una formidabile e contrastata realizzazione. La polemica pro e contro la conservazione del carattere insulare di Venezia fu lunga ed accanita. Temevano in molti che la fantastica bellezza dei monumenti, il ritmo pacato di vita della città e tutto ciò insomma che ne fa un luogo tra i più belli e ricercati del mondo, sarebbero stati deturpati e sconvolti dal braccio teso ad agganciare la terra vicina; finchè non si capì che Venezia e la sua laguna avevano assoluto bisogno di una terraferma che con le sue industrie e con i suoi commerci ridesse vigore alla città, avviata sulla strada di un lento ma inesorabile decadimento dalla epoca in cui aveva perso il predominio sui mari.

Il ponte iniziato nel 1841 fu ultimato nel 1846. Lungo complessivamente 3600 metri circa è interamente costruito in mattoni ed è costituito da 222 archi distribuiti in 6 sezioni separate da 5 piazzali intermedi. La costruzione costò oltre 5 milioni di lire e la spesa, davvero eccezionale per quei tempi, parve confermare i dubbi di coloro che avevano osteggiato il compimento dell'opera; l'importanza e l'utilità del ruolo svolto dal ponte in oltre un secolo di vita ha invece confermato in pieno la tesi di coloro che ne auspicarono la costruzione.

Qual'è oggi la situazione del ponte?

Le fondazioni, nonostante qualche cedimento peraltro stabilizzatosi, sono ancora buone, mentre le murature presentano estese degradazioni a causa delle infiltrazioni di acqua, dell'azione del gelo, del moto ondoso, della salsedine e umidità ambientali. I soli lavori di manutenzione, le riparazioni e i parziali rifacimenti per i danneggiamenti verificatisi durante l'ultima guerra, non sono stati sufficienti a contenere il progressivo decadimento della costruzione così che nel 1953 fu necessario imporre limitazioni di velocità che costituiscono tuttora uno svantaggio per l'esercizio.

Oggi sul vecchio ponte transitano ogni giorno ben 300 treni e nel 1959 vi sono passati 6 milioni di viaggiatori: e se ne prevede un forte aumento per il prossimo futuro. Non era quindi più possibile protrarre oltre l'attuale situazione ed è stato per ciò posto allo studio il problema di una sistemazione definitiva. In un primo tempo, fu prospettata la possibilità di provvedere a un restauro del viadotto esistente senza interruzione dell'esercizio e per fasi successive: ovvero di procedere alla costruzione di un nuovo ponte a doppio binario, accanto a quello attuale, provvedendo quindi al restauro ridotto e graduale di quest'ultimo da utilizzare in funzione sussidiaria.

E' stata prescelta la seconda soluzione in quanto il restauro, contemporaneo all'esercizio, avrebbe richiesto un periodo di tempo di 6 anni con una spesa che, tenuto conto delle cautele da adottare per la circolazione per un uguale periodo di tempo, sarebbe stata di poco inferiore a quella occorrente per la costruzione della nuova opera.

I lavori per la realizzazione del ponte assorbiranno notevoli contingenti di mano d'opera e il loro importo è previsto sui 2 miliardi e 400 milioni circa. L'impiego di elementi prefabbricati in cemento armato precompresso, permetterà di ridurre a soli due anni la durata del lavoro.

Venezia, dicevamo, ha assoluto bisogno di orientare le attività lavorative della sua numerosa popolazione verso la terraferma: per quanto il turismo rivesta una vitale importanza nella vita economica della città, non può certo assorbirla totalmente. Di qui la necessità di un sempre più efficiente collegamento col retroterra. Ricorderemo a questo proposito che altri e arditi progetti, tra cui quello di creare isole artificiali collegate da un'autostrada per galleria subacquea, sono stati studiati per alleviare la crisi di sovrapopolazione e per facilitare l'accesso alle regioni costiere.

La costruzione del nuovo ponte assume perciò un significato di grande importanza che trascende il settore puramente ferroviario e vuole essere un poderoso contributo alla soluzione dei problemi economici che assillano la città di S. Marco.

V. C.

T.E. SULLA LITORANEA SICULA ORIENTALE

LOCOMOTORI DA CATANIA A SIRACUSA

Il Sottosegretario ai Trasporti on. Volpe, in rappresentanza del Ministro Ferrari-Aggradi, impossibilitato ad intervenire per altri impegni di Governo, ha inaugurato la elettrificazione della linea Catania-Siracusa. Il Sottosegretario, accompagnato da parlamentari e da alti funzionari del Ministero dei Trasporti e delle F.S., fra i quali il Vice Direttore Generale sen. ing. Florena e il Direttore Compartimentale per la Sicilia ing. Rizzo, è giunto a Siracusa da Catania a bordo del treno inaugurale, che era stato benedetto dall'Arcivescovo di Catania Mons. Bentivoglio nel corso di una breve cerimonia svoltasi alla presenza di numerose personalità, tra le quali il Sottosegretario allo Spettacolo on. Magrì, e conclusasi con il taglio del nastro da parte dell'on. Volpe.

Alla stazione di Siracusa, presenti autorità cittadine e della Regione, tra le quali l'Arcivescovo della città Mons. Baranzini e gli Assessori regionali ai Trasporti e alla P. I., Pettini e Lo Magro, hanno preso la parola il sen. ing. Florena, che ha messo in rilievo le caratteristiche tecniche della linea, e il Sottosegretario Volpe, il quale ha ricordato che l'elettrificazione da Catania a Siracusa — che ha richiesto la spesa di 3 miliardi e 230 milioni e l'impiego di 400 mila giornate lavorative — è il naturale proseguimento della Messina-Catania e della Palermo-Messina, già elettrificate, e completa l'opera di trasformazione a T.E. delle linee costiere della Sicilia Orientale. L'on. Volpe ha aggiunto che è necessario il potenziamento delle due litoranee continentali, la Tirrenica e la Jonico-Adriatica, che interessano direttamente i traffici da e per la Sicilia: l'esame dei dati che si riferiscono al movimento attraverso lo Stretto di Messina confermano queste necessità. Il Sottosegretario ha concluso tracciando un ampio quadro dell'attuale situazione economica della Sicilia, oggi — egli ha detto — già in netta e marcata ripresa.

T.E. sulla Catania-Siracusa: avvenire e folklore

PIÙ KWh DALLE CENTRALI IDROELETTRICHE DI BRESSANONE

La presenza di bombe d'aereo inesplose sul fondo del bacino sull'Isarco dell'impianto idroelettrico di Bressanone — impianto che utilizza le acque dell'Isarco e del Rienza, producendo in media ogni anno 600 milioni di Kw/h, utilizzati in parte per la T.E. — aveva da anni inibito l'utilizzazione del vecchio scarico del bacino, impedendo le periodiche revisioni dell'opera di presa nonchè i dissabbiamenti indispensabili per mantenere la capacità dell'invaso per la modulazione giornaliera dell'energia.

Si è resa così inevitabile la costruzione di un nuovo scarico, la cui esecuzione è stata affidata alla Divisione I. E. di Bologna che già provvede all'esercizio delle Centrali di Bressanone. Come ogni altra del genere, l'opera ha incontrato difficoltà formidabili: si nutrivano, tra l'altro, seri timori per la resistenza dell'esile diga alle cariche delle mine. Furono riveduti i calcoli e ridotte le cariche: pur oscillando le spinte fra il IV ed il VII grado della scala Mercalli, la diga ha resistito perfettamente. Alla precisione dei calcoli, ha corrisposto quella dei tempi di lavorazione, per cui l'inaugurazione ha avuto luogo alla data prevista, in giugno, con una cerimonia assai semplice cui hanno preso parte alti funzionari della Direzione Generale e delle Direzioni Compartimentali di Bologna e Verona, dirigenti del Settore Energia della Soc. Montecatini, dell'Ufficio del Genio Civile di Bolzano, delle ditte che hanno eseguito il lavoro e autorità civili e religiose del luogo.

Dopo la benedizione sono state aperte le paratoie (che attraverso l'ampia galleria hanno fatto defluire circa 80 metri cubi di acqua al secondo) per dare inizio al dissabbiamento del bacino (la portata massima è di 120 mc/sec.).

L'opera ha richiesto la costruzione di circa cento metri di galleria del diametro di 4 metri e di un pozzo per l'allagamento delle paratoie, profondo 25 metri e del diametro variabile da 5,50 a 3,50.

Le paratoie, due in serie, della luce netta di m. 3,50 x 2,50, con rivestimento autoresistente e funzionanti sotto un battente massimo di 25 metri di acqua, sono state costruite da una ditta specializzata bolognese. Il complesso è costato L. 117.000.000, è stato eseguito in circa 160 giorni, impegnando 10.000 giornate lavorative.

Con l'attivazione di questo nuovo scarico di fondo è stata ridata piena funzionalità al bacino con corredo di un nuovo mezzo necessario per l'esercizio dell'impianto e soprattutto per la protezione della diga in caso di piene eccezionali.

Aldo SENSI

La cabina di manovra delle paratoie del nuovo scarico di fondo

DA

Sono ormai trascorsi ventotto secoli da quando si svolsero ad Olimpia, città dell'Elide, i primi Giochi diretti a celebrare la «tregua sacra» conclusa con Sparta nell'estate del 776 a.C.

Cinque giorni, nel periodo di luna piena, durarono i Giochi: il primo e l'ultimo giorno dedicati alle cerimonie e ai riti in onore di Giove Olimpico; il secondo alle competizioni sportive dei giovani al di sotto dei diciotto anni; il terzo alle prove ippiche, di velocità, di mezzo fondo e di resistenza, alla lotta, al pugilato; il quarto al pentathlon: velocità, salto in lungo, disco, giavellotto, lotta.

Man mano, nelle edizioni che seguirono ogni quattro anni, allo spirito religioso che permeava i Giochi, si affiancò più decisamente uno stimolo agonistico inteso nel suo significato più nobile; e ben presto la manifestazione che aveva un carattere pressochè locale divenne ellenica, panellenica e infine universale, dopo la conquista romana.

Filippo II di Macedonia, Tiberio, lo stesso Nerone ambirono alla corona olimpica. Nell'anno 67 dopo Cristo alla 211ª edizione dei Giochi Olimpici, Nerone partecipò alla corsa delle bighe e rischiò la vita nel tentativo di conquistare una corona d'alloro.

Soppressi dall'imperatore Teodorico, nel 393 dopo Cristo, i Giochi Olimpici furono ripresi solo nel secolo scorso, grazie all'iniziativa del francese barone De Coubertin («nella vita, ciò che conta non è tanto la vittoria, quanto il partecipare degnamente alla lotta») che intese rinnovare in uno spirito moderno e laico il culto degli ideali di Olimpia.

I primi Giochi Olimpici moderni furono solennemente aperti ad Atene, il 25 marzo 1896. Ed oggi la fiaccola di Olimpia, dopo un vaggio di 64 anni, attraverso le tappe di Parigi, St. Louis, Londra, Stoccolma, Anversa, Amsterdam, Los Angeles, Berlino, Helsinki e Melbourne, arriva finalmente a Roma.

E Roma si prepara a riceverla degnamente e infatti si sta attrezzando per il grande avvenimento con un complesso di opere destinate a serbarne il ricordo nei secoli.

Nei vasti campi sportivi, nei palazzi dello sport dalla architettura nuova ed ardita, ben ottomila atleti di tutte le nazionalità si cimenteranno cavallerescamente nelle varie specialità e forniranno magnifica prova delle loro affinate qualità atletiche.

OLIMPIA A ROMA

Le Ferrovie dello Stato, come è ovvio, non sono estranee al grande avvenimento, ma di esso direttamente partecipi, poichè dovranno trasportare numerosi visitatori affluenti dall'estero ed offrire ad italiani e stranieri la possibilità di raggiungere all'interno del Paese le sedi delle competizioni.

Complesso e di vasta responsabilità è dunque il lavoro che ci si presenta e per coordinarlo è stato costituito un Comitato Olimpico che ha posto allo studio il problema dei trasporti.

Tempestivi accordi sono stati anche raggiunti in una riunione internazionale tenutasi a S. Remo con le ferrovie di quei Paesi che prevedono per la circostanza un notevole flusso di viaggiatori verso l'Italia, e secondo le richieste pervenute dalle grandi agenzie di viaggio è stato definito un dettagliato programma.

La maggiore affluenza è prevista dalla Germania Occidentale; per fronteggiarla sono stati programmati numerosi treni in partenza da Amburgo, Dortmund, Colonia e Monaco.

Un notevolissimo movimento di viaggiatori è previsto anche dalla Gran Bretagna e dalla Francia.

Da Copenaghen, dove fanno capo tutte le comitive provenienti dai paesi scandinavi, è annunciata la formazione di vari treni che trasporteranno a Roma i turisti nordici.

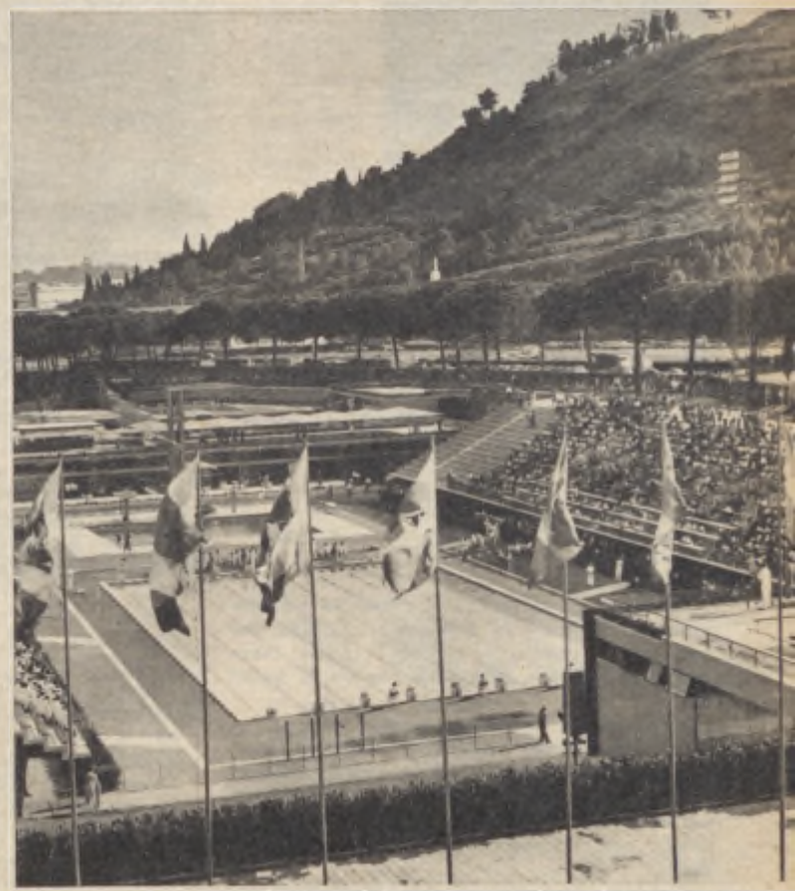
Un movimento minore, ma tuttavia sempre notevole, si avrà dall'Europa Orientale e precisamente dalla Polonia, dalla Germania Orientale e dalla Jugoslavia.

Anche la Spagna e l'Austria prevedono l'effettuazione di qualche treno.

Più difficile si presenta la disciplina del traffico interno per il quale gli elementi di cui si dispone sono piuttosto vaghi, trattandosi di movimenti a carattere individuale.

Ciò nonostante, le Ferrovie hanno previsto un programma di massima secondo itinerari che collegano i principali centri d'Italia con Roma e con tutte le sedi di competizioni, con orari che consentono di giungere a destino in tempo utile per poter assistere allo svolgimento delle singole gare.

Infine, in occasione delle regate che si svolgeranno sul lago di Albano, è stato previsto uno speciale servizio ferroviario intensivo che consentirà di convogliare una massa di circa 10 mila viaggiatori sia al mattino che al pomeriggio.



Sopra: lo Stadio del nuoto al Foro Olimpico. Sotto: il Palazzo dello Sport all'EUR

Comunque, gli uomini della rotaia sono vigilanti al loro posto di lavoro e non mancheranno di adoperarsi per la migliore realizzazione di questo eccezionale movimento ferroviario, che dovrà svolgersi con soddisfazione del pubblico ed in particolare degli ospiti stranieri.

La disciplinata attuazione dei trasporti costituisce la premessa indispensabile per il successo dei Giochi Olimpici e noi ne avvertiamo la responsabilità, poichè la manifestazione investe agli occhi del mondo il prestigio stesso del Paese.

Auspichiamo che la efficienza degli impianti sportivi e il coordinamento dei servizi logistici, uniti ad una ospitalità veramente cordiale, imprimano un particolare carattere a questo avvenimento coronandolo, nella cornice incomparabile di Roma, della più brillante e lusinghiera affermazione.

G. MELODIA

LA CASA DI VETRO

Nel presentare il bilancio dell'attività svolta nel 1959, le F. S. si rivolgono, prima ancora che alle categorie particolari di utenti, alla clientela nella sua accezione più generale, che per un'Azienda di trasporti di massa si identifica addirittura con la collettività nazionale.

Le F. S. sono infatti ben consapevoli di essere istituzionalmente votate al servizio del pubblico, dalla cui soddisfazione e dal cui favore dipendono, in definitiva, le stesse fortune dell'Azienda.

Se tale è il suo ruolo, il cittadino ha ogni titolo a conoscere la situazione aziendale nei suoi aspetti positivi ed anche in quelli eventualmente negativi, nonché le ragioni di questi ultimi.

E se questo pubblico coincide, per la vastità, con una collettività, generalmente non iniziata alla tecnica ed all'economia, è giusto che ad esso l'Azienda si rivolga in termini tali da poter essere facilmente compresa, anche da quanti non dispongono di speciali qualificazioni.

Con ciò l'Azienda intende presentarsi annualmente ai giudizi dei cittadini non per riscuotere applausi ma per ottenere indicazioni che consentano ad essa di perseverare nella strada del miglioramento, su direttive costantemente rettificate. Le F. S. desiderano quindi informare e sapere.

Informare dei termini reali dei loro problemi, delle soluzioni date delle realizzazioni raggiunte, delle ragioni che hanno impedito soluzioni migliori.

Sapere come si evolvono le esigenze della clientela, il suo parere, le sue richieste.

Questo è l'oggetto della « comunicazione » fra l'Azienda e l'utente che paga il suo biglietto di viaggio o il cittadino che paga le tasse.

Queste e non altre sono le ragioni ispiratrici di questo volume, il suo stesso senso. Questa è anche l'interpretazione che l'Azienda preferisce dare al concetto di Pubbliche Relazioni.

Le numerose realizzazioni portate a termine in questo anno (realizzazioni di cui il volume raccoglie un'ampia documentazione, e che interessano gran parte delle arterie vitali del nostro sistema ferroviario) unite ad una visione più moderna e funzionale dei problemi organizzativi ed amministrativi, ci permettono di riguardare con coscienza tranquilla il cammino percorso in pesanti situazioni tecniche e finanziarie.

Possiamo in piena coscienza affermare che l'Azienda Ferroviaria mostra, oggi più che mai, costante volontà di venire incontro alle esigenze dell'industria, dell'agricoltura, del commercio e dei più larghi strati della popolazione italiana.

Possiamo dimostrare che le residue deficienze vanno osservate alla luce dei dati di fatto assai indicativi, come quello del profondo mutamento avvenuto nelle condizioni d'esercizio e nella domanda dell'utente negli ultimi venti anni: se è vero — come è vero — che il traffico oggi disimpegnato è di gran lunga più pesante di quello anteguerra.

Possiamo infine e soprattutto dire — ed è, questo, titolo della nostra più legittima e profonda soddisfazione — che l'Azienda è stata più che puntuale agli appuntamenti fissati; che, anzi, si sono spesso anticipati i termini previsti per le attivazioni dei nuovi impianti.

Tuttavia a nessuna di queste realizzazioni, pur importante che sia, noi guardiamo come ad un punto di arrivo, sibbene come ad un traguardo di tappa, a sua volta base di partenza per altre mete.

Ciò a parte, il più notevole elemento di novità che la Relazione di quest'anno contiene è costituito dai dati che mostrano un'evoluzione favorevole delle prospettive del traffico ferroviario e che sono finalmente tali da confortare la nostra lunga attesa e la tenace opera dell'Azienda e da costituire un premio all'atto di fede che essa recita da tempo, avendo continuato a perseguire obiettivi lontani anche nei periodi di maggiore difficoltà.

Questa evoluzione dà quindi anche un altro senso alla presente relazione: il bilancio di un anno è una cerniera che salda le mete raggiunte e quelle prospettate, e rappresenta sì un consuntivo, ma è soprattutto un impegno, vivo e concreto, per il futuro.

Questo impegno è sottoscritto dai ferrovieri tutti, che da ogni livello di responsabilità, direttiva e esecutiva, organizzativa e tecnica, con la nota dedizione al dovere hanno così efficacemente contribuito allo sviluppo e al potenziamento dell'Azienda Ferroviaria, l'hanno resa sempre più consapevole del suo cammino, sensibile alle leggi del progresso e cosciente dei suoi doveri di fronte all'intero Paese.

Ad essi va il mio grato, commosso ringraziamento.

Severo RISSONE

N. d. R.

Se è vero, come è vero, che la nostra Azienda si va decisamente orientando — nelle strutture, nelle procedure, e soprattutto, nella mentalità — verso il dinamismo, l'elasticità, la agilità che contraddistinguono certi aspetti della iniziativa privata, questa pubblicazione (F. S. 59) esce con il proposito di esprimere e rispecchiare questi nuovi indirizzi e questi nuovi fermenti.

Il volume, destinato a coprire quell'area della Pubblica Opinione che non è compresa nei ristretti settori specializzati, vuol essere il biglietto da visita dei tempi nuovi nella veste tipografica, nell'impaginazione, nella stampa, ma anche e soprattutto nella concezione e nell'articolazione del testo.

Andamento della gestione finanziaria, indirizzi economici, commerciali e sociali, traffico di esercizio, realizzazioni tecniche e situazioni patrimoniali, qualità del servizio, personale, produttività, attività sociali, relazioni aziendali, programmi e prospettive: questi gli argomenti trattati in « F. S. 59 ». Si è cercato non solo di citare delle cifre ma di interpretarle, di illustrarne il significato, di prospettarne l'importanza al di là delle situazioni contingenti: e così il bilancio delle attività F. S. 59 si dilata fino a presentarci un quadro più vasto, nell'analisi del parallelismo tra economia italiana e trasporti su rotaia.

La pubblicazione, che ha riscosso vasti consensi, esordisce con una presentazione del Direttore Generale delle F. S., che ne chiarisce e ne definisce esaurientemente gli scopi: ci è apparso perciò estremamente interessante riprodurla integralmente qui sopra.

122 KM

Sono giunto all'undicesimo chilometro della Salaria.

La vista s'allieta dell'immensità dei campi fioriti, ma all'improvviso, superato il cavalcavia sotto cui nereggia la linea Roma-Firenze, in vivo contrasto si apre un vero mare di binari, sui quali sostano o lentamente si spostano numerosissimi carri merci e alcune superbe locomotive Diesel.

Poco dopo entro nell'ufficio del Capostazione Sovrintendente che mi accoglie con grande cordialità. Ha la sicurezza e la concisione di colui che è consapevole dell'entità e del valore del proprio lavoro.

— Quando cominciò a funzionare la stazione?

— Venne inaugurata il 2 ottobre del 1939, ma in realtà entrò in funzione solo tredici giorni più tardi.

— A quale servizio è abilitata?

— Al servizio merci a carro e a collettame a velocità ordinaria. Osservi lo schema dell'impianto. Da sud a nord, e cioè dal Posto Movimento, cabina « C », al Posto « D », esso si sviluppa per una lunghezza di km. 4.426, mentre da ovest a est, per una larghezza di km. 1,190, ricoprendo perciò un'area di 5,270 kmq. La lunghezza complessiva dei binari si calcola di 122 km., mentre la capacità di lavoro dell'intero complesso è di 4.419 carri.

— Un impianto davvero colossale.

— Non c'è dubbio. Osservi ancora. Al lato sud-ovest, e cioè verso Roma, sorge il Deposito Locomotive, mentre al lato sud-est si sviluppa il fascio arrivi composto di 14 binari, con una capacità di 855 carri. All'estremo ovest, prospiciente la linea Roma-Firenze e dunque la via Salaria, è posta la Squadra Rialzo. Al centro abbiamo la **sella di lancio** per lo smistamento dei carri, presso la quale...

— Mi piacerebbe vederla, debbo confessare che ne ho una ben vaga idea.

— Gliela mostrerò senz'altro. Presso la **sella di lancio**, dicevo, sono in attività tre freni Thyssen: il secondo, il terzo e il quarto. Il primo, distrutto durante la guerra, non è stato ricostruito. Dai freni Thyssen si diparte il fascio smistamento di direzione: 25 binari con una capacità di 1.501 carri. All'estremo est abbiamo il fascio partenze sud composto di 17 binari con una capacità di

DI BINARI A ROMA SMISTAMENTO

950 veicoli, mentre il fascio partenze nord, che si compone di 9 binari con la capacità di 599 carri, come vede, è situato a ovest a seguito dell'inattivo primo freno Thyssen. A nord-ovest abbiamo poi un centro trasbordi treni misti, con 13 binari, della capacità di lavoro di circa 110 carri al giorno; al lato opposto è il fascio riordino composto di 18 binari, con la capacità di 380 veicoli.

— Quanti carri, in media, vengono giornalmente smistati?

— Circa 1.700 in arrivo ed altrettanti in partenza, ma si raggiungono punte massime di 2.250.

— Penso che il personale che presta servizio all'impianto sia molto numeroso.

— Non direi: siamo 384 agenti, e cioè 32 Capistazione, 71 amministrativi e 281 di manovra.

— Quanti sono i treni in arrivo e in partenza?

— Esclusi gli straordinari, sono 136.

Il Sovrintendente mi risponde sorridendo: senza dubbio è lusingato dal mio stupore per l'importante lavoro che quei ferrovieri compiono giornalmente per smistare, riformare e far ripartire sì gran numero di treni.

— E le locomotive di manovra sono tutte a motore Diesel?

— Sì; ne abbiamo sei, delle quali due lavorano al fascio arrivi e le altre sono adibite al fascio direzione. Nei giorni dal mercoledì alla domenica compresa è in attività una settima locomotiva per il rifornimento delle permanenti. Ma ora la farò accompagnare alla **sella di lancio**.

Mi avvio col Primo Aggiunto alla cabina freni. Mi accorgo allora che la mia prima impressione di vivo contrasto tra quel regno della tecnica e la circostante campagna non era del tutto giustificata. Infatti, respiro un'aria fragrante: al limite est dell'impianto si eleva verdissima una bassa collina che per un istante mi dà la sensazione di trovarmi molto lontano da Roma.

— Si respira bene, qui.

Il Primo Aggiunto sorride, annuendo.

— Ah, sì! Dopo vent'anni trascorsi all'aria aperta non mi sentirei certo a mio agio a starmene rinchiuso in un ufficio, io. Però, oggi la giornata è bella: quando invece piove o quando c'è la nebbia la cosa cambia aspetto...

Duro una certa fatica a seguirlo nel lungo cammino sui sassi taglienti, nel continuo saltare da una rotaia all'altra.

Ci fermiamo un istante per lasciar passare una locomotiva che rompe il silenzio e fa vibrare il terreno. Proseguiamo: rotaie, carri, traverse, sassi e ancora rotaie, carri, traverse e sassi... Il sole di luglio, pur nella tarda ora pomeridiana, è molto cocente. Comincio a sudare.

— Ci siamo. Guardi: quella è la cabina e questi sono i freni Thyssen.

— E la **sella di lancio?**

— Eccola là: quei binari in pendenza e contropendenza. I carri vengono spinti in salita, il **thyssenista** li frena dall'alto della cabina a mano a mano che discendono, avviandoli quindi agli scambi, manovrati a loro volta dal deviatore **geografo**, e i veicoli vengono così smistati automaticamente sui vari binari del fascio direzione.

Dall'alto della cabina ci osserva il manovratore **thyssenista**.

— Fai un po' vedere come funziona, — gli grida il mio accompagnatore.

Dalla base della **sella di lancio**, parallelamente a ciascuna rotaia, si alzano come d'incanto poderose ganasce d'acciaio.

— Venga: saliamo alla cabina.

Di lassù la vista spazia sull'intero complesso e sui luoghi circostanti: un colossale disegno geometrico composto di lunghe linee parallele, di curve, di rombi, di triangoli, di trapezi, incorniciato da una altrettanto colossale pittura d'ameno paesaggio. Le due creazioni, quella dell'ingegno umano e quella della natura, che prima vedevo in stridente contrasto, ora mi appaiono nel loro vero armonico e sereno rapporto.

— Un bel panorama, no?... Di qui si domina tutto l'impianto. Il manovratore capo **thyssenista** e il deviatore capo **geografo** che prestano servizio in questa cabina, hanno direi quasi sottomano il materiale del proprio lavoro, e cioè la porzione dell'impianto che si estende dal fascio arrivi ai binari del fascio direzione.

Accanto ai finestroni che si aprono in direzione della **sella di lancio** osservo le due poderose leve dei freni Thyssen. Al lato opposto è l'apparecchio, ricco di quadranti, levette di comando, pulsanti, dinanzi al quale opera il deviatore **geografo**.

— Mediante questo sistema, in pochi minuti possono essere smistati venti o trenta carri. Il deviatore smista i carri secondo lo schema che gli viene fornito.

— Capisco: tutto sta nel saperci leggere e nel saper manovrare quest'apparecchio in conformità alle deviazioni.

In quell'istante giunge un richiamo dalla **sella di lancio:** alcuni carri stanno avviandosi verso la rampa. Il **thyssenista** e il deviatore sono pronti alla manovra; giù, fra i binari, quattro **staffisti** si apprestano ad eseguire il proprio lavoro di frenatura sussidiaria.

— Pronti? Mando?...

— Pronti! Manda!

Il primo carro via via scende dalla rampa acquistando velocità; il **thyssenista** tira a sé con forza una leva: uno stridore delle ruote bloccate dalle ganasce e il carro s'arresta di colpo. Quindi, riallentandosi il freno, prosegue la sua discesa più dolcemente e s'avvia al proprio binario.

— Con frenate così brusche — chiedo, — non c'è pericolo che venga danneggiato il contenuto dei carri?

— No, perché quelli che contengono merci fragili sono fatti discendere lentamente con l'ausilio di una locomotiva che sale ad agganciarli.

— E' mai successo che il freno Thyssen non abbia funzionato?

— Sì è successo anni fa con certi carri francesi. Passavano sul freno e continuavano a correre come prima. Gli staffisti fecero miracoli, ma certo qualche guaio ci fu lo stesso. Poi scoprimmo che i carri avevano le ruote (Griffin) di uno spessore inferiore alla capacità di presa delle ganasce. Naturalmente non sono stati più inviati al nostro scalo.

Scendiamo. Un treno sta arrivando da Roma Tiburtina: una ventina di carri. In poco tempo saranno avviati alle rispettive direzioni.

Stazione di Roma Smistamento, una meravigliosa realizzazione della tecnica ferroviaria: risparmio di tempo e di lavoro, rapidità, precisione.

Salvatore ASCENZI

La « sella di lancio » e il fascio « direzione ». Sulla destra la cabina freni, dove operano il « thyssenista » e il « geografo ».

UN TRENO CARICO DI...

Luisa Rivelli, ospite curiosa, ha approfittato della situazione per scegliersi un cappellino estivo

Passerella all'interno del treno: primo piano per Josè Greci

Breve cronaca di un viaggio tra grazia estro e fantasia

Disco verde per l'automotrice ALn 773.3560: il Capostazione solleva la « paletta », il Macchinista di 1ª classe Giuseppe Gallina aziona la leva della messa in moto, il viaggio Roma Termini-Frascati ha inizio.

Viaggio speciale, questo: sul grafico del Dirigente Centrale, l'ALn 773.3560 è indicata come *« ET 323 bis »*.

A bordo, dei 75 posti solo una ventina sono occupati da viaggiatori. Gli altri, però, non sono vuoti: chè sul velluto rosso delle poltrone sono accatastate scatole e scatoloni policromi. E sia i viaggiatori che i bagagli appartengono a una categoria *speciale*, anche se non contemplata nelle « Condizioni e Tariffe ».

Innanzitutto, non hanno pagato il biglietto (ma questa... non è un'eccezione, sui nostri treni); poi, non viaggiano per diporto, nè per affari; infine, se l'automotrice anzichè arrivare fino a Frascati, si fermasse a Centocelle, nessuno protesterebbe. Infatti, l'una stazione varrebbe l'altra, per la « passerella ».

Già, perchè si tratta di indossatrici e di indossatori che, quale « ambiente » per la presentazione dei modelli 1960 da viaggio e sportivi, hanno scelto l'ALn 773 e una stazione.

Sugli scatoloni spiccano alcune sigle che ai profani non dicono niente, ma che — in realtà — nel regno di S.M. la Moda occupano un posto molto importante: sono le sigle di Case della « haute couture » romana, che rinnovano un incontro già felicemente avvenuto: quello della Moda con la Ferrovia.

* * *

L'automotrice è partita: comincia il défilé. Ed ecco Ava Braun, inglese; Rita Klein, ungherese; José Greci, italiana: tre ragazze che camminano danzando, tre ragazze che di solito gli uomini ammirano e le donne invidiano. Vanno su e giù per il corridoio della automotrice, che sta arrampicandosi senza sforzo sui colli Albani, e sembrano immagini di fiaba suscitate dagli accecanti flashes che i fotografi scattano senza soste mentre più in là le «camere» della Televisione e dei Cinegiornali ronzano come calabroni per fissare sulla pellicola la «passerella» viaggiante.

Seguono due indossatori De Mitri e Feliziani che presentano modelli sportivi con studiata «nonchalance».

In un angolo, nascosta agli sguardi di tutti, una deliziosa donnina si è impadronita di un paio di scatoloni che con-

SALUTO AI "BERRETTI ROSSI"

Il cav. Vincenzo Jirillo, Ispettore Capo del Servizio Movimento, di cui pubblichiamo il « Saluto ai Berretti rossi » è uno dei più autentici rappresentanti della « vecchia guardia » per i quali non bastano più le parole come orgoglio, passione, competenza, spirito di sacrificio, a ricordare la misura dell'impegno profuso ogni giorno nel loro lavoro.

Entrato nell'Azienda il 30-6-1919 col grado di Aiuto Applicato, il cav. Vincenzo Jirillo ci lascia oggi col grado di Ispettore Capo, dopo una carriera di 41 anni, in cui, dalle prime esperienze nelle piccole stazioni della Calabria passò man mano alla dirigenza di impianti più importanti, fino a quella di grandi complessi come Roma Smistamento e Roma Termini dove potè offrire l'esatta misura delle sue capacità e del suo impegno.

In questi ultimi anni ha prestato servizio alla Direzione Generale dove ha svolto incarichi importanti e delicati.

Mentre gli porgiamo il più amichevole, affettuoso saluto, sicuri interpreti dei sentimenti genuini di ogni ferroviere, noi additiamo alle nuove leve che si avvicendano sui binari di ogni impianto, l'esempio della « vecchia guardia », degli uomini come Vincenzo Jirillo che con la loro passione e la loro dirittura hanno contribuito a dare all'Azienda una tradizione di prestigio in questi primi cinquantacinque anni della sua storia.

Marzo 1921 ore 8,30 circa... Al n..... tratterò a... treno 2870 (due otto sette zero) per incrociare treno 2871 (due otto sette uno)... F.to...

Fu questo il primo incrocio da me accettato: la proposta di spostamento era stata avanzata — vedi caso — da mio padre, in quell'epoca Capo Stazione Titolare della stazione limitrofa. Ed io rivedo sempre con indicibile nostalgia quel mattino che diede inizio al mio lungo e felice periodo di « Movimentista ».

L'ispettore Capo Vincenzo Jirillo al tempo in cui dirigeva la stazione di Roma Termini

Quale e quanta trepidazione quel giorno nel ricevere e trasmettere quelle formule telegrafiche, e quale ansia nell'attesa dei due treni che venivano ad incrociarsi nella stazione dove, per la prima volta, indossavo il « Berretto Rosso ». Ricordo che, oltre a stringere freneticamente nelle mani le chiavi dei fermascambi, guardandone i numeri in continuazione, emisi un lungo sospiro di sollievo dopo la partenza dei due treni.

Quale « Movimentista » non ricorda il suo primo giorno di servizio dopo il rilascio del certificato di idoneità pratica? Chi non rammenta le continue, assillanti preoccupazioni per ottenere la massima regolarità nello svolgimento di un servizio spesso gravoso, per la contemporaneità delle mansioni?

E' vero: oggi i compiti dei « Berretti Rossi » sono talvolta meno difficili di un tempo grazie agli ammodernamenti degli impianti e del materiale ed allo snellimento della circolazione con

tengono cappellini, ed ora sta provando uno dietro l'altro buffi copricapi che — tac! come per magia — sulla sua testa bionda diventano graziosissimi.

Si chiama Luisa Rivelli e spesso, sul video e sullo schermo, ha interpretato con molta bravura il ruolo di « bella e perversa ». In questo momento ne interpreta uno che è congeniale a lei come a tutte le donne: quello di *patita* per la moda.

* * *

Roma - Frascati: un viaggio che dura solo mezz'ora, durante la quale non è possibile esaurire la « passerella » di tutte le toilettes.

Così, il « défilé » continua sulle banchine sassose, sulle scalinate di travertino, tra i vasi di fiori azzurri e bianchi che ingentiliscono la facciata della stazione

E quando tutto è finito, le mannequins sciamano come libellule. S'avventurano anche nella galleria che trafora il colle. E sono come raggi di sole che soffiano via il buio e per brevi istanti accendono, sulle grige pareti e sulla volta, tutti i colori dell'iride.

Alberto CIAMBRICCO

Passerella sulle banchine

le modifiche apportate al R. C. T., ma è altrettanto vero che le responsabilità dei « Berretti Rossi » sono tuttora molto rilevanti.

Chi scrive, percorrendo recentemente tutta la Rete, ha accertato di persona che molti sono i « Movimentisti » giovani e ben preparati che danno sicuro affidamento per la continuità della tradizione dei « Berretti Rossi ».

Molti di questi giovani assolvono già incarichi impegnativi dimostrando capacità, diligenza, attitudini al comando e spirito organizzativo; e non sono pochi quelli che dimostrano particolare inclinazione per il lavoro nei grandi piazzali dove l'intensità di traffico richiede elevate doti di preparazione e di esperienza.

Saranno loro, i giovani che stanno formandosi, i futuri dirigenti di tutti gli impianti che dovranno sostituire la vecchia generazione, il cui esodo raggiungerà il punto culminante nel periodo 1960-1962 per esaurirsi, con poche unità, nel 1965.

E' tempo dunque di ridare ai « Movimentisti » l'autorità e il prestigio di una volta, assicurando in ogni caso un trattamento adeguato all'importanza delle mansioni svolte, differenziandole — s'intende — fra impianti e linee, come si usava in passato.

Ovviamente l'attenzione dell'Azienda Ferroviaria dovrà essere estesa anche ai diretti collaboratori dei « Berretti Rossi » (manovra - scambi - veicoli), in quanto, se i Dirigenti al movimento rappresentano la mente, i collaboratori rappresentano il braccio.

Con la certezza che le mie parole saranno ascoltate dai giovani Movimentisti e Collaboratori, all'atto di lasciare il servizio per raggiunti limiti di età, sento il dovere di far pervenire a tutti i componenti della categoria le mie parole di incitamento e i migliori auguri, convinto che molti di essi lasceranno un buon ricordo come coloro che li hanno preceduti.

Vincenzo JIRILLO

PRECISAZIONE

Lo scorso numero, a seguito di un malinteso, a pagina 4-5 è stato pubblicato l'articolo « ETR 220, quasi un Settebello » a firma di Giovanni Giovannardi, anziché di Giulio Giovanardi.

Chiediamo scusa all'autore per l'involontario errore.

Carlo Resegotti, "personaggio" di Milano C.le

Dopo 39 anni di servizio ha lasciato la nostra Azienda per aver raggiunto i limiti di età l'Infermiere di prima classe Carlo Resegotti il quale ha prestato la sua opera ininterottamente a Milano, dapprima presso l'infermeria della vecchia « Centrale » e successivamente presso la attuale stazione. Con l'infermiere Resegotti è uscito dalla scena ferroviaria uno dei personaggi più caratteristici della stazione di Milano, una specie di istituzione permanente ed una miniera inesauribile di notizie, aneddoti, episodi drammatici e comici. E' impossibile calcolare anche approssimativamente quante persone in un quarantennio abbiano conosciuto il milanesissimo Resegotti: intere generazioni di ferrovieri, manovali e alti funzionari, macchinisti e ingegneri, decine di migliaia di viaggiatori di ogni età e ceto e anche numerosi giornalisti. Da molti anni a questa parte non c'è stato, si può dire, giornalista milanese, novellino « praticante » o anziano professionista che non si sia rivolto a lui per avere qualche « scenetta » o qualche episodio minore, ma gustoso. Ogni avvenimento curioso accaduto nel grande scalo ferroviario aveva in Resegotti se non il protagonista, certo uno dei personaggi di primo piano o, in ogni caso, l'ispiratore.

Come enumerare tutte le vicende di questa vita trascorsa quasi interamente fra bianchi armadietti di vetro e siringhe ipodermiche? Bisognerebbe scrivere un volume.

Fra i tanti episodi Resegotti ama ricordarne due che maggiormente lo hanno colpito: uno drammatico ed uno a lieto fine. Il primo si riferisce alla tragica fine di una giovanissima sposa. Alla fine del 1944 gran parte delle carrozze era stata distrutta dai bombardamenti e perciò spesso si viaggiava in carri merci attrezzati in qualche modo con delle panche di legno. Un giorno capitarono in stazione due che si erano sposati da poche ore. La sposina, che aveva appena 19 anni, era raggiante mentre, issandosi su uno dei carri, si accomodava alla meglio per quello che avrebbe dovuto essere il suo viaggio di nozze. D'un tratto il treno si mise in moto lasciando a terra lo sposo che si era attardato coi parenti. Temendo di restare sola la donna tentò di scendere, ma, impacciata dalla gonna, cadde e finì sotto le ruote.

Il fatto tragicomico, invece, che ancora oggi suscita in Resegotti grasse e fragorose risate si riferisce ad un altro episodio accaduto alla « Centrale » milanese nel 1948. Un pomeriggio giunse in stazione un tizio che zoppicava: a tutti i costi, volle tentar di salire su un treno diretto a Bari nonostante il convoglio si fosse già messo in movimento. Riuscì a montare sul predellino di una carrozza, ma poi, perduto l'equilibrio, cadde fra la cordonatura del marciapiede e la rotaia scomparendo sotto al convoglio. Quando il treno si fermò, i ferrovieri che erano accorsi constatarono che il poveretto aveva la gamba sinistra troncata. L'infermiere giunse pochi minuti dopo con un laccio per tentare di arrestare l'emorragia. A questo punto accadde il clamoroso colpo di scena che ancora oggi viene ricordato negli ambienti della stazione di Milano. Il « moribondo » aprì gli occhi e tranquillamente disse a Resegotti: « Mi aiuti a tirarmi fuori perché da solo non ce la faccio ». Soltanto allora ci si accorse che il viaggiatore aveva la gamba sinistra di legno e che per sua fortuna le ruote gli avevano troncato proprio l'arto artificiale lasciandogli illesa l'altra gamba.

Quante cose ancora avrebbe da ricordare Resegotti! Una specie di diario vivente nel quale era scritto ogni avvenimento triste o lieto che ha caratterizzato per un quarantennio la vita di una grande stazione.

Mario RIGHETTI

Vittima del progresso

IN RIMESSA PER SEMPRE IL "TRENINO" DELLA VALGARDENA

Il «trenino» della Val Gardena, che univa Chiusa a Plan, attraverso uno scenario naturale di incomparabile bellezza, ha finito recentemente la sua vita attiva ed è stato posto in quiescenza.

La Chiusa-Plan di Val Gardena, lunga 44 chilometri, che da 512 metri sul livello del mare a partenza si spingeva a metri 1592 di altezza detenendo così il primato di altitudine, fu costruita dagli austriaci durante la prima guerra mondiale per esigenze militari; con il nuovo orario entrato in vigore alle ore zero del 29 maggio scorso, la linea è stata «disabilitata» definitivamente e il «trenino» messo a riposo dopo tanti anni di onorato servizio.

Prima ancora di varcare per sempre l'ampia rimessa di Chiusa il nostro treno in miniatura ha voluto assolvere degnamente un compito d'interesse sociale: portare gli affezionati valligiani alle singole sezioni per esercitare un civile diritto: la votazione nelle elezioni amministrative.

In occasione di quest'ultimo viaggio, la locomotiva, tre vetture e un «pianale», hanno lasciato Chiusa salutati da una folla numerosa e dal personale di stazione. Sul «frontale» della «vaporiera» faceva spicco un vistoso ramo di pino fasciato in parte da un nastro bianco e rosa, mentre una fascia di crespo dava tono alla manifestazione. Alla guida del «trenino» era il macchinista Italo Revison di Selva Gardena, dal cui viso traspariva tanta mestizia quanto se ne poteva scorgere negli occhi dell'altro personale di scorta.

A Roncadizza — dopo superate le stazioni di Novale di Lajon e S. Pietro dove le popolazioni accoglievano il loro treno in silenzio, un mutismo che aveva la parvenza di un saluto più che reverente di riconoscenza — erano giunte le rappresentanze di Ortisei che adornavano il minuscolo convoglio con altri rami di pino e di abete, con fiori e con nastri multicolori. La gente, intanto, continuava a crescere e le vetture apparivano stracariche.

Dopo alcune scene di toccante entusiasmo il «trenino» — tra fischi prolungati e scariche ripetute di vapore — entrava ad Ortisei. Oltre duemila persone, con le autorità in testa, erano ad attenderlo ed all'apparire della vaporiera si levava un grido unico di saluto, che l'eco ripeteva dalle vallate circostanti a significare la partecipazione unanime dei valligiani alla cerimonia d'addio al loro vecchio mezzo di locomozione. La banda musicale di Ortisei, in costume, suonava intanto una marcia dopo l'altra, mentre la folla ostruiva il binario, impedendo la partenza del convoglio.

Dopo oltre mezz'ora di sosta, l'avvio era possibile e la banda trovava posto sulle stipatissime vetture, mentre migliaia di mani si protendevano a salutare il vecchio «trenino» che per 45 anni tanta parte ha avuto nella vita di ogni giorno degli abitanti della Val Gardena.

Le scene di affetto e di attaccamento all'indirizzo dello ultimo convoglio si ripetevano a Santa Cristina, a Castel Gardena, a La Pozza, a Selva e a Plan. La folla non si stancava di indirizzare i suoi saluti al «trenino», mentre altre bande si alternavano nel rallegrare le soste nelle stazioni. La vaporiera, a mo' di saluto e di ringraziamento, lanciava nella notte buia il suo ultimo, prolungato fischio, «canto del cigno» indicante a note alte la riconoscenza della vecchia locomotiva.

E mentre la folla si diradava e risaliva con la fantasia agli anni trascorsi rievocando fatti gioiosi o tristi di cui il «trenino» era stato muto testimone, il «materiale vuoto» riprendeva la via del ritorno, rituffandosi nel buio di mezzanotte per raggiungere Chiusa, dove l'attendeva la rimessa silenziosa di stazione.

Sui picchi, lungo il percorso, qualche fuoco acceso dai montanari illuminava fievolmente l'ultimo percorso del romantico «trenino» della Val Gardena.

* * *

Per raggiungere le località già servite dal treno, si viaggerà d'ora innanzi in autopulman, un mezzo di trasporto meno «di colore», ma più rapido e comodo che il progresso ci impone. Ma il ricordo del «trenino» della Val Gardena, vivrà ancora a lungo nelle casère, nelle baite e nei «masi» e le vecchie montanare, nei racconti che faranno ai nipotini per farli stare quieti, nelle lunghe serate di inverno, diranno «Quando nelle nostre valli passava il treno e lanciava lunghi fischi di saluto... ».

M. Alberto TUNINETTI

UN CONVEGNO DEL T.C.

L'esame dei problemi dello scaglionamento delle vacanze, iniziato nel Convegno organizzato dal Touring Club Italiano nel novembre dello scorso anno e continuato nell'apposita Commissione di studio, ha dimostrato la necessità di un riesame unitario dell'intera materia del turismo sociale.

Pertanto il Touring Club Italiano, sotto gli auspici del Ministro per il Turismo e lo Spettacolo indice un Convegno nazionale sui problemi del turismo sociale, *che si svolgerà in Milano nella prima metà del prossimo novembre e comprenderà alcune giornate di studi.*

Il tema fondamentale del Convegno «Il turismo sociale» verrà esaminato nei suoi principali aspetti: a) caratteri e tendenze del turismo sociale *(cosa s'intende per turismo sociale; sue manifestazioni, esigenze, prospettive); b)* mezzi di trasporto per il turismo sociale *(dai mezzi tradizionali ai mezzi moderni, compreso l'aereo);* c) impianti ricettivi per il turismo sociale *(alberghi, pensioni, locande, campeggi, villaggi turistici, alberghi per la gioventù, motels, rifugi, case per ferie di complessi industriali e di organizzazioni varie, camere con uso cucina per i villeggianti modesti, sistemazioni in case rurali, ecc.);*

PULCINI D'OLANDA

La storia naturale non ne fa parola, le enciclopedie non lo dicono, ma, oltre ai piccioni, alle rondini, alle cicogne e alle anatre selvatiche, tra i *pennuti* viaggiatori debbono classificarsi anche i pulcini d'Olanda. Sissignore, i pulcini. Normalissimi gallinacei in tenera età, per lo più gialli, talvolta neri che fanno *pio, pio* come tutti i pulcini di questo mondo, anche se lo fanno in perfetto olandese.

Certo non hanno il volo guizzante delle rondini o quello maestoso delle cicogne: anzi non volano affatto. Meno sportivi e più prudenti, i pulcini d'Olanda non si espongono alle fatiche e alle incognite di un lungo volo e quando devono recarsi all'estero preferiscono farlo in treno.

Sono anch'essi clienti della ferrovia e fra i più esigenti. Vogliono viaggiare con tutte le comodità e il più rapidamente possibile. Non parlate loro di sobbalzanti carri merci o di lenti *accelerati*, di lunghe soste sui binari di ricovero: per quanto pulcini — e pulcini olandesi, per giunta — vi guarderebbero in *cagnesco*.

Sono viaggiatori di lusso e vogliono essere trattati con tutti i riguardi del caso e pretendono vetture speciali sui grandi espressi internazionali.

Come tutti i nordici, anche i pulcini d'Olanda non sanno resistere al fascino del nostro azzurrissimo cielo mediterraneo. Evidentemente soddisfatti del servizio che le ferrovie hanno appositamente predisposto per questa clientela di *classe*, ben quarantasei milioni di essi, nel solo 1959, hanno scelto l'Italia come meta dei loro viaggi. E di qui non hanno fatto più ritorno nel loro paese natio: anche se ciò, ad essere sinceri, non è dipeso dalla loro esclusiva volontà.

Pensate: 46 milioni di pulcini. Quasi un pollo a testa in un paese così densamente popolato come il nostro e che ha per il pollo, vuoi *alla diavola*, vuoi *allo spiedo*, una così rispettosa ammirazione.

A che dobbiamo questa gradita invasione? Da qualche anno l'Olanda si è imposta sul nostro mercato grazie ad una razionale organizzazione della pollicultura su scala industriale. Nelle ampie distese agricole dei Paesi Bassi, tra mulini a vento e tulipani, sono sorte numerose fattorie dove si alleva una quantità enorme di galline che producono giornalmente migliaia e migliaia di uova da cova. Da queste, dopo un breve periodo di incubazione, si schiudono alla vita i nostri pulcini viaggiatori.

Dopo aver rotto il guscio ed essersi fatta una minuziosa toletta, i neonati sono belli e pronti per partire. Infatti per un periodo di quarantotto ore dalla nascita saranno praticamente autosufficienti, cioè per essi non si presenta alcuna necessità di nutrizione: di questo particolare periodo si approfitta per spedirli dal luogo di nascita a quelli di allevamento e di consumo. Poiché durante il viaggio non sarebbe possibile farli accedere tutti insieme alla carrozza ristorante, né provvedere altrimenti alla loro alimentazione, il problema fondamentale è quello di farli viaggiare il più rapidamente e comodamente possibile.

Ed è così che i Sigg. Pulcini prendono posto su treni viaggiatori direttissimi che li trasportano dall'Olanda a Milano in meno di ventidue ore. A loro disposizione vengono messi speciali bagagliai di grande cubatura, attrezzati in modo da permettere la razionale stivatura dei «legacci»: cioè coppie di speciali scatole distanziate fra loro mediante assicelle ma riunite appunto da un legaccio, sì da formare un unico collo. Ciascuna di queste scatole di cartone contiene un centinaio di pulcini, d'inverno, e una ottantina, d'estate. I pulcini olandesi, infatti, nordici come sono, soffrono molto il caldo ed anche se non si è potuto ancora fornire ogni «legaccio» di un impianto autonomo di aria condizionata, come essi vorrebbero, i numerosi fori e le feritoie sulle pareti delle scatole consentono una aereazione sufficiente a farli pervenire a destinazione freschi e riposati o per lo meno in buone condizioni di vitalità.

Ogni bagagliaio può trasportare fino a 280.000 pulcini nella stagione invernale e fino a 240.000 in quella estiva.

Con gli accorgimenti via via impiegati e con l'adozione di itinerari sempre più celeri, si è riusciti a scongiurare quasi del tutto le morie che si verificavano nei primi anni in cui venivano effettuate queste importazioni. Accontentando in tal modo gli importatori, gli Enti per la Protezione degli Animali, l'Ufficio d'Igiene e, in particolare, i piumati direttamente interessati.

Gli itinerari previsti per i pulcini stabiliscono ore di partenza distribuite nel corso della giornata e ciò per non convogliare più bagagliai sul medesimo treno viaggiatori — già di per sé a composizione pesante — e per evitare *resse* nelle stazioni di partenza e di arrivo.

Sono previste ogni giorno quattro corse internazionali in partenza da Arnhem (Olanda) secondo un programma che stabilisce quali e quante corse debbano aver luogo nei vari giorni della settimana e in ogni mese, a seconda delle esigenze e dell'andamento della produzione.

Poiché le molte migliaia di pulcini in arrivo a Milano dovranno poi proseguire per le diverse località di destinazione distribuite in ogni parte di Italia, occorre che i «legacci» vengano rapidamente scaricati, smistati e prontamente ricaricati sui bagagliai di altri treni viaggiatori.

Queste operazioni di trasbordo sono non solo assai onerose per il costo della manipolazione ma anche abbastanza complicate per l'ingombro che esse vengono a creare sui marciapiedi di stazione.

Sarebbe perciò naturale cercare di eliminare tali inconvenienti mediante una più rigorosa disciplina delle spedizioni in partenza, raggruppandole a seconda della loro destinazione definitiva e in tal senso costanti sollecitazioni vengono rivolte agli enti olandesi interessati.

Tuttavia, questa soluzione non è così semplice come potrebbe sembrare a prima vista a causa di difficoltà di vario genere. Si è pertanto tentato di risolvere il problema, almeno in parte, mediante accordi con ditte specializzate che provvedono all'assegnazione delle destinazioni in corso di viaggio, smistando al confine di Chiasso le spedizioni per gli itinerari fissi più importanti. Per ora tali accordi riguardano le spedizioni dirette ad Ancona, cioè uno degli itinerari più frequentati dai pulcini olandesi.

Quelli diretti altrove possono tuttavia trovare a Milano Centrale rapide e comode coincidenze per Torino, Venezia e Roma.

Insomma, un problema da risolvere nell'interesse comune: un più celere e più comodo viaggio dei pulcini oggi, significa un maggior numero di polli domani. E quanto più efficiente sarà il trasporto, tanto minore sarà il prezzo dei polli: come dire che per noi tutti, grazie alle F.S., ci sarà qualche possibilità in più di soddisfare a tavola la nostra atavica e sempre compressa aspirazione al pollo arrosto, al di là delle grandi occasioni del Natale e della Pasqua.

F. S.

(Foto Serv. Inf. Pres. Cons. Min.)

UL TURISMO SOCIALE

d) problemi economico-finanziari e provvedimenti per agevolare il turismo sociale.

Il turismo, che di solito viene considerato soltanto come fonte di ricchezza nazionale e fonte di reddito per gli operatori economici del turismo, ha una funzione preminente come fattore culturale, educativo e di progresso sociale. Da ciò deriva che il «turismo sociale» ha dei problemi particolari che interessano i lavoratori e i datori di lavoro, i produttori e i consumatori del turismo, gli organismi sindacali, l'iniziativa privata, i pubblici poteri e, infine, il legislatore.

I problemi del turismo sociale, che sono stati discussi negli speciali congressi internazionali, di Berna nel 1956 *e di Vienna nel* 1959, *e nei due congressi nazionali organizzati dalla Camera di Commercio Industria e Agricoltura di Genova nel 1947 e nel 1950, verranno ripresentati e approfonditi nel prossimo Convegno nazionale del Touring Club Italiano allo scopo di fare il punto sulla situazione del turismo sociale in Italia e di segnalare provvedimenti atti ad egevolarne lo sviluppo. Il termine fissato per la presentazione di relazioni e di memorie scadrà il 15 settembre prossimo.*

Come ci vede la stampa

L'orario ferroviario estivo, entrato in vigore alla fine di maggio, ha fornito l'occasione alla stampa di occuparsi della nostra Azienda e dei suoi programmi rivolti al potenziamento e all'ammodernamento della Rete. Più che mai quest'anno l'orario delle F.S., alla cui elaborazione si perviene dopo tutta una serie di conferenze interregionali e internazionali, non è stato giudicato soltanto come una regolamentazione del movimento dei treni fatta tenendo presenti le varie esigenze del pubblico, ma è stato apprezzato per le numerose innovazioni rese possibili da alcune importanti opere ferroviarie e dal parziale rinnovamento del parco del materiale rotabile.

Queste innovazioni sono state particolarmente messe in risalto dal CORRIERE DELLA SERA, che ha dedicato diversi articoli all'orario ferroviario, soffermandosi sulle riduzioni dei tempi di percorrenza, sul servizio di carrozze dirette e in generale sul miglioramento delle comunicazioni internazionali. Da parte sua TELESERA ha pubblicato un servizio con fotografie sui nuovi elettrotreni ETR 220 e 240, dando successivamente notizia della istituzione del trasporto di autovetture al seguito del viaggiatore sulla linea Roma-Bolzano.

L'entrata in servizio delle prime carrozze-bar ha polarizzato l'attenzione di diversi giornali. MOMENTO-SERA vi ha dedicato un servizio in prima pagina fornendo numerosi particolari sulle caratteristiche e l'arredamento delle vetture e sull'espletamento del servizio di bar e tavola calda sia sui treni normali che sui nuovi e moderni elettro-treni. Il bar sui treni non è più un privilegio per i viaggiatori del «Settebello» — ha scritto MOMENTO-SERA — perché le Ferrovie intendono imprimere alla vasta gamma dei servizi un indirizzo sempre più spiccatamente sociale, in modo da offrire a tutte le categorie di viaggiatori i conforti e le comodità di cui, nemmeno per la durata di un viaggio in treno, si può più fare a meno.

Certo è che il miglioramento dei servizi ferroviari, tanto apprezzato da tutti — ha ricordato IL POPOLO — è stato conseguito grazie ai notevoli investimenti, già consunti o programmati per un totale di 544 miliardi. Tuttavia, aggiunge il giornale, se l'attuazione dei piani predisposti può sopperire alle necessità più urgenti, essa non può considerarsi sufficiente a trasformare la Rete in un complesso del tutto moderno, capace di offrire al cento per cento i vantaggi che un sistema ferroviario aggiornato può porre a disposizione del Paese. Occorre pertanto impostare nuovi programmi che suggeriscano nuovi tracciati, più estesi raddoppi, triplicazioni e quadruplicazioni di binari e un più largo rinnovamento del parco rotabili. Ma queste mete — conclude il giornale — appaiono difficili a raggiungersi per gli oneri finanziari che comporterebbero e che, secondo calcoli approssimativi, non sarebbero inferiori ad una cifra uguale all'ammontare globale dei finanziamenti già concessi per i vari piani già predisposti.

Il potenziamento della Rete ferroviaria non esclude un suo ridimensionamento e di questo problema si è occupato LA VOCE REPUBBLICANA in un corsivo dedicato alla politica dei trasporti, affermando la necessità di considerare sempre e obiettivamente la situazione della struttura del sistema stradale in ogni zona attraversata da una linea a scarso coefficiente di traffico. Per questa ragione, secondo il quotidiano, occorrerebbe coordinare le attività dei ministeri dei Trasporti e dei LL.PP. anche per quanto riguarda le nuove costruzioni ferroviarie, eseguite spesso con criteri in contrasto con quelli adottati dalle F.S., che sono orientate ad eliminare, dove è possibile, le linee passive.

Diversi articoli in questi ultimi tempi IL GLOBO ha pubblicato su argomenti ferroviari. Alcuni dovuti alla competenza tecnica, largamente riconosciuta, dell'ing. Cuttica che si è occupato dei carri merci specializzati e delle navi-traghetto; altri scritti da F. Biancacci, un giornalista molto attento nel valutare i problemi della nostra Azienda. In due interessanti articoli F. Biancacci ha illustrato i compiti del Servizio Materiale e Trazione per quanto riguarda particolarmente lo studio, la progettazione e l'appalto del materiale rotabile, nonché il contributo abbastanza consistente delle F.S. all'attività dell'industria del settore. Nell'aggiudicazione delle commesse, le F.S. seguono criteri sociali, tenendo conto non solo dei ribassi d'asta ma anche della situazione delle singole aziende e riservando una certa aliquota di nuove costruzioni agli stabilimenti del Meridione. Quando un carro merci esce da questi stabilimenti ha davanti a sé 40 e spesso 50 anni di continuo lavoro, senza soste tranne quelle delle revisioni periodiche. La vita di un carro merci non è breve né facile, perché il suo lavoro è fatto di migliaia e migliaia di chilometri e di svariate decine di milioni di tonnellate di merci trasportate da un punto all'altro dell'Europa.

Renato MATTONE

BORSE DI STUDIO
PER I FIGLI ED ORFANI DEI DIPENDENTI STATALI

La Direzione Generale dell'E.N.P.A.S. ha bandito, nel quadro della assistenza scolastica 1960-61, due concorsi per il conferimento — il primo — di 80 posti in convitto riservati agli orfani dei dipendenti statali e di 1.280 borse di studio alle quali potranno aspirare sia gli orfani che i figli degli impiegati dello Stato; e di 560 borse di studio — il secondo — a favore dei figli dei salariati di ruolo e non di ruolo.

Gli orfani che risulteranno vincitori del concorso verranno ospitati nei convitti dell'E.N.P.A.S. a Spoleto od in altri convitti, con i quali l'Ente ha stipulato apposite convenzioni. Degli ottanta posti a concorso, 15 sono riservati agli orfani che intendono seguire studi ad indirizzo professionale, industriale ed agrario, 5 a coloro che desiderino seguire corsi di musica presso il Collegio di Musica del Foro Italico in Roma.

● *Per gli orfani degli impiegati statali* le borse di studio da conferirsi per l'anno 1960-61 saranno così suddivise: n. 80 borse di studio da L. 20.000 per la scuola elementare; n. 150 da L. 40.000 per la scuola media e le scuole di avviamento professionale; n. 150 da L. 65.000 per i licei e le altre scuole medie superiori; n. 150 da L. 100.000 per l'Università e gli altri Istituti statali superiori (escluse le Accademie militari); n. 15 da L. 100.000 per i corsi di specializzazione e di perfezionamento post-universitari.

● *Per i figli degli impiegati statali* in servizio attivo, iscritti all'Opera di Previdenza per il Personale Civile e Militare dello Stato, sono state messe a disposizione le seguenti borse; n. 400 da L. 65.000 per tutte le scuole medie superiori; n. 300 da L. 100.000 per l'Università e gli altri Istituti superiori universitari; n. 36 da L. 100.000 per corsi di specializzazione e di perfezionamento post-universitario.

● *Per i figli del personale salariato dello Stato* le borse di studio concesse dall'Enpas saranno così distribuite: n. 260 da L. 40.000 per le scuole di avviamento professionale e la scuola media e n. 300 da L. 65.000 per i licei e le altre scuole medie superiori.

Dell'avviso dei concorsi, che saranno a giorni pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale, gli interessati potranno prendere conoscenza presso gli Uffici dell'Ente.

Le domande corredate dei documenti prescritti, dovranno pervenire alla Direzione Generale dell'E.N.P.A.S. Via Flavia, 93 Roma - oppure ad uno degli Uffici provinciali dell'Ente.

NOTIZIARIO DI VILLA PATRIZI

MOVIMENTO DI FUNZIONARI

L'ing. Francesco Giarletta, Direttore Centrale del Servizio Approvvigionamenti, ha assunto recentemente la dirigenza dello stesso Servizio. « Voci della Rotaia » è lieta di porgergli i più sinceri rallegramenti ed i migliori auguri di buon lavoro.

AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Durante il mese di maggio u.s. il Consiglio di Amministrazione ha esaminato, esprimendosi favorevolmente, numerosi provvedimenti riguardanti il personale, tra i quali:

Nomine a Direttore Centrale e a Direttore Compartimentale di 1ª cl. e **promozioni** a Direttore Centrale e a Direttore Compartimentale, con decorrenza 1º maggio u.s. rispettivamente di tre e di cinque funzionari.

Bandi di concorsi pubblici a 54 posti di Segretario tecnico i.p., di cui: 32 posti per il Servizio Lavori e Costruzioni; 15 per il Servizio Impianti Elettrici e 7 per il Servizio Materiale e Trazione.

Bandi di pubblici concorsi a 53 posti per il personale delle navi traghetto.

Approvazione delle graduatorie di merito dei concorsi speciali per il personale delle navi-traghetto, indetti con D.M. 19.12.1958, n. 2720.

Assunzione di candidati riusciti idonei, oltre il numero dei vincitori, nei concorsi esterni a posti di Manovale i.p., Cantoniere i.p. e Conduttore i.p., rispettivamente banditi con i DD.MM. 652/1956, 1992/1956 e 651/1956.

Convenzione stipulata tra l'Azienda Ferroviaria ed il Ministero della Difesa per disciplinare le condizioni e le modalità di assunzione di ex militari tecnici, specializzati, arruolati dall'Autorità Militare a seguito di pubblici concorsi.

Premi di fine esercizio 1959-60, la cui concessione è stata disposta in favore di tutti i dipendenti meritevoli, a riconoscimento delle benemerenze acquisite nel corso dell'esercizio e non altrimenti compensate.

Premio giornaliero al personale di macchina e dei treni che effetui temporaneamente turni di servizio in deroga ai nuovi orari di lavoro.

Determinazione del nuovo importo della ritenuta mensile in relazione al trattamento di malattia al personale ferroviario previsto dalla Legge 27.2.1960, n. 182.

Costruzione di due fabbricati per 24 alloggi a Reggio Calabria e di quattro fabbricati di 24 alloggi ciascuno, rispettivamente a Bolzano (due) e a Messina Contesse (due).

Costruzione di un fabbricato per la mensa del personale del Deposito Locomotive di Mantova.

Il Consiglio di Amministrazione si è pure pronunziato favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie; ha inoltre esaminato vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riapertura di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio, riammissioni in impiego, ecc...

ASSUNTORI E INCARICATI LEGGE 185/1960

Con la legge 3 marzo 1960, n. 185, pubblicata sul supplemento al B.U. n. 6 del 31 marzo 1960, è stata modificata la legge 27 maggio 1959, n. 324, recante miglioramenti economici al personale statale in attività ed in quiescenza.

Pertanto, le modifiche relative alla corresponsione delle quote di aggiunta di famiglia, illustrate nella circolare n.P.3.2.1/42400 del 24 marzo 1960, sono applicabili anche agli assuntori ed agli incaricati.

Per effetto della stessa legge, dal 1.7.1959, è soppressa la riduzione della indennità integrativa speciale per coloro che percepiscono una retribuzione inferiore alle L. 30.000 mensili, riduzione prevista nella seconda parte della circolare n. PAG. 31.3/46500 del 12.6.1959. (Circ. P.2.1.4/45400 del 9 maggio 1960).

PERSONALE FISICAMENTE INIDONEO

Con la legge n. 39 del 31 gennaio 1960, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 46 in data 23 febbraio 1960, è stato sostituito, con effetto dal 1º maggio 1958, l'art. 201 dello Stato Giuridico del personale ferroviario, contenente norme per il collocamento a riposo del personale fisicamente inidoneo, conservato in servizio anteriormente al 1º maggio 1958, con cambio di qualifica in altra per la quale sia previsto un più elevato limite di età.

MIGLIORAMENTI ALLE RENDITE DI INFORTUNIO DAL 1/1/1958

Con legge n. 62 del 4 febbraio 1960, pubblicata sulla G.U. n. 51 del 29 febbraio 1960 e sul nostro B.U. del 31 marzo u.s, vengono apportate alcune modifiche alla legge n. 499 del 3 aprile 1958 circa i miglioramenti delle rendite per infortunio sul lavoro e per malattie professionali nelle industrie.

Tali modificazioni comportano l'aumento del 20% alle rendite con decorrenza 1º gennaio 1958, e si applicano anche al personale della nostra Azienda.

CAMBI DI QUALIFICA AL PERSONALE FISICAMENTE INIDONEO

E' stato chiesto se è opportuno o meno far luogo ai cambi di qualifica nei riguardi dei Macchinisti e degli Operai a suo tempo conservati in impiego, in base all'art. 75 R.P./1925, con attribuzioni di altra qualifica dell'esercizio, di livello gerarchico inferiore.

Al riguardo si è fatto notare (Circ.P.2.3.2/79684 del 23 maggio 1960) che con le disposizioni di cui alle circolari n. PAG. 43/2/37900 e n. P. 2.3.2/62452, rispettivamente del 5 febbraio e 9 marzo 1960, si è inteso prendere in considerazione quei dipendenti ai quali il cambio di qualifica non può arrecare la perdita di benefici acquisiti nella posizione in cui si trovavano prima di essere giudicati inidonei (competenze, concessioni di viaggio, ecc.).

E' questo il caso dei Capi Stazione, dei Conduttori, dei Frenatori, dei Cantonieri, degli A. Operai, ecc., utilizzati in mansioni pertinenti a qualifiche di uguale livello gerarchico, e cioè, rispettivamente, di Capi Gestione o Capi Telegrafisti, di Assistenti di Stazione (ex Guardamerci), di Ausiliari di stazione (ex Guardasala), di Manovali, ecc.

Per quanto riguarda invece i casi segnalati (Macchinisti ed Operai conservati in impiego con attribuzioni di Operai, i primi, e di manovali i secondi) non si dovrà fare luogo al provvedimento di cambio di qualifica: ciò vale, ovviamente, anche per i dipendenti di tutti gli altri Servizi, trovantisi in analoghe condizioni.

UN NUOVO POLIAMBULATORIO E.N.P.A.S.

Nei locali della ex-mensa di Villa Patrizi, adattati a cura dell'Azienda, è entrato in funzione lo scorso mese un nuovo Poliambulatorio gestito dell'E.N.P.A.S. Il Poliambulatorio è stato inaugurato dal Ministro dei Trasporti on.le Ferrari-Aggradi, presenti il Direttore Generale ingegner Rissone, il Direttore Generale della Motorizzazione Civile ing. Firpo, alti funzionari delle due Direzioni, l'on.le Foresi presidente dell'E.N.P.A.S. ed altri funzionari dell'Ente. La nuova opera è stata organizzata con moderni criteri e dotata delle necessarie attrezzature strumentali che saranno nei prossimi mesi migliorate ed aumentate secondo le necessità e l'affluenza degli assistiti.

Sono addetti al Poliambulatorio 13 medici e 5 infermiere; esso è aperto tutti i giorni con orario ininterrotto dalle ore 8 alle ore 14 e permette l'assistenza sanitaria sia nel campo della medicina generale che in molti settori di quella specialistica quali la cardiologia, l'ostetricia, la pediatria, l'urologia, la neurologia, l'odontoiatria e l'oculistica.

Si spera quanto prima di poter estendere l'attività assistenziale anche ai settori specialistici della chirurgia generale, della dermatologia e dell'otorinolaringoiatria.

L'assistenza offerta è diretta, nel senso cioè che i dipendenti del Ministero e i familiari aventi diritto nonché i pensionati assistibili, possono chiedere nella sede dell'ambulatorio le prestazioni sanitarie ammesse (visite mediche generali e specialistiche) a titolo del tutto gratuito; del tutto gratuite sono poi le prestazioni curative quali le iniezioni endovenose e endomuscolari praticate nell'ambulatorio stesso, mentre, per quanto riguarda i medicinali, quelli da somministrare per via endovenosa o endomuscolare sono forniti sempre gratuitamente e quelli per uso orale vengono acquistati dagli assistiti su ricettazione dei medici dell'ambulatorio, salvo il rimborso totale a cura dell'Ente a chiusura di malattia.

Per quanto riguarda l'effettuazione di ricerche particolari (analisi chimiche o cliniche, accertamenti radiologici, etc.) o di cure specialistiche (fisioterapia, aerosolterapia, etc.) i malati sono avviati o presso altri ambulatori dell'E.N.P.A.S. in grado di fornire dette prestazioni o presso ambulatori privati convenzionati.

L'orario di funzionamento del Poliambulatorio è il seguente:

Cardiologia	10,30-11,30	- tutti i giorni
Neurologia	12,30-13,30	- giorni dispari
Oculistica	9,30-10,30	- giorni pari
Odontoiatria	8,00-10,30	- 11,00-12,30
Medicina gen.	8,30-10,30	- 11,30-13,30
Terapia end.	8,30-10,30	- 12,30-13,30
Terapia Ipod.	9,30-12,30	
Pediatria	8,30- 9,30	
Ostetricia	10,30-11,30	
Urologia	11,30-12,30	

M. MONTI

FATTI DI CA

PROGRAMMI E REALTÀ

Le disponibilità di bilancio — per quanto limitate — hanno comunque permesso di realizzare un programma che ha risolto il problema della casa per molti e — come ci auguriamo ed è nei nostri intendimenti — lo ha avviato a soluzione per la generalità dei ferrovieri.

Nel campo delle cooperative edilizie tra ferrovieri, nel decennio 1948-1958, sono stati concessi mutui per oltre 7 miliardi e 210 milioni per la costruzione di 1.921 appartamenti, dei quali 1.157 ultimati, 296 in coros e 468 in programmazione.

Per quanto concerne le costruzioni INA-Casa, con il programma relativo al primo settennio (1. aprile 1949 - 31 marzo 1956) sono stati realizzati direttamente dall'Amministrazione ferroviaria ed assegnati ai dipendenti 3.900 appartamenti, dislocati nei vari Compartimenti, con una spesa di 8 miliardi e 860 milioni, mentre per il secondo settennio — tuttora in corso e che scadrà il 31 marzo 1963 — su un totale di circa 3.000 appartamenti programmati, per un importo complessivo previsto di oltre 9 miliardi, sono stati ultimati e consegnati 376 alloggi, mentre 1.667 sono in corso di costruzione e 906 sono stati autorizzati e finanziati.

Questo imponente complesso di costruzioni edilizie è stato, inoltre, integrato dall'Azienda con un organico piano pluriennale, posto allo studio fin dal 1955.

I fondi per l'attuazione di tale piano, patrocinato dal Ministro Angelini, sono stati reperiti, oltre che sulle disponibilità del bilancio, attraverso la vendita di aree esuberanti alle esigenze dell'esercizio ferroviario ed operazioni di trasformazione immobiliare.

Si è trattato di un gesto coraggioso ed in perfetta coerenza con i più sani criteri di una politica di sviluppo, che, nel mentre ha consentito di rendere disponibili, valorizzandoli ai fini economici generali, terreni che sarebbero rimasti altrimenti inutilizzati, ha assicurato all'Azienda i mezzi finanziari integrativi per perseguire finalità altamente meritorie. Con tale congegno, dal 1. luglio 1955 ad oggi è stato possibile ultimare 2.512 appartamenti, per un importo di 8 miliardi e 360 milioni, mentre altri 1.303 sono in corso di costruzione, con una spesa prevista di 4 miliardi e 65 milioni, e 761 sono stati programmati, per un importo preventivato di 2 miliardi e 22 milioni di lire.

Un ulteriore sensibile incremento alla realizzazione di questo piano pluriennale potrà essere dato dai proventi che si otterranno dal «riscatto» degli alloggi dell'Azienda. Mediante tale operazione, infatti, si provede di poter realizzare circa 19 miliardi, che consentiranno di costruire altri 6.000 alloggi.

La costruzione, infine, di questo magnifico complesso edilizio che porta meritatamente il nome del Ministro Angelini, è stata possibile, per Roma, in attuazione del programma di trasformazione immobiliare che prevede, nei maggiori centri urbani, la permuta di vecchi stabili ferroviari ubicati su aree di alto valore commerciale con nuovi fabbricati aventi un maggior numero di alloggi su aree decentrate.

In questa zona panoramica di Valmelaina sono sorti così questi moderni edifici, comprendenti 1.238 appartamenti, con 6.409 vani legali e 114 negozi, in luogo dei 717 vecchi alloggi per 3.015 vani e 25 negozi di S. Agnese e di Viale della Regina. Il costo dell'opera è dell'ordine di 5 miliardi circa.

Dei 1.238 appartamenti previsti, 301 sono quelli ultimati, 394 saranno completati entro la fine di dicembre, mentre la consegna dei rimanenti 543 alloggi avrà presumibilmente luogo nel giugno del prossimo anno. Per gli appartamenti riservati alle famiglie di ferrovieri che dovranno lasciare le case di S. Agnese e di Viale della Regina è prevista la possibilità della futura cessione in proprietà, in applicazione del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959 n. 2.

Le varie provvidenze adottate nel settore dell'edilizia per abitazioni hanno consentito i seguenti risultati: alloggi costruiti 7.944; alloggi in corso di costruzione 3.266; alloggi programmati e finanziati 2.135.

(dal discorso dell'on. Ferrari Aggradi)

Giornate estremamente importanti quelle del 6 e dell'8 luglio per l'avvio a soluzione del grosso problema della casa per i ferrovieri.

L'assegnazione a Roma degli alloggi in Piazza dei Consoli e dei primi tra quelli del nuovo villaggio a Val Melaina sono apparsi, infatti, conferma definitiva di una linea direzionale che merita profonda attenzione.

A Piazza dei Consoli, nel quartiere Tuscolano, si tratta di 214 appartamenti, in un nuovo edificio acquistato dall'Azienda per i ferrovieri.

La cerimonia della consegna agli assegnatari è stata presenziata dal Ministro e dai Sottosegretari dei Trasporti, dal Direttore Generale e dal Direttore Compartimentale, che in un breve discorso ha sottolineato l'importanza dell'avvenimento. A lui ha fatto seguito il Ministro, confermando la sua sollecitudine, quella del Governo e dell'Azienda per l'azione intrapresa di così alta benemerenza sociale.

A Val Melaina, ha invece avuto luogo — il giorno dopo — la consegna dei primi fabbricati del nuovo Villaggio per i ferrovieri. Sono complessivamente 39 edifici: il centro residenziale si chiamerà quartiere «Angelini», perchè fu l'ex Ministro dei Trasporti, attualmente Ministro per i rapporti con il Parlamento, a volerne la realizzazione.

Essa fa parte di un vasto programma la cui impostazione ha richiesto coraggiosi provvedimenti finanziari: fra l'altro, anche la vendita di aree ferroviarie non più necessarie all'Azienda, con proventi complessivamente ingenti che sono andati ad accrescere la disponibilità da destinare alle nuove costruzioni di case.

Dopo la benedizione impartita dal Cardinale Traglia, pro Vicario di Roma, il Villag-

SA

A Piazza dei Consoli

gio è stato inaugurato dai Ministri Ferrari-Aggradi e Angelini. Erano pure intervenuti i Sottosegretari ai Trasporti, il Vice Direttore Gen.le dott. Branca in rappresentanza del Direttore Generale, l'Assessore Comunale ing. Lombardi in rappresentanza del Sindaco e i Direttori Centrali e Compartimentale.

Il Ministro Angelini, evidentemente commosso, ha ricordato ai ferrovieri le tappe percorse per il potenziamento dell'Azienda e per il migliore trattamento del personale.

Di grande importanza e vasta risonanza il discorso del Ministro in carica, on. Ferrari-Aggradi, che ha compiuto un vasto giro di orizzonte sulla situazione generale in merito al problema degli alloggi.

Ne stralciamo un lungo brano essenziale, che riproduciamo a parte, integralmente.

Le nuove case sono confortevoli, solide, igieniche e belle.

Il quartiere neonato dice anche urbanisticamente e architettonicamente una parola degna in fatto di edilizia sociale, adeguandosi senza dubbio ai più progrediti dettami in materia: e noi speriamo vivamente che la sua concezione generale — per la quale siamo lieti di rallegrarci con il Servizio Lavori e Costruzioni — assurga a valore di esperimento pilota per le costruzioni che verranno, a Roma e nelle altre parti d'Italia.

Il valore sociale di questa realizzazione non può essere disconosciuto da nessuno: senza dubbio una delle più importanti nel quadro generale della politica per il Personale.

* * *

IL 1° CENTRO DI RIABILITAZIONE PER "MOTULESI"

Con l'intervento del Ministro dei Trasporti, dei Sottosegretari, del Direttore Generale e alla presenza di gran numero di Agenti di Roma Smistamento, è stato inaugurato il 6 luglio scorso il 1° Centro di riabilitazione per « Motulesi ».

Il Centro, allestito presso il Deposito Locomotive, è stato realizzato, per iniziativa dallo stesso ing. Rissone, dal Servizio Sanitario, a seguito di accordi con il « Centro di riabilitazione degli Ospedali Riuniti di Legnano » e con l'INAL, per il trattamento fisiochinesioterapico e per quello ergoterapico dei ferrovieri infortunati sul lavoro. L'iniziativa, che fungerà da pilota ad altre analoghe, ha altissimo valore sociale, in quanto tende a ricuperare gli infortunati alla normale vita del lavoro, con risultati altamente positivi per loro stessi e le società. Questo hanno fanno giustamente rilevare nei loro discorsi il Direttore del Servizio Sanitario dr. di Lullo e lo stesso on. Ferrari Aggradi: « la nuova opera — ha concluso il Ministro — rappresenta un'altra pietra miliare sulla via del civile progresso ».

Villaggio « Angelini » - Panoramica e dettaglio (a sinistra)

D L F

I NOSTRI ARTISTI ESPONGONO A VENEZIA

Nel periodo dal 28 maggio al 10 giugno scorso, nel Salone degli Specchi di Ca' Giustinian a Venezia, ha avuto luogo la annuale Mostra Nazionale di Arti Figurative, riservata alle opere dei Soci del Dopolavoro Ferroviario.

Nonostante il grande rischio che poteva derivare — diciamolo in tutta franchezza — dal voler allestire una rassegna dilettantistica nella città della Biennale, in un periodo particolarmente denso di iniziative simili e tutte ad alto livello, dinnanzi ad un pubblico tra i più colti, smaliziati e sofisticati, nonostante tale rischio il Dopolavoro Ferroviario ha voluto dare ai pittori ed agli scultori ferrovieri l'opportunità di vedere le loro opere esposte in una sede particolarmente qualificata, meta ed ambizione di tutti gli artisti.

Ma se il rischio poteva esserci, esso si è risolto nel nulla; perché la cornice è stata stupenda — il Canal Grande, la Laguna, la deliziosa architettura di Ca' Giustinian — ma non da meno è stata la qualità delle opere che la Mostra ha accolto.

Avevo avuto modo di esaminare, sia pure fuggevolmente, molte delle 195 opere selezionate in sede compartimentale, e inviate al Dopolavoro di Venezia dai vari Compartimenti, e mi ero già reso conto del livello di maturità e di preparazione raggiunto dai nostri colleghi artisti. Certo più della metà di quelle opere, raccolte per la selezione finale in una grande sala della Stazione di Venezia S. L., esprimevano indiscutibilmente pregevoli valori d'arte ed in molte di esse la personalità dell'artista, il suo mondo poetico, riuscivano ad estrinsecarsi, ad imporsi con una limpidezza espressiva, una perentorietà di stile a volte sconcertanti.

Mi ero reso conto di tutto questo e non seppi resistere alla tentazione di « forzare il gioco » per trarne il miglior effetto. Così quando giunsero i membri della giuria che avrebbero dovuto selezionare le ottanta opere — non di più — da ammettere alla Mostra, trovai modo di far scivolare nei convenevoli frasi, più o meno, di questo tenore:

— Giudicate benevolmente i nostri pittori: sono dopolavoristi, dilettanti, gente che dipinge dove può e come può, sorretta solo da una grande passione per l'Arte...

Mi rivolgevo ad uomini come il Prof. Pietro Zampetti, Direttore delle Belle Arti del Comune di Venezia, come il Prof. Guido Perocco, Direttore della Galleria d'Arte Moderna di Ca' Pesaro, come il Maestro Leone Minassian, uno dei più bei nomi della pittura veneziana contemporanea. Uomini d'Arte, ricchi di dottrina e d'esperienza, ed ero certo, con quelle frasi lasciate cadere come per caso, di preparar loro una gradita sorpresa.

E così fu. Iniziato l'esame delle opere con serietà, ma anche con quel pizzico di divertita sufficienza che sempre, fatalmente, si insinua nell'animo di quanti siano chiamati a scendere dall'alto d'una cattedra per giudicare l'opera di qualche sprovveduto, ricco solo d'entusiasmo, iniziato l'esame, dicevo, e man mano che l'esame procedeva, vedemmo i volti di quegli uomini farsi attenti, a volte sorpresi, a volte tesi nell'emozione suscitata da una originale impostazione di forme, da una elaborazione di colore particolarmente preziosa.

— Ottimo questo! — dicevano — E' il numero 128: chi è l'autore? .

— A. B.; manovratore.

— Incredibile!

E' vero; così incredibile che dovemmo spiegare ancora una volta in che cosa consistesse il lavoro di un manovratore.

— E' un lavoro duro — dicemmo — un lavoro che fiacca le reni: per otto ore al giorno si deve correre tra i binari d'uno scalo merci. Otto ore e poi si torna a casa; la casa è piccola e ci sono i bambini e ci sono una infinità di cose per la testa cui bisogna pensare...

A. B. è un manovratore e dipinge questi quadri.

— Incredibile!

La selezione durò a lungo; non fu facile scegliere solo 80 quadri fra quei 195, proprio perché molti di più che non 80 avrebbero degnamente figurato nella sala della Mostra.

Fu un lavoro di attenta valutazione, di ripetuti raffronti e fu tale l'entusiasmo che quegli uomini, usi a ben altre battaglie d'arte, misero in quel lavoro che al Maestro Minassian passò del tutto di mente un importante impegno familiare. Se ne rammentò un'ora più tardi; ma tutto il suo disappunto si esaurì in una colorita esclamazione; poi riprese a discutere con gli altri per l'assegnazione dei premi.

Era già sera quando si firmarono i verbali.

Interrogato dai colleghi Caltelli, Presidente del D.L.F. di Venezia, e Matteuzzi, ai quali — sia detto per inciso — va il maggior merito della perfetta organizzazione della Mostra, il Professor Zampetti così si espresse:

— Sono rimasto stupito, piacevolmente stupito. Vi sono opere di indiscutibile valore, degne di figurare in Mostre di professionisti, tra le più qualificate. Dio volesse che tutte le Mostre che si organizzano oggigiorno accogliessero opere di questo livello!...

Con Leone Minassian ci avviammo verso l'uscita della Stazione.

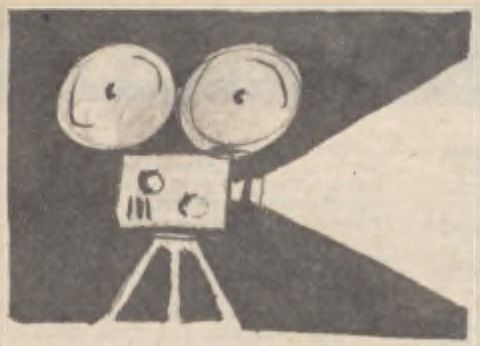
— E' una lezione per noi — mi disse il Maestro tenendomi a braccetto — Noi, i « professionisti »! Dovremmo tutti meditare sul fatto che gente impegnata per gran parte del suo tempo in un lavoro spesso snervante, riesce, sorretta da una passione che non so qualificare con un aggettivo, a creare opere di tanta spontaneità, di tanta bellezza!

Augusto FINOCCHI

Guido De Bernardin, D.L.F. Venezia: « Caorle » 2° premio

Romeo Danco, D.L.F. Trieste: « Gatto nero » 1° premio

Giuseppe Gagliardi, D.L.F. Bologna: « Composizione » 3° premio



A VERONA A OTTOBRE

CINEAMATORI A CONGRESSO

Organizzata dal Dopolavoro Ferroviario di Verona avrà luogo, nel prossimo mese d'ottobre, la 1ª Rassegna Intercompartimentale di Films a passo ridotto realizzati da ferrovieri.

Contemporaneamente a tale manifestazione si svolgerà, sempre a Verona, un Convegno di ferrovieri cineamatori e di loro rappresentanti compartimentali, che discuterà e preordinerà uno schema di organizzazione nazionale dei vari gruppi già esistenti in molti Compartimenti, organizzazione da inquadrarsi nell'ambito delle strutture organizzative del D.L.F.

Una lodevole iniziativa, questa, assunta e propugnata dal Dr. Campagnari, Delegato Compartimentale per la Cultura di Verona.

Inoltre, possiamo sin da ora anticipare ai solerti organizzatori della Rassegna e a tutti i colleghi cineamatori che anche la Sezione Relazioni Aziendali — in particolare il Reparto Cinema — seguirà con molto interesse i lavori del Convegno e la proiezione delle opere che affluiranno alla Rassegna. E', infatti, allo studio presso la Sezione stessa un progetto di collaborazione con « Corrispondenti cinematografici compartimentali » e non poteva offrirsi occasione migliore di questa per valutare tecnicamente in quale misura tale progetto potrà essere realizzato.

Tra i premi figurano una coppa d'argento e 120 metri di pellicola invertibile b.n. 16 mm. da assegnare come premio del Centro Relazioni Aziendali per un film di « antifortunistica ferroviaria » e del film che contenga « sequenze ferroviarie » di insolita qualità.

Ecco il testo integrale del Regolamento della Rassegna.

1) *Il Dopolavoro ferroviario di Verona, con la collaborazione tecnica della Sezione Fotocinema della Società Naturalisti Veronesi, organizza la 1ª Rassegna intercompartimentale di film a passo ridotto realizzati da ferrovieri e, congiuntamente, il 1° Convegno nazionale di ferrovieri cineamatori.*
2) *Possono partecipare alla manifestazione tutti i ferrovieri e figli di ferrovieri, iscritti al Dopolavoro ferroviario.*
3) *La Rassegna e il Convegno avranno luogo a Verona nei giorni 15 e 16 ottobre c.a., presso la sede della Società Naturalisti Veronesi — Palazzo Pompei — Lungadige Porta Vittoria, 9 - Verona.*
4) *La Rassegna comprende due categorie di opere:*
   a) *film a soggetto libero (turistico, narrativo, documentario ecc.);*
   b) *film sul lavoro (sarà preferito il tema ferroviario).*

   E' indifferente il formato della pellicola (8 oppure 16 mm.), il colore e il sistema di sonorizzazione. La durata massima di proiezione di ciascuna opera non dovrà superare i 20 minuti. Soltanto per particolari pregi si potrà eventualmente, in via eccezionale, accogliere un film che superi tale limite.
5) *Coppe, premi e diplomi verranno assegnati ai films che, a giudizio di apposita Commissione di esperti, riveleranno pregi tecnici e formali.*
6) *L'operato della Commissione giudicatrice è insindacabile. La premiazione e la proiezione al pubblico dei films avranno luogo qualora venga raggiunto un adeguato numero di opere ammesse alla Rassegna.*
7) *I films dovranno essere provvisti di titolo e nome dell'autore. Essi dovranno pervenire entro e non oltre il 30 settembre c.a. al DOPOLAVORO FERROVIARIO - VIA XX SETTEMBRE - VERONA, in scatola chiusa recante le seguenti indicazioni: Cognome, Nome e Indirizzo dell'autore — Dopolavoro di appartenenza - Titolo del film - Formato - Categoria del soggetto - Eventuale tipo di sonorizzazione.*
8) *Il Dopolavoro organizzatore, pur assicurando la massima cura delle opere ricevute, non si assume alcuna responsabilità per eventuali danni subiti dalle stesse durante le proiezioni. La restituzione avverrà entro venti giorni dalla chiusura della manifestazione.*
9) *L'invio delle opere alla Rassegna costituisce implicita accettazione delle presenti norme.*
10) *Ai partecipanti al Convegno e alla Rassegna saranno praticate condizioni di favore presso buoni alberghi cittadini.*
11) *Ai delegati dei vari Compartimenti, incaricati espressamente di partecipare al Convegno per la futura organizzazione nel rispettivo Compartimento dei gruppi di cineamatori, sarà offerta dal Dopolavoro organizzatore completa ospitalità per i giorni 15 e 16 ottobre c.a.*
    I nomi dei delegati dovranno essere segnalati alla Segreteria Compartimentale di Verona entro il 15 settembre c.a.

TROFEO INTERNAZIONALE « CARLO BRUNI »

Nei giorni 4 e 5 giugno scorso si sono svolte ad Alessandria, organizzate dal locale Dopolavoro, le gare di bocce per l'assegnazione del Trofeo Internazionale « Carlo Bruni ».

Hanno preso parte alla competizione 58 quadrette appartenenti a quattro Paesi: Francia - Italia - Principato di Monaco e Svizzera.

Le appassionanti gare, svoltesi alla presenza di numeroso pubblico, si sono concluse con la brillante affermazione della quadretta del Dopolavoro Ferroviario di Arquata Scrivia, composta dei sigg. Balbi, Pesce, Alvigni e Pittaluga.

Alle piazze d'onore si sono classificate le quadrette del D.L.F. di Asti e del D.L.F. di Alessandria.

O. P.

LE COLLEGIALI DI BELLARIA A PARMA

Un folto gruppo di collegiali di Bellaria ha fatto la gita di fine anno a Parma. Ospiti di quel Dopolavoro, le orfane dei ferrovieri hanno fatto una breve visita ai principali monumenti della città. Consumato un ottimo pranzo presso la mensa del D.L.F, hanno poi raggiunto in pullman il Castello di Langhirano, meta quanto mai attraente per le adolescenti in cui la prorompente tendenza al moderno non riesce a soffocare suggestivi richiami alle passate epoche romantiche. La loro allegria e la squisita ospitalità dei dirigenti parmensi hanno consentito una parentesi assai piacevole alla vita collegiale, di cui hanno fissato il ricordo con le piccole macchine fotografiche ricevute in dono dalla « befana » ferroviaria. (A.S.)

LETTERE AL GIORNALE

Ancora "attendenti"?

In lettera firmata, un Manovale del Compartimento di Milano lamenta una pessima abitudine che sarebbe invalsa in diverse località: in sostanza, al personale più umile verrebbero spesso affidate incombenze proprie di un « attendente » o di un « domestico », per conto del Capo dell'Impianto o addirittura dei suoi familiari. E, quel ch'è peggio, la... arrendevolezza del personale comandato gioverebbe in qualche caso, agli effetti delle note di classifica.

« Tutti noi — dice il nostro lettore — siamo fieri che i nostri Impianti seguano il progresso modernizzandosi gradatamente: ma in questo settore siamo ancora all'ottocento ». E soggiunge che nulla varrebbe cambiare il nome al Manovale se le cose restassero invariate: « sarebbe come — egli dice — mutare una cornice ma lasciarvi dentro lo stesso quadro ».

N.d.R. - Se fondata, la denuncia è grave. Noi abbiamo girato la lettera a chi di dovere, richiamandone la viva attenzione. Per conto nostro, speriamo che gli eventuali chiamati in causa leggano e meditino.

Un viaggiatore scrive

L'Ispettore Generale del Ministero dell'Agricoltura, dr. Francesco Felicetti, ha inviato al Ministro dei Trasporti la seguente lettera: « On. Sig. Ministro, è mio preciso dovere segnalare all'On. S.V. ed al sig. Direttore Generale del Personale, la eccezionale correttezza ed onestà dei dipendenti delle Ferrovie dello Stato ed in particolare quella del Capo Stazione Pr.le di S. Eufemia Lamezia (Catanzaro) sig. Agostino Perotta e del Conduttore, appartenente al Deposito di Roccella Jonica, sig. Vincenzo Palamonte.

Giorni orsono infatti, nel viaggio di ritorno da Catanzaro a Roma, nella tratta Catanzaro Sala-S. Eufemia Lamezia, smarrii il portafoglio contenente valori per L. 43.500 in contanti, un libretto assegni e numerosi documenti. Poiché il personale viaggiante del treno Reggio C.-Roma non riuscì a trovare il portafogli, pensavo che non sarebbe stato possibile ricuperarlo. Contro questa mia persuasione, la mattina seguente mi pervenne un telegramma-notte, urgentissimo, con il quale il Capo Stazione Pr.le sig. Perotta mi tranquillizzava assicurandomi che il portafogli era stato rinvenuto in una carrozza del convoglio su cui avevo viaggiato da Catanzaro Sala a S. Eufemia. Devo rilevare la squisita cortesia del sig. Capo Stazione, la sua premura, la sua preoccupazione di ricercarmi e tranquillizzarmi al più presto, così come debbo porre in rilievo l'onestà del rinvenitore sig. Palamonte. Sono questi atti che denotano, in chi li compie, senso civico di eccezione, grandezza d'animo, correttezza professionale assolutamente straordinaria; le premure del sig. Capo Stazione rispecchiano inoltre gentilezza di carattere ed altissimo senso del dovere. Sottolineo, altresì, che il rinvenitore non ha voluto accettare alcuna ricompensa nonostante le mie rinnovate sollecitazioni. Tanto ho sentito il dovere di segnalare per debito di coscienza e per ogni consentito riguardo. Con devoti ossequi. f.to: dr. Francesco Felicetti ».

N.d.R. - Al Capo Stazione Pr.le amico Perotta ed al Conduttore Palamonte i rallegramenti del nostro Giornale.

DONNE CORAGGIOSE

Alla memoria di Vittorina Alampi, figlia del Cantoniere Natale Alampi della Stazione di Palizzi, perita nelle acque di Taormina il 25 aprile 1959, è stata concessa la Medaglia d'oro al Valor Civile, con la seguente motivazione:

« Con eccezionale coraggio e spirito di abnegazione, sprezzando ogni pericolo, dopo aver tratto in salvo da sicura morte due fra le più giovani compagne inesperte nel nuoto, caduta in mare per capovolgimento della barca, nel tentativo di salvarne altre, esausta per la lunga e faticosa lotta sostenuta nel mare, annegava. Il sacrificio della fanciulla sarà ricordato come fulgidissimo esempio di eroismo del generoso popolo di Calabria ». (A. C.)

* * *

Ad Altavilla Vicentina, l'Assuntrice del P. L. al km. 192+567 è Giovanna Mohnen in Olivieri: una donna dall'aspetto gentile ed un po' timido. Essa è stata protagonista di un drammatico salvataggio, per il quale, recentemente, venne decorata della Medaglia di bronzo al Valor Civile e della Medaglia della Fondazione Carnegie. Ricordiamo il fatto. Erano le 8,45 del 26 febbraio 1959; come ogni mattina al passaggio a livello stava per transitare il rapido per Milano. In quel mentre la piccola Romana Rigotto, di anni 4, passata sotto le sbarre, si soffermava tra i binari, ignara del mortale pericolo. Già il Macchinista, scorta la piccina, aveva azionato la « rapida » lanciando disperati segnali. Ed ecco una figura di donna saltare attraverso i binari, afferrare la piccola e gettarsi nell'intervia. Per un momento il Macchinista temette che l'irreparabile fosse avvenuto: ma, appena si fu fermato, vide la Mohnen rannicchiata a terra, con la piccola tra le braccia, ormai vinta dall'emozione. (R. C.)

ANCONA

● **Binario Dieci:** Gianfranco Girolami, figlio dell'Assistente di Stazione Lorenzo di Civitanova Marche Montegranaro, è stato promosso in 5ª Geometri con la media dell'8. Rallegramenti.

A. Rosso

BARI

● **Le nuove leve avvicendano nella dirigenza** delle stazioni gli anziani. Recentemente abbiamo assistito al cambio della guardia a S. Severo e a Molfetta, dove le consegne sono state scambiate nel corso di simpatiche quanto cordiali cerimonie coronate dal rituale omaggio floreale e dalla fotografia ricordo. A San Severo è stato collocato a riposo il C. Stazione P.le cav. Giuseppe Cagnazzo sostituito dal collega dott. Giacomo Caserta, nostro valoroso collaboratore. A Molfetta ha lasciato il servizio il C. Stazione P.le cav. Francesco De Palma e gli succede il dinamico cav. Antonio Fedele.

● Simpatico sotto ogni aspetto è riuscito il simposio offerto a Funzionari, Agenti e familiari, dal Capo della Segreteria Compartimentale, dott. Giovanni Desiati, nella natia Martina Franca che domina la ridente e pittoresca Val d'Idria, in quel di Taranto. Oltre 50 gli intervenuti, fra cui il Direttore Compartimentale, ing. Bastianelli, con la gentile consorte. I gitanti, che hanno goduto una parentesi di piacevole distensione ed una ospitalità signorile e impeccabile, memori e grati, ricordano all'anfitrione, ormai alla seconda brillante esperienza del genere, che.., non c'è due senza tre!

● **Il Direttore Compartimentale,** presenti il Capo Divisione Commerciale, dott. Guercia, e altri Funzionari ed Agenti, ha consegnato i diplomi ai titolari delle Agenzie Viaggiatori del Compartimento, a conclusione del corso teorico-pratico di aggiornamento.

● **Con l'intervento del Presidente Nazionale, dr. Amadori,** si è svolta a Bari la 1ª assemblea dell'Assoc. Mutilati e Invalidi F.S. E' stato eletto Presidente della Sezione barese il sig. Andrea Croce.

● **Successo di critica** e di pubblico per le Mostre Personali di pittura dei nostri Mario Chirianni e Vincenzo De Chiara, i cui quadri sono stati esposti rispettivamente a Bari e Foggia.

● **Festeggiato da superiori,** colleghi ed amici, ha lasciato il servizio per limiti di età l'Applicato Capo, della Divisione Ragioneria, Raffaele Fittipaldi. Auguri anche da parte nostra.

● **Nell'arte drammatica** è oggi di turno la gentile signorina Clementina Lo Bello figlia dell'Ispettore P.le Attilio, quale autrice-protagonista di una commedia in tre tempi « La Voce ». Il lavoro, rappresentato davanti ad un pubblico foltissimo e qualificato, ha avuto pieno successo.

● **MARCIA NUZIALE:** per il dott. Aldo Sisto, figlio del cav. Luigi, e la signorina Ester Marengo; per la sig.na rag. Giuseppina Piergiovanni, figlia del dott. Gigino, e il rag. Giovanni De Carlo. A tutti i nostri sentiti auguri.

● **CICOGNA EXPRESS:** Ermelinda, al Coadiutore Franco Cucumazzo; Marta, al Manovale Giuseppe Vitanostra.

● **BINARIO DIECI:** Maria Rosaria Gemma, figlia del Cond. Antonio, promossa in 3ª media con tutti 9; Clementina Lo Bello, figlia dell'Ispettore P.le dr. Attilio, promossa al 2° liceo con la media dell'8 e premiata con una medaglia al merito scolastico. Un bravo di cuore.

N. Zingarelli

BOLOGNA

● **Fuggite, o pesci!** E' andato in pensione il Coad. Capo Guido Castelvetri dell'Ufficio Collegi e Colonie, dopo 41 anni di servizio. Buona lenza e migliore forchetta, lascia un buon ricordo per capacità e laboriosità, ma più ancora per l'inesauribile bonomia, tutta petroniana. Augurissimi.

● **MARCIA NUZIALE:** per Domenico Toni, di Forlimpopoli, Cantoniere, e per la gentile Signorina Irma Gramellini. Felicitazioni ed auguri.

A. Sensi

CAGLIARI

● **Molto festeggiati dai Superiori,** colleghi ed amici hanno lasciato l'Azienda per limiti di età e di servizio: il cav. uff. Emanuele Cauli, Coadiutore Capo della Segreteria Compartimentale, e il Macchinista di 1ª classe Giovanni Carta del D.L. di Cagliari. Auguri.

● **Sono entrati a far parte della famiglia ferroviaria** cagliaritana: gli alunni a.p. Vito De Caprio, Costanzo Di Ruzza, Alfonso Di Sotto, Rolando Pollacchi, Renzo Serafini e Arduino Colantoni. I più fervidi auguri di « Voci della Rotaia ».

● **MARCIA NUZIALE:** per Bruno Carruxi, Coadiutore P.le della Divis.ne Comm. e del Traffico e per la Signorina Maria Bonaria Puddu; per Elio Piga, C. S. 1ª cl., del Reparto Movimento di Cagliari e per la Signorina Giuseppina Dessei. Felicitazioni.

A. Luchi

FIRENZE

● **« Il treno nel tempo » a Firenze.** Nei locali del Parterre ha avuto luogo a Firenze una mostra sull'evoluzione dei mezzi di trasporto, marittimi e terrestri, patrocinata dall'Azienda Autonoma di turismo. Invitata dal comitato organizzatore, la nostra Azienda ha presentato alcuni tra i più interessanti modelli del museo ferroviario di Roma Termini, nonché vari pezzi al vero forniti dal Compartimento di Firenze e numerose pubblicazioni messe a disposizione sia dalla Sezione Relazioni Aziendali della Direzione Generale che dal Servizio Materiale e Trazione.

Si è illustrato così lo sviluppo della ferrovia in Italia dalla metà dell'ottocento ai nostri giorni, mettendo in risalto le principali tappe percorse in un secolo di progresso tecnico. Accanto alle prime locomotive a vapore, fra le quali spiccava la « Sampierdarena » del 1854, sono stati presentati vari modelli di pittoresche carrozze a cassa di legno, costruite tra il 1860 e il 1906, nonché quelli di alcuni tipi di locomotive elettriche in esercizio dal 1910 in poi.

Per l'epoca attuale, insieme allo esemplare del « Settebello », hanno costituito motivo di ammirazione i modelli dell'ETR 200 e della nave traghetto « Cariddi ».

Infine, oltre che da numerosi pezzi al vero riguardanti l'evoluzione nel settore degli scambi e del segnalamento elettrico la rassegna è stata completata da quadri, stampe, fotografie e da un'accurata raccolta di volumi ed opuscoli che i visitatori hanno vivamente apprezzato.

● **Il Direttore Compartimentale,** ing. Bagnoli, e i Capi delle Divisioni dell'esercizio hanno cordialmente salutato l'ing. Ermanno Politi, Capo della Divisione Lavori di Firenze — che ha lasciato il servizio ferroviario per limiti di età — e gli hanno offerto un artistico oggetto in attestato di stima. Al momento del commiato anche il personale della suddetta Divisione si è affettuosamente stretto attorno all'ing. Politi, al quale ha consegnato una pergamena-ricordo. Al neo pensionato esprimiamo a nostra volta i più fervidi voti augurali.

● **Presso il Cantiere Iniezioni Legnami di Livorno** sono stati distribuiti ad alcuni agenti i diplomi e i distintivi di « Anziano della Rotaia ». Nel corso della cerimonia, il Capo dell'Impianto, ing. Crescentini, ha rivolto cordiali espressioni augurali ai benemeriti.

● **Ha avuto luogo a Livorno** un convegno compartimentale dei ferrovieri mutilati ed invalidi per servizio. Il relatore, dott. Aldo Amadori, ha illustrato ai convenuti le finalità per le quali sarà prossimamente costituita una associazione nazionale di categoria.

● **Vivamente festeggiati da dirigenti e colleghi,** hanno lasciato il servizio ferroviario il Capo Stazione P.le Ivo Bertini e il Capo Stazione P.le Giuseppe Monteverde, di Firenze S.M.N.; il Capo Stazione Sup. Ernesto Carmina, di Pisa C.le; il Segretario Superiore Mario Martini, della Divisione Movimento; il Capo Gestione Lelio Giachetti, di Firenze S.M.N.; il Frenatore Raffaele Ginnesi, di Grosseto; il Manovale Silvio Niccolini, di Massa Centro; il Cantoniere Guido Vannucci, di Livorno, il Capo Deposito Sup. Cav. Armando Ammannati, gli Operai di 1ª cl. Giovanni Cecchi e Ferdinando Rossi, e l'Operaio Adolfo Paoli, della Officina Materiale Rotabile di Firenze P.P. Rivolgiamo a tutti il nostro cordiale saluto ed augurio.

A. d'Errico

* * *

(Servizio Materiale e Trazione)

● **Nel mese di giugno** è stato collocato in quiescenza dopo un lungo ed intelligente servizio il Sovrintendente Giuseppe Porta della Sede C.le del Servizio. Auguri di lunga e serena vita.

● **CICOGNA EXPRESS:** Antonio, al Segretario Tecnico P.le Arnaldo De Luca. Rallegramenti ai genitori e fervidi auguri al piccolo Antonio.

G. Giuliattini

GENOVA

● **Un nuovo apparato centrale elettrico,** a itinerari, con comando a pulsanti, è entrato in funzione nella stazione di Ronco. L'opera, che è costata 250 milioni di lire circa, s'inserisce nel programma di ammodernamento delle linee liguri-piemontesi, i cui impianti elettrici sono in via di trasformazione (dalla corrente trifase alla corrente continua). Il nuovo apparato è stato inaugurato il 15 giugno alla presenza del Direttore Compartimentale, ing. Navaretti, dei Capi Divisione Movimento e Impianti Elettrici nonché di numerosissimo personale tecnico e di stazione.

● **Nei locali del Deposito Locomotive di Savona,** il Capo Divisione Materiale e Trazione, ing. Antonucci, ha consegnato un encomio del Direttore Generale, al Ma-

STAZIONE DI SASSARI:
Impianto moderno e funzionale

Alla presenza delle principali Autorità Regionali e cittadine è stata inaugurata la pensilina sul 2-3 binario ed il sottopassaggio, opere che hanno fatto della stazione di Sassari un impianto moderno e funzionale.

Assai significativa questa cerimonia perché, come bene ha detto il Direttore Compartimentale, dott. Gazzei, nel suo lucido discorso, essa vuole essere l'inizio dell'opera di ammodernamento della rete che il progredire dei tempi richiede.

Assai presto avranno inizio, sempre a Sassari, i lavori di rinnovamento dello scalo merci con la creazione di un impianto moderno e razionale: assai presto potranno avere attuazione tutti quei miglioramenti alle linee ed agli impianti che sono necessari oggi per porre la rete sarda in condizioni di assolvere sempre meglio ai suoi compiti, nel clima fervido della rinascita dell'isola.

Aldo LUCHI

novale G. Lagorio, funzionante Aiuto Macchinista ,distintosi, per prontezza e coraggio, in circostanze particolarmente difficili. Al bravo Lagorio le nostre congratulazioni.

● **Vivamente festeggiati da superiori**, colleghi ed amici, hanno lasciato l'Azienda, per limiti di età, dopo circa 40 anni di servizio, il Capo Tecnico Superiore Giuseppe Marinone dell'Ufficio Collaudi e il Coadiutore Capo Oscar Cuniolo della Segreteria Compartimentale. Ad entrambi, i migliori auguri di benessere e di lunga vita.

● **MARCIA NUZIALE:** per il rag. Angelo Angiani e la gentile signorina Maria Schaller. Felicitazioni vivissime.

● **CICOGNA EXPRESS:** Roberto, all'A. Macchinista Remo Zunino; Elisabetta, all'A. Macchinista Franco Inverardi. Ai genitori ed ai piccoli, auguri d'ogni bene.

A. Battaglia

■ MILANO

● **L'Amministrazione del Comune di Treviglio** in riconoscimento delle benemerenze acquisite quale «radioamatore samaritano», ha premiato con medaglia d'oro il Deviatore Gianni Legramandi, che i nostri lettori certamente ricordano. «Voci della Rotaia» rivolge al Legramandi l'incitamento a continuare la sua opera umanitaria.

● **E' stato cordialmente festeggiato alla Divisione I.E.**, il Segretario Capo Alfredo Giambruno, che ha lasciato il servizio per sopraggiunti limiti di età. Colleghi, amici e superiori gli hanno fatto dono di una medaglia d'oro. Dalla somma da essi raccolta per tale oggetto è risultato eccedente l'importo di lire 4.300, che per espresso desiderio dell'interessato, viene versato, tramite nostro, al fondo destinato alla costruenda Casa di Riposo per ferrovieri. Coi nostri auguri, ringraziamo vivamente il «nuovo» pensionato ed i componenti la Divisione I.E.

● **Dopo 41 anni di servizio** lascia l'Amministrazione per raggiunti limiti di età il Macc. 1a cl. Luigi Giusti, del Deposito Treni Elettrici di Milano S. Rocco. I colleghi del Gruppo A.V.I.S., al quale egli apparteneva, gli augurano tanti e tanti anni di serena quiescenza.

● **BINARIO DIECI:** il dr. Alberto Laurenza, figlio del C.S. P.le Stanislao, in servizio presso l'Ufficio Dirigenti Centrali a Milano C.le, ha conseguito la libera docenza in clinica odontoiatrica presso l'Università di Milano. Vivi rallegramenti.

● **MARCIA NUZIALE:** per Luidi Landini, Capo Gestione 1a C. a Pavia e la Sig.na Olga Castagnola; per Amilcare Laurini, Capo Gestione a Cremona e la Signorina Mirella Frigeri. Auguri.

● **CICOGNA EXPRESS:** Graziano, al Manovratore Celeste Pozzi, della Stazione di Pavia; Andrea, al C. Stazione 1a a.p. Giovanni Battista Friggi della Stazione di Brescia; Carlo Giorgio, al Manovale Pierino Alpago, della Stazione di Pavia; Antonio a Pietro Rota, Manovale presso l'Agenzia Commerciale di Milano. Felicitazioni e auguri.

L. Paina

■ NAPOLI

● **Al P.L. km. 72+628**, nei pressi della stazione di Battipaglia, il treno 3973 investiva tale Carmine Cerra di anni 77, che si era introdotto abusivamente nella sede ferroviaria nonostante le sbarre fossero regolarmente abbassate. Il Csq. Manovratore Gaetano Spera, addetto alla manovra delle stesse sbarre, visto il pericolo cui andava incontro il Cerra, con coraggio e sangue freddo, tentava inutilmente di scongiurare l'investimento. Infatti veniva a sua volta urtato dalla locomotiva, riportando varie ferite e giudicato guaribile in 30 giorni s.c.

● **Nello scalo di Napoli Smistamento**, e precisamente nella zona Traccia, si sviluppava, improvvisamente, di notte, un principio d'incendio della cisterna numero 504636, contenente solfuro di carbonio. In breve le fiamme mettevano in pericolo anche le altre cisterne cariche. Il Manovratore Luigi D'Angelo, si rendeva subito conto della situazione e provvedeva immediatamente a sganciare la cisterna incendiata dalle altre e ad isolarla lontano in un altro binario. Successivamente, munitosi di un telone saliva sul veicolo in fiamme e con grande sangue freddo copriva la parte in preda alle fiamme riuscendo a soffocarle, prima dell'arrivo dei Vigili del Fuoco. Il Direttore Compartimentale, ing. Borriello, ha subito fatto giungere al bravo D'Angelo il suo elogio.

● **Si è costituita a Benevento** la Sezione Provinciale dell'Associazione Nazionale Ferrovieri Mutilati e Invalidi per servizio, il cui direttivo è così formato: Bernardino Califano, Antonio Clericizio, Vincenzo Ciasullo, Domenico Saviano e Michele Galgano.

● **I ferrovieri della sede compartimentale** si sono riuniti intorno al Direttore Compartimentale ed a tutti i Funzionari presenti, per degnamente ricordare i 21 dipendenti che trovarono tragica morte nel 1943, nel corso di una incursione aerea che colpì la zona di S. Lucia. L'ing. Borriello ha pronunciato brevi parole di commossa rievocazione, dopo di che ha posto ai piedi della lapide commemorativa una corona di alloro.

● **Dopo 44 anni di servizio**, ha lasciato l'Azienda per limiti di età l'Operaio Nunzio Ficociello, della 5a Zona I.E. di Benevento. Superiori e colleghi si sono stretti attorno all'ottimo Agente, che fu di esempio a tutti per solerzia, impegno, spirito di sacrificio. Anche i nostri auguri.

● **BINARIO DIECI:** Ezio Pirri, figlio dell'Assuntore Giuseppe di Morra De Sanctis, è stato promosso alla 2a classe di Avviamento industriale con la media dell'8. Bravo Ezio! Antonietta, la figliola non ancora udicenne del Segretario P.le della Divisione Movimento di Napoli, Antonio Vetromile, dopo aver superato gli esami della 5a elementare con la media del nove, ha sostenuto brillantemente le prove per l'ammissione alle Scuole Medie con tutti otto. Alla brava Antonietta i nostri più vivi rallegramenti.

D. Manganelli

■ REGGIO CALABRIA

● **CICOGNA EXPRESS:** Fabrizio, al Capo Gestione di 1a classe Giovanni Ruggiu, di Catanzaro. Felicitazioni ed auguri.

A. Cremona

■ ROMA

(dai Servizi)

● **CICOGNA EXPRESS.** La casa del collega ed amico dr. Giuseppe Labella, addetto all'Ufficio Stampa del Ministero dei Trasporti, è stata allietata dal sorriso della terzogenita, Barbara, che ha reso felici i genitori e le sorelline. Alla signora Gabriella e al caro Pino i più affettuosi rallegramenti.

● **Sono stati collocati a riposo** il Coadiutore Capo cav. Gaetano

Archeologia che passione

Corrado Cicognani, della Divisione Lavori di Bologna, si è dedicato con successo alle ricerche archeologiche, con particolare interesse per il paleolitico inferiore.

Riproduciamo qui una testa in salce attribuibile, appunto, al paleolitico inferiore, ed una amigdala da lui rinvenuti in una delle tante pazienti ricerche che va compiendo in diverse parti d'Italia.

Di lui si è già ripetutamente interessata la stampa e la Sovraintendenza alle Antichità, cui ha fornito molto materiale. Egli afferma che tracce di arte umana esistono anche nel paleolitico inferiore.

Cicognani è stato l'autore di clamorosi ricuperi di reperti romani venuti alla luce durante gli scavi del sottopassaggio testè inaugurato nel crocevia principale della città di Bologna, reperti che ignominiosamente erano già finiti sul greto del fiume Reno, fra il materiale di rifiuto.

Aldo SENSI

TUTTA LA RETE

Pinchera della sez. XI del Servizio Approvvigionamenti, il Segretario Superiore cav. Nicola Russo della sez. XII e l'Applicato Capo Raffaella Jacobellis della sez. XIV dello stesso Servizio. Tanti auguri ai tre cari colleghi.

● **CICOGNA EXPRESS:** Paolo, in casa del Segretario Capo Giovanni Maragni, della sez. XV del Servizio Approvvigionamenti; Maria, in casa del Segretario Luigi Marfisa dell'Itstituto Sperimentale; Paola è giunta a rallegrare la famiglia del Segretaro Capo Aleandro Acquarelli, del Servizio Personale, Ufficio Pensioni. Felicitazioni e auguri (Cell.).

(dagli Uffici)

● **Salutato con affetto dai superiori,** colleghi e dipendenti, ha lasciato il servizio per limiti di età il Coadiutore Capo Remo Minotti della Segreteria Compartimentale di Roma. Al neo-pensionato gli auguri migliori di «Voci». (Min.).

● **Lo scorso mese, nel Salone** delle Conferenze di Roma Termini, ha avuto luogo l'Assemblea dell'Associazione Nazionale Mutilati e Invalidi delle F.S. e Famiglie Caduti, durante la quale sono stati discussi argomenti di carattere organizzativo.

(dagli Impianti)

● **Si è spenta a Roma** la Signora Elena Brazzani di anni 77, madre amatissima del nostro Cappellano Comp.le don Giovanni Brazzani.

Il rito funebre si è svolto nella Cappella interna del Verano in un'atmosfera di profonda commozione. Sono intervenuti per l'Amministrazione l'ing. Cirillo, l'ing. Rubino, il dott. Amati e molti altri funzionari e ferrovieri.

Uniamo anche le nostre più vive condoglianze.

● **BINARIO DIECI:** la signorina Vincenza De Simone, figlia di Carmine, Capo Stazione Titolare di Celano Ovindoli, è stata promossa alla 3ª ragioneria con la media dell'8. Rallegramenti. Norma Cavolo, di anni 10, figlia dell'Assistente di Stazione Carlo, dell'Ufficio Materiale di Roma Termini, ha superato gli esami di licenza elementare presso la scuola Giuseppe Verdi di Roma, riportando la media dei 9/10. Anche alla bravissima Norma le nostre più vive congratulazioni. Loreta, di anni 12, figlia dell'Assistente di Stazione Bernardo Pasciotti del Transito unificato di Roma Termini, è stata promossa alla 3ª Media con tutti 8. Rallegramenti a Loreta e congratulazioni ai genitori felici.

D. Loffredo

VIVONO NEL RICORDO

Caduti sul lavoro

Comp.to di Firenze: Operaio qualificato di 1ª classe, Luigi Grifero, folgorato dalla corrente elettrica, a Novi Ligure.

Comp.to di Milano: Assuntore di P.L. al km 119-208 della linea Torino-Milano, Santa Costa, deceduto per infortunio sul lavoro.

Ai familiari le espressioni della nostra commossa solidarietà.

TORINO

● **Nella Basilica di Maria Ausiliatrice** di Torino ha avuto luogo una funzione per commemorare i Ferrovieri Caduti per la «Causa della Liberazione». Successivamente, nella stazione di Torino P. Nuova, è stata deposta una corona di fiori alla lapide che ricorda i Ferrovieri Partigiani Caduti per la Liberazione. Hanno presenziato la cerimonia numerosi funzionari ed agenti.

● **A completamento dei numerosi corsi di istruzione** in atto presso le O.M.R., sono state effettuate visite alle seguenti Ditte: Fiat e Giustina di Torino, Ansaldo di Genova, Olivetti di Ivrea, Borletti di Milano e Macchi di Varese.

● **Festosamente salutati da superiori e colleghi,** hanno lasciato il servizio per raggiunti limiti di età: Cs. P.le Pietro Fusai della locale Divisione Movimento; Appl. Capo Giuseppina Troglia ed Appl. P.le Francesco Deambrogio della Divisione Ragioneria; Angelo Lonardi C. Tecni, 1ª cl. e Giacomo Audisio Capo Dep. Sup. delle O.M.R.; l'Ispettore 1ª cl. cav. Vittorino Carignano, della Divisione Ragioneria di Torino. Durante la cerimonia di commiato, il Capo Divisione ha ricordato il particolare senso di attaccamento al dovere e la nota bontà d'animo sempre dimostrati dal festeggiato ,al quale anche «Voci» augura di godere in Columbia, dove si trasferirà, una felice e lunga quiescenza. Altrettanto festosamente salutati sono stati l'Ispett. P.le Carlo Mosca, della Divisione Commerciale, ed il C.S.P.le Giuseppe Piovera, Titolare di Trino Vercellese, che hanno lasciato l'Azienda dopo oltre un quarantennio di servizio. Alle O.M.R. altra festa di commiato per il Segr. Sup. rag. Silvio Salomone e per il Capo Tecnico P.le Giuseppe De Biase. A tutti gli auguri affettuosi del Giornale.

● **In sostituzione dell'Ispettore Capo Sup.** dott. Raffaele Matteo, destinato alla dirigenza della Divisione Commerciale e Traffico di Genova, ha assunto la titolarità del Controllo Merci di Torino l'Ispettore Capo Sup. dott. prof. Ilario Orsi. Ai due funzionari auguriamo buon lavoro.

● **L'Ispettore di 1ª cl. Giuseppe Arzone,** della Segreteria Compartimentale torinese, è stato insignito dell'onoreficenza di Commendatore dell'ordine della Repubblica. Al valente funzionario vivissime felicitazioni.

● **Nei locali del D.L.F.** di Casale Monferrato, con l'intervento del Sindaco della città, Capo Stazione Tartara, dei funzionari avv. Preve, cav. Ceci, rag. Silvestrini della Direzione Comp.le, del Capo Rip. Mov. ing. Garofalo, superiori e colleghi, durante un banchetto, è stato affettuosamente salutato il C.S.P.le Maurizio Nicola, Presidente dello stesso sodalizio che lasciava il servizio per limiti di età. Discorsi a non finire, applausi scroscianti e ringraziamenti adeguati dal buon Nicola, al quale facciamo giungere anche il saluto di «Voci». Pure a Biella con una bicchierata e molto entusiasmo, sono stati festeggiati il Macchinista Giovanni Ferrero e gli A. Macchinisti Marcello Patrasano e Luigi Navaretti che lasciavano il servizio per la pensione. Anche a loro il nostro cordiale saluto.

● **MARCIA NUZIALE:** per Tommaso Monaco, Alunno d'ordine a.p. di Brandizzo e per la gentile Signorina Rosanna Morroni; per il dr. Renzo Pellati e per la dr. Adriana Risè, figlia del Capo Stazione Titolare di Vercelli, cav. Ettore; per l'ing. Claudio Rufoloni Ispettore delle O.M.R. e la signorina Antonietta Giosca; per Michelino Galli, Operaio 1ª O.M.R. e la signorina Jole Morello; per Giuseppe Zanello, Manovale OMR e la signorina Anna Favaro; per Guido Barletta op. 1ª e la signorina Angela Gallo; per Roberto Scagnetto op. 1ª e la signorina Marisa Campo; per Giulio Martini op. 1ª e la signorina Rosa Zadra; per Giampiero Abbaneo op.q. e la signorina Ebe Cimelli; per Carlo Oreglia op. 1ª e la signorina Lucia Bessone. Ai neo sposi «Voci» augura ogni bene.

● **CICOGNA EXPRESS:** Maria Grazia, al Manovale Giovanni Borello; Antonio, all'op. 1ª Giuseppe Procino; Carla, all'op. Guido Maggiorotto; Roberto, al Cap. Tecn. 1ª p.i. Bruno Samaroli, tutti delle O.M.R. di Torino. Rallegramenti.

R. Marello

Un invito ai ferrovieri della Gibuti-Addis Abeba

Il geom. Federico Bramante, Segretario Tecnico in servizio presso la Divisione Lavori di Torino, sarebbe lieto di riunire i vecchi ferrovieri «africanisti» della Gibuti-Addis Abeba per un'agape fraterna. Prega pertanto i vecchi colleghi di delegare un «africanista» per Compartimento a prendere contatto con lui per concretare il programma.

TRIESTE

● **Cordialmente festeggiati da dirigenti,** colleghi e dipendenti, hanno lasciato il servizio l'Ispettore P.le Gastone Della Savia e l'Applicato Capo Bruno Piccini, della Divisione Lavori; il Capo Stazione di 1ª cl. a.p. Ettore Ravegnani, della Stazione di Trieste C.le; l'Applicato P.le Guido Panzani, della Divisione Materiale e Trazione, ed il Macchinista di 1ª cl. Corrado Chicco, del Deposito Locomotive di Udine. A tutti il saluto affettuoso e gli auguri di «Voci».

L. De Leonardis

VENEZIA

● **Con semplice cerimonia** si è svolta la consegna di altri dodici alloggi ad altrettante famiglie di ferrovieri, alla presenza del V. Prefetto, del Vescovo, del Direttore Comp.le e numerose altre autorità.

● **Cordialmente festeggiati da superiori** e colleghi, hanno lasciato il servizio ferroviario il Segretario Superiore Giuseppe Rielo della Segreteria Compartimentale ed il Segretario Capo Superiore Francesco De Marco del Cantiere Iniezioni Legnami di Mestre. Molti auguri anche da «Voci».

● **MARCIA NUZIALE:** per il dr. Aldo Boccuni, Segretario Capo della Divisione Ragioneria, e per la Signorina Paola Ardizzon; per il Coadiutore P.le p.i. Enzo Schioppetto e per la Signorina Laura Mazzoni. Vivissime felicitazioni.

F. Poli

VERONA

● **CICOGNA EXPRESS:** Paolo, al Capogestione di 1ª cl. a.p. Antonio Pellizzari in servizio presso la Stazione di Vicenza. Felicitazioni ed auguri.

R. Campagnari

SCAMBIO DI OSPITALITA'

Studentessa francese quindicenne, propone scambio di ospitalità con coetanea italiana. L'ospitalità in Francia viene offerta per la città di Parigi.

Gli interessati possono scrivere a: Mademoiselle Danièle Arnaud, 95 Avenue Michel Bizot, Paris 12e.

"CLASSICI DELLA DURATA"

L. 380.000

L. 320.000

L. 138.000

L. 225.000

A CARRARA MOSTRA MOBILI ETERNI IMEA chiedete catalogo VR/7/8 di 100 ambienti, inviando L. 100 anche in francobolli. Consegna ovunque gratuita. Pagamenti anche rateali. **PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AI FERROVIERI.** Scrivere indicando chiaramente: cognome, nome, professione, indirizzo, forma di pagamento e ambienti desiderati.

IL MEDICO

I SEGRETI DELLA FRUTTA

Strano a dirsi, ma gli Italiani non sono fra i più grandi consumatori di frutta. Gli è che troppa gente, da noi, è rimasta ferma al concetto che la frutta sia un alimento di scarso valore nutritivo e troppa gente quindi sèguita a considerarla come un semplice lusso, come una ghiottoneria, di cui si possa impunemente fare a meno.

Tale errore risale all'epoca, ormai lontana, in cui il valore degli alimenti si misurava solo in termini di calorie. Allora non si conosceva quasi nulla intorno alle vitamine, ai fermenti, agli joni minerali; ma oggi della frutta si deve parlare in termini ben diversi e la si deve collocare al posto che le spetta fra i cosidetti « alimenti-rimedi », poiché a saper scegliere è possibile influenzare favorevolmente con essa parecchie condizioni morbose. Infatti i frutti esercitano sull'organismo svariate azioni benefiche: 1) azione alcalinizzante; 2) azione colagoga, cioè di stimolazione della secrezione biliare; 3) azione diuretiva; 4) lassativa; 5) anticolitica; 6) dissetante; 7) antiuricemica; 8) mineralizzante; 9) vitaminizzante, ecc.

Chi abbia voglia di approfondire le proprie conoscenze in tale campo potrà leggere con profitto il bel volume di T. Borrini (« Segreti della frutta »), edito recentemente dalla Libreria Minerva di Torino. E quante cose vi si apprendono!

Lo sapevate, per esempio, che l'albicocca possiede uno spiccato potere antianemico? e che l'ananasso col fermento *bromelina* di cui è ricco fa concorrenza alla pepsina e alla tripsina nell'azione digestiva sulle proteine? E chi conosce tutte le mirabili proprietà della banana, l'unico frutto che contiene accanto agli zuccheri anche una buona dose di sostanze azotate? Cento grammi di banana forniscono 100 calorie, ed è così povera di cellulosa che anche l'intestino più delicato riesce a tollerarla. Nelle diarree infantili è un vero toccasana, e costituisce un prezioso ausilio nella dieta dei nefritici, dei cardiaci, degli ipertesi, dei diabetici.

Questi ultimi apprenderanno con piacere che molti frutti anche di sapore dolce sono ad essi consentiti, giacché contengono uno zucchero (il levulosio) ch'è ben tollerato.

Delle ciliegie la fama risale fino alla celebre Scuola Medica Salernitana, che ne ha fatto un alto elogio nel suo « Regimen Sanitatis ». Quei vecchi medici non sapevano, però, che le ciliegie sono ricchissime fra l'altro di vitamina A, ed è ben nota la loro attività solvente dell'acido urico: dove, però, hanno temibili concorrenti nelle fragole.

Meravigliosa è l'azione dissetante della frutta, per l'acqua viva, purissima, ch'essa contiene. (Nel cocomero e nel popone si arriva a un tasso del 95% di acqua!). Un'acqua che si mangia e non si beve, e che ristora meglio di qualsiasi bibita artificiale. Chi direbbe, per esempio, che la polpa della mela (frutto di apparenza solida e legnosa) contiene l'84% di acqua?...

La mela è un frutto terapeutico per eccellenza: aiuta la digestione combatte la stitichezza; cura le coliti; previene la carie dentaria; esercita un'azione di rinforzo sui capillari sanguigni, ecc.

Bisognerebbe, per giustizia, dire qualche parola anche sulle virtù delle nespole, delle pere, dei fichi, delle pèsche, delle prugne, del limone, dell'arancio, dell'uva, ecc. ecc.; ma non la finiremmo più.

Sarà molto meglio che il lettore integri questo sommario articoletto con una serie di esercitazioni pratiche da svolgere durante i prossimi mesi, lasciandosi guidare dall'aurea massima che, fin dove è possibile, mette conto di rivolgersi al fruttivendolo anziché al farmacista per la prevenzione e la cura di tanti piccoli o grossi mali.

Piero MONACI

Settebello

FILM GIORNALE 34

NOTIZIARIO

SCENDE IN MARE
a Riva Trigoso, la « Reggio » nuova Ammiraglia della flotta F.S.

ASSI LI FERROVIARI
dai forni e sotto i magli di Lovere

ELETTROTRENOCTOMIA
nelle Officine di Bologna per comporre l'ETR 220 a quattro elementi

UNA CASA DI VETRO
il padiglione permanente delle F.S. alla 38ª Fiera di Milano

CARRELLATE
sulla VI Esposizione B.I.C.

Servizio Speciale

RIUNIONE A ROMA
degli esperti U.I.C. del film ferroviario

Per proiezioni telefonare al 4670 centr.; int. 3823 e 3312

I MODELLI DI MARA BOTTARI

Di facile confezione questo grazioso abito da mattina. Le pattine sulle grandi tasche richiamano il motivo del colletto.

AVVISI

90) Alunno d'ordine a.p., Renza Buti, Stazione Settimo (Torino), cambierebbe con p.g. Compartimento Firenze. Lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Via Italia 50 - Settimo (Torino).

91) Manovale, Ernesto Pistolato, Magazzino Approvvigionamenti Milano, cambierebbe con p.g. servizio movimento Compartimento Venezia, possibilmente località Mestre, Treviso e Venezia. Non lascia e non chiede alloggio. Indirizzare: Via Bettino da Trezzo, 14 (Greco) Milano.

92) Segretario Tecnico, Francesco Poggio, Squadra Riabo Torino Smistamento (Div. Trazione) cambierebbe con p.g. o impiegato qualsiasi Servizio Comp.to Genova. Scrivere: Via Chiaravagna, 49-11 - Genova Sestri.

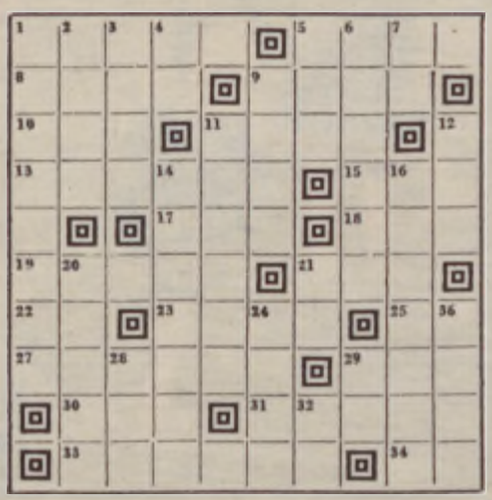
93) Alunno d'ordine, Giovanni Serrantino, in servizio a Bussoleno, Comp.to Torino, cambierebbe con p.g. o sottocapo di qualunque sede del Comp.to di Palermo. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Stazione di Bussoleno (Torino).

94) Alunno amministrativo, Renato Bonica, stazione Locri (Reggio C.), cambierebbe con p.g. o superiore di una delle seguenti località: Salerno - Napoli - Pesaro - Livorno - Pescara - Avellino - Ascoli Piceno. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Stazione di Locri (Reggio C.).

95) Manovale, Michele Musto, idoneo a tutti i servizi, Stazione di Napoli C.le, cambierebbe con p.g. Compartimenti Torino e Milano, possibilmente Torino e Milano C.le. Scrivere: Via Giacomo Fontana, 46 - Casalnuovo (Napoli).

96) Alunno d'ordine, abilitato tutti i servizi, Rodolfo Cetorelli, impianto Savona Letimbro, cambierebbe con p.g. località Comp.to Roma. Non lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Stazione F.S. Savona Letimbro.

CRUCIVERBA



(F. Muccio)

ORIZZONTALI: 1) Scaltra, veloce - 5) Figura geometrica solida - 8) Nome di donna - 9) Inutile, vuoto - 10) Compagnia Trasporto Carni - 11) Vecchio re - 13) La torre di Parigi - 15) Un numero - 17) L'amico francese - 18) Una canzone del nono Festival di S. Remo - 19) Corpo celeste - 21) Il cane inglese - 22) Reggio Emilia - 23) Nome d'un profeta - 25) Le vocali in treni - 27) Essere incerti... ma non del tutto - 29) Il nome della principessina d'Inghilterra - 30) Tre lettere di attore - 31) Il treno di Londra - 33) Poeta latino - 34) Africa Orientale.

VERTICALI: 1) Rompere, stracciare - 2) Organismi parastatali - 3) Società Nazionale delle Ferrovie Francesi - 4) Taranto tra i fanali - 5) Vi si addestrano i marmittoni - 6) Lo deve essere il cassiere di Banca - 7) Negazione - 9) Codardi - 11) Indispensabile per gli gnocchi alla romana - 12) Terreno annesso alla casa di campagna - 14) Contiene i dardi - 16) Un'Imperatrice dei francesi - 20) Un paese... fiorentino - 21) Preposizione semplice - 24) Lo sono talora i capelli - 26) Ogni nazione ha il suo - 28) In mezzo ai fiori - 29) Ripete la prima - 32) Rovigo sul paraurti.

SOLUZIONE DEL NUMERO PRECEDENTE

ORIZZONTALI 1) Officine 8) Ore 10) Aer 11) Vivezza 14) Gridò 16) Eroi 18) Corse 19) Elio 20) Al 21) To 22) Cin 23) Ati 24) Tv 25) Sonno 26) Et 27) Noioso 29) Ai 31) At 32) Ap 34) Aida 35) Do 36) Riverire 40) Riferire 41) Re.

VERTICALI 2) Fagotto 3) Ferrovia 4) Iris 5) Ivo 6) Ni 7) Evelina 8) Ozi 9) Ra 12) Erinni 13) Zoo 15) Dei 17) Slittare 19) Eco 20) Ate 25) Soave 27) Nudo 28) Otri 30) Vie 33) Per 34) Are 37) If 38) Ri 39) Ir.

VOCI DELLA rotaia

SULLA ALESSANDRIA - LUINO - BELLINZONA

NOVARA - L'arrivo del convoglio inaugurale

IN TERRITORIO ELVETICO - Parla il Presidente dell'Associazione Turistica Svizzera

SOSTA A MAGADINO - I bambini del Canton Ticino, nei costumi tradizionali, vanno ad offrire fiori alle Autorità

ANNO III - N. 9 - SETTEMBRE 1960

VOCI DELLA rotaia

OLIMPIADI '60

Tutti i treni portano a Roma

L. 40

FRANCIA 0,40 nFr.
SVIZZERA 0,30 Fr.
BELGIO 4 Fr.

VOCI DELLA rotaia

ANNO III - N. 9 - SETTEMBRE 1960

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 861.312.

Direttore Responsabile: Mario Pellegrino — **Redazione:** L. Reposini-Bucciarelli (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci — **Impaginazione:** Ennio Salvatore.

Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

Stampatore: APOLLON - Via Tiburtina 1292 - Roma - Tel. 419.026-27-28-29.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957

ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia nFr 4
« VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 3.800 Francia nFr. 20 - Belgio Fr. 365.

CAMBIO DI INDIRIZZO

Per evitare disguidi nell'invio del Periodico a domicilio, le variazioni di indirizzo devono essere tempestivamente segnalate alla Redazione a mezzo di un formulario analogo a quello riportato qui di seguito:

Servizio .....

Compartimento .....

Impianto di appartenenza .....

Sigla e numero della fascetta .....

Qualifica ..... **Cognome e Nome** .....

Vecchio indirizzo .....

da sostituire col nuovo indirizzo .....

NUOVE ADESIONI

Continuano a pervenire alla Redazione richieste di invio a domicilio del giornale da parte di agenti che a suo tempo, e per i più svariati motivi, non ebbero modo di sottoscrivere l'adesione alla nuova formula di spedizione.

Invitiamo tutti gli interessati ad inviare direttamente la richiesta alla rispettiva Segreteria Compartimentale, che provvederà ad inoltrarla al competente ufficio contabile e alla Redazione di « Voci della Rotaia ».

AI LETTORI

Per ragioni di funzionalità si consigliano i lettori che desiderano rivolgersi alla Redazione per informazioni, chiarimenti, precisazioni, ecc., di scrivere a « Voci della Rotaia » - Giornale Aziendale delle F. S. - Villa Patrizi - Piazza della Croce Rossa, 1 - Roma, evitando di indirizzare personalmente al Direttore, al Segretario di Redazione o ai Redattori. Una tale procedura è nell'esclusivo interesse dei lettori stessi e servirà ad accelerare le singole risposte. Le lettere indirizzate secondo le presenti indicazioni, avranno la precedenza nella evasione.

LA COPERTINA

I Giochi di Roma hanno costituito una delle più grandiose e riuscite manifestazioni di ogni tempo all'insegna di Olimpia. Degna cornice alle competizioni, che hanno fatto registrare il crollo di moltissimi primati, una folla immensa ed entusiasta giunta a Roma da ogni parte d'Italia e del mondo.

Anche i ferrovieri, per far fronte alle esigenze del traffico che ha raggiunto punte altissime, hanno battuto i loro bravi primati.

Si sono rinforzati gran parte dei treni ordinari in arrivo e in partenza da Roma, si sono effettuati bis e ter e innumerevoli convogli straordinari da e per le stazioni di confine. Tutti i ferrovieri hanno perfettamente sentito l'impegno che la circostanza richiedeva, tutti sono stati all'altezza della situazione. E siamo certi che tra i molti graditi ricordi che gli ospiti stranieri hanno riportato dall'Italia dopo la superba manifestazione olimpica, anche il servizio ferroviario ha la sua parte.

(foto Marinelli)

L'on. Giuseppe Spataro, nuovo Ministro dei Trasporti, presiede il primo Consiglio d'Amministrazione. All'on. Spataro ed ai Sottosegretari on. Calogero Volpe e on. Cesare Angelini « Voci della Rotaia » porge il suo saluto augurale esprimendo la certezza che i molti problemi dell'Azienda e del Personale già affrontati dai loro predecessori saranno progressivamente portati a soluzione.

"Buon viaggio„ sull'ARLECCHINO

Tre importanti avvenimenti ferroviari nella giornata del 23 luglio: consegna di nuove case ad Ancona, inizio dei lavori per il raddoppio della Varano-Porto S. Giorgio, viaggio inaugurale dell'Arlecchino

Una lieta e proficua giornata, quella del 23 luglio. Così l'ha definita il Ministro dei Trasporti rivolgendosi agli intervenuti alle varie manifestazioni che l'hanno contrassegnata tra i quali le maggiori autorità ferroviarie, dal nostro Direttore Generale ing. Rissone al Direttore del Servizio Lavori e Costruzioni ing. Fienga, dal Direttore Com.le di Ancona ai vari Direttori di Divisione, nonchè le autorità civili e religiose della città: il Vescovo, il Prefetto, il Questore, il Preside della Provincia, il Sindaco ecc.

Si è iniziato, ben presto, nella splendida mattinata anconetana. Aria di festa, in località Le Grazie: volti sorridenti, bandiere dovunque, una bambina con un gran fascio di fiori rossi, accuratamente ravvolti nel cellophan, mentre le autorità si accingono ad inaugurare i nuovi edifici: sei palazzine, per 60 appartamenti, che innalzano la loro sobria ed elegante linea architettonica, a ridosso di una verde collina, al cospetto del mare. Dopo la benedizione, i discorsi ufficiali e la consegna simbolica delle chiavi, una breve visita agli appartamenti. Le camere sono ampie e luminose, le verande spaziose, i servizi igienici moderni e razionali. In questi appartamenti e negli altri 44 siti nella Via Saracini e in Contrada Palombina, saranno accolte 104 famiglie di ferrovieri anconetani. 318 milioni ben spesi, perché, come giustamente ha sottolineato l'on. Ferrari Aggradi, le opere di potenziamento della rete a poco servirebbero, se non si potesse contare sulla collaborazione e sul massimo rendimento degli uomini che debbono far muovere le macchine e l'intero complesso ferroviario. E nulla contribuisce alla serenità e letizia di spirito del lavoratore quanto una casa confortevole ed accogliente, nella quale ritemprare le forze e distendere lo spirito.

* * *

Più tardi, verso le 11, a Varano, il rombo potente di un escavatore ha dato il via al raddoppio del binario tra Varano e Porto San Giorgio, sulla Ancona-Pescara.

E' un'opera, questa, che favorirà l'acceleramento delle comunicazioni tra il sud ed il nord d'Italia, una circolazione più snella dei treni, la possibilità di trasportare in minor tempo le derrate deperibili dal mezzogiorno al nord della Penisola e dell'Europa. Sui 53 Km della linea tra Varano e Porto San Giorgio, insieme al doppio binario sorgeranno le strutture dell'elettrificazione.

L'arrivo dell'ETR-250 alla Stazione di Bologna

A Varano iniziano i lavori del raddoppio Varano-Porto S. Giorgio

Sono previsti inoltre importanti lavori per l'allargamento di numerosi ponti e ponticelli, il rimaneggiamento dei piazzali delle stazioni di Osimo, Loreto, Porto Recanati, Civitanova, S. Elpidio, Porto San Giorgio, e il potenziamento degli impianti di segnalamento e sicurezza.

La spesa preventivata è di 3.550 milioni per il raddoppio vero e proprio, e per il potenziamento degli impianti della stazione di Ancona Centrale, nella quale verrà tra l'altro installato un modernissimo apparato centrale elettrico ad itinerari.

* * *

A Bologna terzo avvenimento della giornata: il battesimo ufficiale dell'ETR-250, ovverosia l' « Arlecchino ».

C'era molta curiosità in giro e anche un pizzico di emozione, mentre sotto le pensiline di Bologna C.le aspettavamo l'arrivo del nuovo treno. E l'« Arlecchino » non ha tradito l'attesa: è davvero il caso di dire che ha fatto colpo, suscitando interesse ed ammirazione fin da quando ha affacciato sulla dirittura d'arrivo la sua agile testata aereodinamica.

Dal convoglio sono discesi i dirigenti ed i tecnici della Breda, dopo di che il Presidente della Società ha consegnato ufficialmente il treno al Ministro dei Trasporti che, nel breve discorso pronunciato subito dopo, ha definito l'Arlecchino un autentico gioiello della più avanzata tecnica ferroviaria.

Dopo la benedizione del mezzo, impartita dal Cardinale Lercaro, le autorità, tra cui notavansi, oltre l'on. Ferrari Aggradi, il Direttore Generale, i Direttori dei Servizi Trazione, Lavori, I.E., i Direttori Compartimentali di Bologna e Venezia, il Sindaco, il Questore, il Prefetto, ecc. hanno visitato l'elettrotreno.

Progettato in collaborazione tra i tecnici dell'Ufficio Studi Locomotive delle F.S. e della Società Breda Ferroviaria e Breda Costruzioni Elettromeccaniche e Locomotive, l'Arlecchino, nella parte strutturale (telaio, fiancate, testate, imperiali, carenature, passaggi coperti, organi di trazione e repulsione) è identico agli elettrotreni della serie ETR 300 « Settebello ». Anche i colori esterni, grigio e verde, sono identici. Le carrozze sono quattro anzichè sette. Sulla parte terminale di testata della carrozza quattro è stato conservato il caratteristico belvedere degli ETR 300, mentre sulla parte terminale della carrozza 1 è stato installato un comodo e civettuolo bar.

I posti a sedere sono in totale 158, sistemati in due file da un lato e un'unica fila dall'altro. 47 sono sulla 1ª carrozza, 54 sulla 2ª, 42 sulla 4ª. Sulla 3ª carrozza sono sistemati i servizi e cioè cucina, dispensa, bagagliaio, locali per servizio postale e per l'impianto di radiodiffusione e telefono. I sedili sono rivestiti in tessuto di lana di diversi colori (marrone, azzurro, grigio) come anche di diversi colori è il vinilpelle che ricopre le pareti: grigio-perla, azzurro marizzato, grigio, alternati. Il bar è rivestito di mogano.

In viaggio sull'Arlecchino. Da sinistra: l'on. Ferrari Aggradi, **Ministro dei Trasporti in carica, S. E. il Cardinale Lercaro, Arcivescovo di Bologna, l'ing. Rissone, nostro Direttore Generale. In piedi, il rappresentante della Società Breda costruttrice dell'Elettrotreno**

Sospinto da sei motori di trazione, con una potenza oraria di 250 kw e continuativa di 200 kw, l'ETR 250 può viaggiare ad una velocità massima di 180 km/h. Nel viaggio di trasferimento da Milano a Bologna ha toccato i 187 km/h.

Le sospensioni delle casse sono ad alta flessibilità con molle ad elica e smorzatori idraulici, che rendono minime le oscillazioni verticali ed orizzontali. Di ciò si sono potuti rendere conto i passeggeri quando, sul percorso inaugurale Bologna-Venezia, è stata raggiunta la velocità di 155 km/h senza che essi avvertissero il minimo disagio.

Il peso totale dell'Arlecchino è di circa 181 T., la sua lunghezza fra i respingenti di m 97,250.

L'impianto di condizionamento dell'aria assicura una temperatura costante di 20°.

Come sempre, perfetto il servizio di ristorante al posto.

Buon viaggio dunque al nuovo elettrotreno delle F.S. Con gli altri tre ETR 250, che nel breve giro di qualche giorno entreranno in servizio, l'Arlecchino viaggerà, almeno per ora, sul percorso Milano-Roma-Napoli: una simpatica e certo gradita sorpresa che le F.S. hanno offerto ai turisti in Italia in occasione delle Olimpiadi.

Michele DARD

Le nuove case consegnate ad Ancona

BINARI FLASH

Roma Termini: sono entrate in funzione le nuove apparecchiature per la prenotazione dei posti in treno

A Roma Termini, inaugurato il nuovo Ufficio Informazioni

Sono entrate in servizio le nuove carrozze ristoro. Nella foto, l'interno di una carrozza

Iniziati i lavori del raddoppio sulla tratta Paola - Francavilla-Angitola, alla presenza del Ministro dei Trasporti, on. Spataro, del nostro Direttore Generale, del Direttore Comp. di Reggio C. ing. Carucci e di molte autorità. Nella foto: una ricognizione sui lavori della Battipaglia-Reggio

Stazione di Montecatini. Ultimati i lavori di elettrificazione sulla Pistoia-Lucca-Viareggio

A Gorizia, si è svolto un Convegno Nazionale dei ferrovieri combattenti, presieduto dal Sottosegretario on. Cesare Angelini

LA NOSTRA FESTA

E' tornata la nostra festa: la « Giornata del Ferroviere » si avvia a diventare tradizione.

Una festa pacata, quasi una sosta nel nostro continuo andare per far posto ai ricordi, per rinnovare i propositi per riprendere un colloquio all'insegna della solidarietà.

« L'intimo senso delle cerimonie — ha detto il Direttore Generale nel discorso pronunciato in occasione della Festa — in cui si intende esaltare i valori più puri della nostra grande famiglia di lavoratori, lo spirito di sacrificio e l'attaccamento al dovere, vuole essere una riaffermazione di fede nei nostri compiti, nel nostro avvenire, alla luce di un passato del quale possiamo essere fieri ».

E il giorno della nostra festa, con l'esaltazione dei caduti, con l'omaggio agli « anziani della rotaia » è il giorno che meglio esprime la continuità della vita della Azienda che da il La ad un ideale passaggio delle consegne tra i vecchi e i giovani uomini della rotaia.

« Essi, gli anziani — sono ancora le parole del Direttore Generale — si rivolgono ai giovani e affidano loro una fiaccola che brilla sempre di vivida luce: sono, vogliono essere certi che i giovani non la lasceranno spegnere e che anzi l'alimenteranno con rinnovato vigore ».

Questo il significato della nostra «giornata»: uniti per esaltare il passato e preparare l'avvenire, per vivificare la fede nel nostro lavoro, per ricordarne l'importanza a noi stessi e all'intera nazione.

ROMA Particolare solennità hanno avuto a Roma le cerimonie svoltesi per la II Giornata del Ferroviere.

Al mattino, presenti il Direttore Generale ed il Direttore Compartimentale, che hanno con brevi e commosse parole ricordato i ferrovieri caduti sul lavoro, il Cappellano Comp.le ha benedetto 167 alberi-ricordo messi a dimora nel Deposito Locomotive di Smistamento. Oltre 200 congiunti di caduti hanno partecipato al rito.

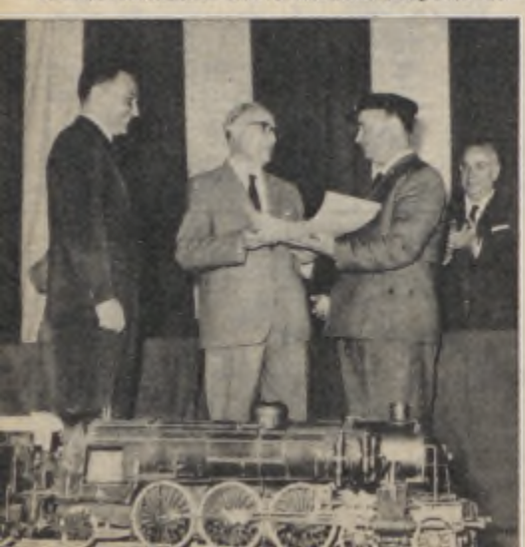
La sala conferenze del C.I.F.I., nella stazione di Termini, dove si sono svolte le successive cerimonie aveva assunto l'aspetto delle grandi occasioni. Dopo l'arrivo del Ministro Ferrari Aggradi, dei Sottosegretari Volpe e Foderaro, dei Direttori Generali delle Ferrovie, ing. Rissone, e della Motorizzazione Civile, ing. Firpo, del Direttore Compartimentale, ing. Rubino, di quasi tutti i Direttori di Servizio e Centrali, di Autorità civili e militari, di rappresentanti della stampa e della radiotelevisione, è stata celebrata la S. Messa, alla presenza del Vescovo Mons. Cuniel, in rappresentanza del Cardinale Vicario Micara.

Alle parole del Direttore Compartimentale e del Direttore Generale, ha fatto seguito il Ministro il quale dopo aver esaltato il lavoro degli uomini della rotaia ha messo in rilievo quanto l'Azienda sta facendo e intende fare per venire incontro alle aspirazioni del personale ed elevarne il tenore di vita. A chiusura del suo vibrato intervento, il Ministro ha comunicato che tra breve verranno adottati gli opportuni provvedimenti per permettere **a tutti gli orfani di ferrovieri di seguire normali studi fino ai titoli universitari e senza alcuna limitazione.**

Nel corso della distribuzione dei diplomi di « Anziano della Rotaia » anche il Direttore Generale ha ricevuto l'attestato di anzianità di servizio: glielo ha consegnato un manovale a nome dei ferrovieri tutti.

Con un sobrio rinfresco la cerimonia si è chiusa.

La intitolazione degli alberi al nome dei Caduti ha avuto luogo anche a Sulmona, Orte e Viterbo.



ANCONA L'Arcivescovo Mons. Bignamini, dopo aver celebrato la S. Messa nell'interno di uno dei capannoni del Deposito Locomotive, ha benedetto nei pressi del fabbricato viaggiatori della stazione centrale, gli alberi del parco della rimembranza. Più tardi l'ing. Robert, Direttore Compartimentale, ha proceduto, nello storico salone della Loggia dei Mercanti, alla consegna dei brevetti, diplomi e distintivi.

Presenti alle cerimonie: il Presidente di sezione della Corte d'Appello delle Marche, dr. Mazza, il Presidente della Camera di Commercio cav. del lav. Pierfederici, il Presidente della Corte d'Assise, dott. Cessi, e numerose altre autorità civili e militari, nonchè, ospite gradito, il Sindaco, avv. Angelini, che si è reso interprete dei sentimenti di tutta la città verso la categoria dei ferrovieri.

Gli alberi-ricordo sono stati messi a dimora anche in altre 30 stazioni del Compartimento.

BARI Alle cerimonie sono intervenute numerose le Autorità religiose, civili e militari, nonchè un folto stuolo di agenti a riposo ed in servizio. Padre Silvio Scanzano, Superiore del locale Istituto Missionario Comboniano, ha officiato la S. Messa, ed ha proceduto quindi alla benedizione degli alberi-ricordo.

Nella sala del Cinema Teatro del D.L.F., il Direttore Compartimentale, ing. Bastianelli, ha quindi consegnato i brevetti, diplomi e distintivi. Al termine della cerimonia, dopo brevi parole di ringraziamento rivolte da alcuni funzionari e da un mutilato del lavoro, è stato offerto un rinfresco.

Anche le cerimonie di Foggia, Taranto, Lecce, Barletta e di altri impianti minori si sono svolte alla presenza delle maggiori autorità locali e di numerosi ferrovieri liberi dal servizio.

CAGLIARI Il Presidente della Regione, on. Corrias, il Presidente del Consiglio Regionale, on. Cerioni, gli assessori Contu, Cara e Melis, il Sen. Crespellani ed altre autorità civili e militari hanno voluto onorare della loro presenza le cerimonie che si sono svolte a Cagliari per la II Giornata del Ferroviere. Dopo la S. Messa celebrata all'aperto e la benedizione degli alberi-ricordo, sono stati consegnati brevetti, diplomi e distintivi. Il Direttore Compartimentale, dr. Gazzei, ha illustrato gli scopi e l'alto valore morale e sociale della «Giornata» mettendo in evidenza l'opera dei ferrovieri sardi che, pur tra molte difficoltà, cercano di assolvere nel miglior modo possibile il loro complesso compito.

Il Presidente della Regione, on. Corrias, si è quindi dichiarato lieto di aver partecipato ad una cerimonia nella quale si premiava il lavoro ed ha posto in particolare luce l'importanza delle ferrovie nel piano di rinascita della Sardegna.

La benedizione degli alberi-ricordo è anche avvenuta nelle stazioni di Decimomannu, Macomer, Chilivani e nel D. L. di Sassari.

BOLOGNA I tappezzieri della Squadra Rialzo e dell'O. M. R., i giardinieri della serra compartimentale, nonchè i tecnici degli Impianti Elettrici hanno dato un saggio della loro bravura e buon gusto nell'adornare il locale della V. A. di Bologna C.le dove il Vescovo Ausiliario, Mons. Baroni ,ha celebrato la S. Messa e benedetto le piante-ricordo.

L'ing. Alessandri, Direttore Compartimentale, alla presenza delle principali autorità cittadine e di numerosi ferrovieri, dopo un elevato discorso, ha consegnato brevetti, diplomi e distintivi.

Nel pomeriggio, dopo un ottimo pranzo, degno delle celebri virtù culinarie di Bologna, si è svolto un simpatico trattenimento nella sede estiva del D.L.F. in onore degli anziani.

Numerose sono state le analoghe cerimonie svoltesi nei vari impianti del Compartimento.

GENOVA Di una incomparabile suggestione l'Altare allestito nel D.L.F. di Genova Rivarolo, affiancato ad una locomotiva posta su una piattaforma girevole. Su di esso Mons. Recagno, Vicario Generale della Diocesi, ha celebrato la S. Messa. Dopo brevi parole che ricordadavano il sacrificio degli scomparsi il Prelato ha benedetto gli alberi-ricordo.

Più tardi, nella sede del D.L.F. di Rivarolo, l'ing. Navaretti, Direttore Compartimentale, ha distribuito i brevetti, i diplomi ed i distintivi.

E' seguito un rinfresco per tutti i partecipanti ed un pranzo per coloro che erano giunti da fuori Genova.

Contemporaneamente, in altri 24 impianti del Compartimento, venivano benedetti gli alberi-ricordo dedicati ai Caduti.

FIRENZE Con la benedizione di un albero simbolico e di un cippo i ferrovieri fiorentini hanno voluto ricordare i loro colleghi caduti in servizio. Tra le autorità: il primo Presidente della Corte d'Appello, Comucci, il Procuratore Generale della Repubblica, Perfetti, il Viceprefetto, Schifini, l'on. Vedovato, il sen. Bitossi, l'on. Mazzoni ed i rappresentanti dei comandi militari, della stampa e della radiotelevisione.

L'ing. Bagnoli, Direttore Compartimentale, ha rivolto brevi parole agli intervenuti ed ha proceduto alla consegna degli attestati.

Un rinfresco e quindi un pranzo al buffet di stazione di S.M.N. hanno chiuso la mattinata.

Nel pomeriggio i partecipanti alle cerimonie si sono di nuovo riuniti per una piacevole gita nella suggestiva località del piazzale Leonardo alla sommità del Monte Morello.

Nella stessa giornata, in altri 51 impianti del Compartimento si sono svolte le cerimonie della benedizione degli alberi-ricordo.

MILANO Le cerimonie svoltesi in 86 impianti del Compartimento di Milano in occasione della II Giornata del Ferroviere sono state particolarmente sentite dai partecipanti e rese più solenni, dall'intervento di Autorità civili, militari e religiose.

Momenti di commozione, e di letizia hanno caratterizzato la cerimonia nelle sue manifestazioni salienti: la benedizione degli alberi-ricordo e la consegna dei brevetti agli anziani della rotaia.

A Milano, nel teatro del D.L.F. di Palazzo Litta, l'ing. Forte, Direttore Compartimentale, ha proceduto alla consegna degli attestati.

Sono seguiti un pranzo ed un rinfresco, allietati dalle musiche del celebre complesso bandistico del D.L.F. stesso, che, nel giardino di palazzo Litta, ha eseguito un concerto sinfonico, vivamente applaudito.

NAPOLI Anche a Napoli i ferrovieri hanno celebrato in forma solenne la II Giornata del Ferroviere.

La cerimonia si è svolta in un ampio salone della nuova stazione, dove mons. Capaldo ha celebrato la S. Messa ed ha benedetto gli alberi-ricordo.

Successivamente, Mons. Capaldo e l'ing. Colasanto, hanno illustrato il significato della giornata, e l'ing. Borriello ha proceduto alla distribuzione dei brevetti, diplomi e distintivi.

Indescrivibile la commozione che ha afferrato i presenti quando si è avvicinato al tavolo il sig. Giovanni Ruocco, di 104 anni, padre del manovale Luigi, caduto sul lavoro.

Un rinfresco è stato quindi offerto agli intervenuti: i rappresentanti delle massime Autorità civili e militari, delle Associazioni di categoria, del personale e gli insigniti.

Solenni cerimonie si sono svolte ad Avellino, Benevento, Cava dei Tirreni e Torre Annunziata.

PALERMO Anche in Sicilia la II Giornata del Ferroviere ha avuto particolare risonanza. Le autorità intervenute o rappresentate, i ferrovieri, il pubblico sono stati numerosi nei 38 impianti dell'Isola nei quali si sono svolte Messe in suffragio dei Caduti e la benedizione degli alberi-ricordo.

A Palermo, il Vescovo Agliaioro, Vicario Generale, ha celebrato la S. Messa nella nuova Cappella del D. L. F. ed ha benedetto gli alberi fra i quali quelli dedicati alla memoria del Direttore Compartimentale, ing. Franco, dell'Isp. di I cl. Rizzuto e dell'autista Tarantello, periti recentemente, nell'adempimento del loro dovere, in un tragico incidente.

La manifestazione ha avuto un seguito alla stazione di Palermo C.le ove è avvenuta la benedizione dei mezzi di trazione su rotaia e su strada.

Nei locali del D.L.F. sono stati quindi consegnati i brevetti, i diplomi ed i distintivi. Il Direttore Compartimentale, ing. Rizzo, ha esaltato, in un commosso discorso, il lavoro dei ferrovieri di ogni categoria ed il sacrificio dei migliori.

R. CALABRIA Molto entusiasmo e molta commozione durante le celebrazioni della seconda giornata del Ferroviere.

Le parole pronunziate dal cappellano compartimentale durante la celebrazione della S. Messa e la benedizione degli alberi e quelle più tardi rivolte alle famiglie dei Caduti dal Direttore Compartimentale, ing. Carucci, hanno efficacemente sintetizzato l'importanza della nostra festa annuale.

Nel pomeriggio, numerose le autorità presenti alla consegna dei diplomi e distintivi agli « Anziani della Rotaia » svoltasi nell'Arena del D.L.F.

Un rinfresco e la proiezione di documentari sulle realizzazioni tecniche ed i progressi conseguiti dalle F.S. hanno chiuso la « Giornata ».

TORINO Forse più che le cerimonie che si sono svolte a Torino, in occasione della seconda giornata del ferroviere meritano di essere messe in evidenza due iniziative attuate a Novara ed Alessandria.

Nella prima città, infatti, nel parco della rimembranza, a spese e per opera del personale, è stato eretto un cippo con lampada votiva. Ad Alessandria, invece, è sorta, sempre nel parco della rimembranza, una piccola cappella. Ambedue le opere sono state inaugurate e benedette in occasione della II Giornata del Ferroviere.

Durante la cerimonia svoltasi ad Alessandria, è stato consegnato ai familiari del manovale Carlo Pozzi, deceduto per infortunio sul lavoro nel marzo scorso, un libretto di risparmio di L. 486.000. La somma è stata raccolta tra i dipendenti degli impianti locali, in favore della figlia del defunto, Rossella, di anni 3.

Ogni commento è superfluo. Si può ben dire però che a Novara ed Alessandria si è ben compreso lo scopo per il quale è stata istituita la « Giornata del Ferroviere »: creare tra gli agenti in servizio, i Caduti, i loro familiari ed i pensionati, un legame perenne di affettuosa solidarietà e comprensione.

TRIESTE La messa a dimora degli alberi ricordo si è svolta in un clima di austera semplicità, alla presenza del personale e delle famiglie dei Caduti in numerosi impianti tra i quali Trieste C.M., Trieste C.le, Udine, Poggioreale del Carso e Gorizia.

Nella sala maggiore del D.L.F. di Trieste si è svolta la cerimonia della consegna dei brevetti ai feriti e mutilati sul lavoro e dei diplomi agli anziani della rotaia.

VENEZIA Le Messe e le cerimonie per la intitolazione degli alberi in memoria dei Caduti hanno avuto luogo a Treviso e Mestre.

A Venezia, nel salone delle conferenze degli uffici compartimentali, sono stati consegnati dal Direttore Compartimentale, ing. De Rosa, i brevetti, diplomi e distintivi. Presenti: il Vescovo Ausiliare, le autorità civili e militari, le rappresentanze di tutte le categorie di ferrovieri in servizio, dell'Associazione Feriti ed Invalidi del Lavoro, dei Rappresentanti Sindacali.

Dopo la cerimonia a tutti i ferrovieri intervenuti è stato offerto un rinfresco.

Ancora una volta le manifestazioni svoltesi nella giornata del venticinque luglio hanno riconfermato la profonda ed affettuosa solidarietà che lega tra loro i Ferrovieri di ogni grado.

VERONA Nella stazione di Porta Nuova hanno assistito alla S. Messa ed alla benedizione degli alberi-ricordo il Prefetto, dr. Caso, il sen. Piasenti, l'on. Canestrari, il Questore comm. Ruggiero, il Presidente della Corte d'Assise dr. Valuzzi, il Presidente del tribunale, dr. Colabucci, il Capo di S.M. della S.E.T.A.F., il Comandante del Presidio ed altre autorità civili e militari.

Più tardi, nell'interno della stazione, il Direttore Compartimentale, ing. Gervasio, ha distribuito i brevetti, i diplomi ed i distintivi. Le autorità invitate ed i ferrovieri, hanno quindi partecipato ad un rinfresco.

La commemorazione degli Agenti Caduti, con dedica di alberi-ricordo, si è svolta in altri 22 impianti del Compartimento.

M. D.

LETTERE AL GIORNALE

Fratellanza

Riceviamo e pubblichiamo.

« Caro Giornale, a volte vi sono dei fatti che non si può far a meno di segnalare; fatti di casa nostra che possono passare inosservati, ma se messi in evidenza, al di là di ogni nostra astiosa divisione, creano una rete invisibile ma tenace di grati legami e di rinnovata fraternità, poiché questi fatti riconducono ognuno di noi al culto dei sentimenti semplici e grandi al rispetto di una dottrina, all'altruismo ed all'amore per il prossimo. Circa un anno fa il frenatore Nerozzi Pietro del Deposito viaggiante di Siena rimase improvvisamente cieco e venne così a mancare a lui il più bel dono divino, quello della vista; andai a trovarlo in ospedale pochi giorni dopo e quelle pupille spente erano piene di lacrime. Egli si preoccupava sopratutto per il lavoro che avrebbe dovuto abbandonare, quel lavoro che svolgeva con amore e disciplina e che era l'unico mezzo di sostentamento per la famiglia composta dalla moglie e dal suo adorato Lorenzo di dieci anni.

Non ebbi parole di incoraggiamento, che avrebbero ottenuto effetto contrario perché mi sarei tradito nella mia stessa commozione.

Qualche mese fa rividi il Nerozzi. Il figlioletto Lorenzo lo portava per mano a spasso, egli aveva riacquistato serenità nel volto anche se i medici gli avevano già diagnosticato che non avrebbe più riacquistato la vista: vedi, mi disse, ho ritrovato i miei occhi in quelli di mio figlio e con i suoi vedo un mondo di uomini buoni protesi tutti a darmi una mano per farmi dimenticare questa mia disgrazia, poi non potè fare a meno di parlare ancora della ferrovia e domandare tante cose di casa nostra.

Poi, il male volle ancora infierire sul Nerozzi. Una malattia che non perdona lo ha ucciso pochi giorni or sono ed io non potei andare a rendere l'estremo saluto — forse per vigliaccheria — al compagno di lavoro estinto. Solo a distanza lo vidi passare; il figlioletto era dietro unico piccolo partecipe di un dolore così grande e nessuno poteva certamente confortarlo.

Non sto a commentare altro, desidererei solo che il nostro giornale avesse parole di conforto per questo piccino, e che gli arrivasse a casa il nostro Periodico, addebitando a me il costo dell'abbonamento.

Sono certo con ciò di fare cosa gradita alla memoria del nostro compagno di lavoro.

Giorgio Romoli - Macchinista Deposito Locomotive di Siena.

N.d.R. - La pubblicazione di questa nobilissima lettera ci sembra possa costituire la conferma della vera « vocazione » di un giornale Aziendale: perseguire una concordia che fa bene alle persone e all'Azienda; raccogliere sentimenti positivi e farne patrimonio comune; costituire quel « caminetto di casa nostra » accanto al quale passioni, cure e pensieri si distendono, se si ha l'avvertenza di tenere il fuoco al punto giusto: quello che scalda senza danneggiare. E questa lettera ne è appunto la prova più eloquente.

Ringraziamento

Riceviamo e pubblichiamo:

« Egregio Direttore, dopo due mesi di degenza presso l'Ospedale S. Filippo Neri di Roma, dove ha subito un difficile intervento chirurgico, mio padre è ritornato a casa. Allorché si trattò di sollecitare il suo ricovero presso il Centro Nazionale Diagnostico dell'Enpas per un accurato esame prima di operarsi, mia madre, angosciata, volle scrivere al Direttore Generale, ing. Rissone, il quale si interessò sollecitamente e con molta benevolenza. Mi sia consentito, col Vostro cortese aiuto, tramite il nostro giornale, far giungere all'ing. Rissone il mio deferente ringraziamento.

Ora mio padre è tornato a casa e si spera ardentemente che il suo male sia stato debellato per sempre.

Approfittando della Vostra cortesia desidero ringraziare il prof. Mazzarella, primario chirurgo dell'Ospedale S. Filippo Neri che ha operato mio padre. Egli oltre ad essere un valente chirurgo di fama internazionale, è un uomo di rara e squisita sensibilità ed ha seguito mio padre durante il decorso della malattia con benevole interessamento.

Antonio D'Apollonio - Macchinista 1ª cl. Deposito Locomotive di Campobasso.

COME CI VEDE LA STAMPA

Il dibattito alla Camera sul bilancio dei Trasporti e l'eccezionale traffico ferroviario che si è registrato durante il periodo delle vacanze hanno richiamato in modo particolare la attenzione della stampa sull'attività della nostra Azienda. In generale si può dire che gli apprezzamenti per l'opera delle F.S. hanno superato le critiche, che solitamente suscitano i risultati finanziari della gestione ferroviaria. A una più consapevole comprensione dei nostri problemi ha indubbiamente concorso la pubblicazione del volume « F. S. 1959 », curato dal Centro Relazioni Aziendali, che è stato ampiamente recensito da 24 ORE e da IL MESSAGGERO. Questo ultimo giornale, riferendosi agli oneri extra-aziendali, ha rilevato che la maggior parte delle spese che gravano sul bilancio delle F.S., derivano da prestazioni imposte per motivi di carattere sociale, come è il caso delle linee passive. Su questo tema, più di recente è intervenuto il GIORNALE D'ITALIA; si tratta di un problema — ha scritto il quotidiano romano della sera — difficile a risolvere per la resistenza delle popolazioni (di cui spesso si fanno interpreti i parlamentari e le autorità locali) che sono tenacemente attaccate alla strada ferrata. Fin dal 1954, le F.S. stanno conducendo, tra mille ostacoli, un'azione per chiudere allo esercizio le linee più deficitarie, ma il taglio dei cosidetti « rami secchi » ha finora interessato appena un sesto dei 3000 km preventivati, il cui coefficiente di esercizio è superiore a tre.

Va ricordato a questo punto che la proposta di sopprimere le linee a scarso traffico con servizi automobilistici non trova tutti concordi e al recente dibattito parlamentare — come ha riferito l'AVANTI! — un deputato socialista ha lamentato la rinuncia delle Ferrovie ad assumere la gestione di autoservizi, com'è stabilito dall'accordo FS-ANAC.

Invero il problema degli autoservizi sostitutivi costituisce un problema a sé. Rimane il fatto che se le F.S. fossero liberate dalle linee a scarso traffico, potrebbero meglio dedicare tutti i loro sforzi all'ammodernamento e al potenziamento del servizio sulle linee a grande traffico. Queste esigenze sono state illustrate in un interessante articolo di Massimo Rocca dal titolo « La politica ferroviaria e lo sviluppo del turismo » comparso su IL SOLE. Dopo aver rilevato che il turismo va rapidamente trasformandosi in un fenomeno di massa, che sostituisce la maggiore quantità alla qualità dei viaggiatori, l'A. formula la previsione di un ulteriore aumento dei viaggiatori di 2.a classe rispetto a quelli della classe superiore. Tale tendenza, secondo alcuni esperti, sarebbe determinata dal mancato equilibrio fra i prezzi delle due classi, ma la questione non viene toccata dall'A., che anzi postula alcune facilitazioni per i viaggiatori di 2.a classe relative principalmente all'accesso ai treni rapidi e direttissimi. Trattandosi di trasporti di massa, che di norma si concentrano nel periodo estivo, le F.S. devono risolvere il problema delle punte di traffico, aumentando il numero dei treni o rafforzando i convogli, ma nell'uno e l'altro dei casi occorrerebbe una riserva di materiale rotabile, di cui le F.S. attualmente non dispongono ed è questo — nota l'A. — il punto dolente della organizzazione ferroviaria che potrebbe essere eliminato non solo con la costruzione di nuovi rotabili, ma anche con la soppressione delle linee passive che renderebbero disponibili circa mille vetture, con grande beneficio per il traffico estivo delle altre linee.

Due interessanti progetti riguardanti i valichi alpini sono stati illustrati, in due riprese, dal quotidiano 24 ORE. Il primo di questi progetti, attualmente allo studio del Governo elvetico, prevede per il transito del Gottardo la costruzione di una nuova e più lunga galleria ferroviaria, che potenzierebbe la capacità di traffico della più importante arteria centro-europea; l'altro progetto, dovuto all'ing. Savoia, prevede la destinazione dell'attuale galleria del Frejus al transito stradale e la costruzione di un nuovo tunnel ferroviario, tale da ridurre la distanza fra Bardonecchia e Modane e aumentare le prestazioni dei mezzi di trazione.

Mentre si parla di nuove vie da aprire ai convogli ferroviari, si realizzano giorno per giorno nuove opere per potenziare le strade ferrate al di qua delle Alpi. Due articoli IL MESSAGGERO ha dedicato ai lavori di raddoppio della linea delle Cinque Terre in Liguria. Si tratta di opere di grande impegno — ha scritto lo ing. Mondini, autore del servizio giornalistico — a causa delle innumerevoli difficoltà incontrate dai progettisti, dai tecnici e dalle maestranze nella lotta contro la montagna e le insidie di un terreno contrassegnato da golfi e promontori.

Renato MATTONE

UNA STAZIONE COL

La caratteristica copertura dell'atrio biglietteria

Interno della stazione: la biglietteria. Una delle scale mobili

dell'ing. MARIO BORRIELLO

Non era ancora spenta nell'animo dei napoletani l'eco del giubilo con cui era stato accolto Garibaldi, allorché si pose mano con rinnovata lena alle costruzioni ferroviarie nel Mezzogiorno d'Italia.

Tra le prime opere affrontate fu quella della costruzione di una nuova stazione centrale, degna della Città di Napoli, alla quale facessero capo tutti gli altri tronchi in esercizio.

Scelta l'area (che è poi la stessa della vecchia Napoli Centrale) nella zona denominata « Giardino dei Caraccioli » fu posta la prima pietra « il dì secondo di giugno 1861 », primo anniversario dell'indipendenza italiana, da S. E. Ponza di S. Martino, Luogotenente Generale del Re.

Planimetria classica di stazione di testa, con edificio frontale da cui prendevano origine 6 binari, fiancheggiati da due ali, occorrenti ai servizi per il pubblico.

Progettisti ne furono gli architetti Breglia e Alvino.

Venne inaugurata il 7 maggio 1867 e costituì subito un centro di vita e di propulsione per traffici ed affari, perché dai nuovi collegamenti che era possibile stabilire col retroterra della Campania gli operatori economici ed industriali traevano favorevoli auspici. Essa, poi, esercitò una influenza determinante anche per il « risanamento » di tutti i quartieri bassi della Città.

Le prime sensibili migliorie agli impianti si compirono ai primi di questo secolo, sicché l'area occupata si estese da 200 mila a 300 mila mq e lo sviluppo dei binari salì da 11 a 16 km circa.

Tale area salì a circa un milione di mq con la realizzazione della direttissima Roma-Napoli, che diede un nuovo volto alla nostra stazione. Quella esistente venne arretrata ed ampliata fino a 15 binari; la stazione di P. G. venne ricavata in trincea aperta a m. 9 al di sotto del p. f. di quella superiore; notevoli migliorie vennero apportate alla parte architettonica, alle tettoie e alle pensiline.

Però, nulla cambiò nella struttura e nella planimetria del vecchio F. V. con i suoi 18 mila mq. di superficie occupata tra il colonnato di granito ed il fronte neo-classico, il piccolo timpano che incorniciava il famoso orologio, visibile dal lungo Rettifilo.

* * *

Solo nell'ultimo decennio sorse l'idea di abbattere il vecchio F. V. e utilizzare l'area da esso occupata per costruire una grande piazza da inserire nella urbanistica cittadina, in maniera da agevolare e snellire le correnti della circolazione stradale sempre più congestionata.

In collaborazione fra il Comune di Napoli e l'Azienda F. S., nel 1954 venne bandito un concorso nazionale fra liberi professionisti per realizzare in forma di buon gusto e funzionale quanto era necessario alla città.

Furono prescelti i progetti contrassegnati dai motti: « Gabbiani » - « Granatello 1839-» - « Trasparenza pensilina ». Il progetto definitivo risulta da una fusione dei tre prescelti.

Il criterio informatore si è sostanziato nella realizzazione di uno spazio coperto che inquadra architettonicamente un passaggio ampio, arioso tra la Piazza cittadina e il fascio dei binari. In tal modo si garantisce un diretto contatto fra il pubblico ed i treni, eliminando tutti gli ostacoli e le distanze che una volta si frapponevano fra l'utente e il servizio ferroviario.

Il cittadino può, inoltre, godere dalla piazza la splendida visuale del Vesuvio che fa da fondale al lato est: cornice inferiore la linea seghettata della pensilina che copre il passaggio ai treni, fastigio dello scenario l'incomparabile cielo di Napoli.

Strettamento connesso alla realizzazione del complesso degli impianti ferroviari è il pro-

VOLTO DI NAPOLI

La linea agile ed ariosa della nuova stazione si inserisce armoniosamente nel volto della città

blema della viabilità stradale, conseguente alla demolizione del vecchio F. V. e alla copertura del trincerone di P. G.: la nuova Piazza Garibaldi presenta ora una superficie pressoché raddoppiata (mq. 63.000 contro i 35.000 di prima).

Il comune di Napoli, avvalendosi di provetti tecnici urbanistici, ha studiato una logica e funzionale sistemazione che ha eliminato quasi totalmente gli incroci e che assicura alla circolazione delle auto e dei filobus nuovi e comodi itinerari; opportuni sottopassaggi realizzano un rapido collegamento tra le varie arterie che confluiscono nella piazza. Zone di verde rompono la monotonia dell'asfalto, sicché dall'alto del suo piedistallo Garibaldi potrebbe riconoscere che cento anni non sono passati invano dal suo ingresso in Napoli.

* * *

L'insieme dei lavori eseguiti possono fulcrarsi su tre soggetti quasi a sè stanti anche se riuniti da un solo fine: il F. V. di Napoli C.le; la copertura del trincerone che contiene la stazione sotterranea di P. G. e forma il piano di calpestìo della Piazza; il nuovo alveo del Canale Arenaccia nella tratta che attraversa le due stazioni a quota intermedia.

Il F. V. della nuova stazione comprende tre padiglioni in vetro: il primo a destra è quello del deposito bagagli e del bar; il secondo, centrale, contiene biglietteria, sale di attesa, ufficio informazioni, ufficio telefonico e qualche stand di vendita di oggetti utili ai viaggiatori; il terzo, ristorante e deposito colli a mano.

Mentre i primi due sono sistemati al di sotto della grande pensilina, il terzo sarà costruito al di sotto del progettato grattacielo, sul lato sinistro.

Questo edificio, che sarà completato nei prossimi anni, avrà una base a stella con tre punte a 120°; ognuna delle tre ali sarà lunga circa m 32 e larga circa m 12,50: una rampa addurrà le auto al primo piano dell'edificio (a quota + 8,15), ossia alla stessa quota della pensilina, ove verrà attrezzato un posteggio di un'area di circa 2.000 mq e quindi per circa 100 auto con possibilità di circolazione.

La singolarità della pensilina è data dalla sua linea ampia ed armoniosa, sorretta da pilastri caratteristici a tripode che svettano verso la sommità con tre sostegni aperti sui vertici di altrettanti triangoli equilateri: è questo triangolo il modulo, l'emblema della moderna copertura che ripete infinite volte questa elementare figura geometrica.

In conclusione, nessun altro ostacolo, all'infuori dei sostegni a tripode, impedisce il passaggio fra i tre padiglioni il che consente libera e diretta comunicazione fra Città e Ferrovia: di qui la concezione del tutto nuova che ci permette di affermare che Napoli ha la più moderna e funzionale stazione d'Italia e forse d'Europa.

Nei piani sottostanti all'area coperta dalla pensilina, a varie quote, sono allogati tutti i servizi per uso del pubblico ed i sottoservizi per uso ferroviario.

* * *

Difficoltà notevolissime sono state affrontate e felicemente superate per la costruzione del nuovo alveo del canale Arenaccia, che raccoglie acque bianche e piovane dalle falde a nord della Città e le convoglia al mare, con regime a carattere torrentizio.

Esso attraversa gli impianti ferroviari con un ponte-canale, compreso fra le quote della stazione di P. G. e di quella centrale. E' questa una soggezione notevole per le nuove strutture e l'esercizio ferroviario; infatti, la soletta base del ponte-canale funge da copertura delle

(segue a pagina 12)

'O RILORGIO 'DA FERROVIA

Quase tutt'appuntamente
'ca te dive 'miez' 'a via
tu dicive: ce vedimmo
a' o rilorgio 'a ferrovia.
Cierti vote me pareva
'nu cafè 'o purticato
ce vedive a tutte ll'ore
ferroviere pensionate.
Si chiuveve o steve 'o sole
tu tinive comme fa
te mittive sotto 'a issa
e te putive arreparà.
Si venive 'a Margellina
o do'Vommero, 'a Marina
si partive, si arrivave
la, l'orario te guardave.
Mo sapite che succede
ca te scuorde e vuò guardà
'jza 'a capa vide 'o buco
e 'o rilorgio nun ce sta.
Po' ca nova stazzione
chi 'o sà comm'arrepezza
chella gente 'ca venneve
'e pietrine a poco prezzo.
'Stu rilorgio si parlasse
quanta cose ve dicesse,
e segret' 'e tanta gente
'mo se ll'ha purtato appriesso.
A 'sta gente ll'è restata
sulamente 'a nustalgia
quann pensa' e purticate
e 'o rilorgio 'a ferrovia.

Luigi SERRA

STAZIONE DI NAPOLI

(continuazione)

linee sotterranee e la soletta di copertura del canale costituisce piano di calpestio della stazione centrale: il tutto per una estesa di circa m 360, di cui m 50 pensili.

Il nuovo canale si sviluppa in adiacenza al vecchio ed è composto di due specchi eguali, a sezione rettangolare in c.a. affiancati e separati da un setto centrale: il vecchio canale aveva una sezione di deflusso di circa mq 14 (7×2) mentre il nuovo ha una sezione di circa mq 24 (due specchi da m 6×2).

* * *

L'opera chiave della sistemazione urbanistica della grande Piazza Garibaldi è stata la copertura del trincerone della stazione di P. G.

L'onere di questo lavoro è stato assunto dal Comune di Napoli ed il progetto relativo è stato opera dei proff. Jossa e Sambito.

Si è trattato, in definitiva, di demolire tutte le vecchie strutture, di costruire nuovi muri di sostegno con contrafforti per il contenimento delle terre e l'appoggio della copertura, di costruire la copertura vera e propria.

Quest'ultima si divide in due parti: una prima di luce m. 34, realizzata con una struttura mista di acciaio e calcestruzzo per una lunghezza di m. 135; la seconda di luce m. 48 per una lunghezza di m. 50 a copertura della stazione sotterranea di P. G.

Questa è stata realizzata con struttura in c.a. (travi Vierendeel) fra la quota zero e la quota —3,60 e comprende i servizi e le scale che adducono ai marciapiedi; l'altra, invece, più lunga è coperta con una struttura mista acciaio-cemento.

Una serie di telai a T di acciaio a tre appoggi abbraccia l'intera luce di m. 34 interasse medio di circa m. 8; ogni telaio è costituito di un traverso a cassone con appoggi scorrevoli in corrispondenza dei contrafforti dei muri di sostegno e solidale col montante centrale.

La struttura così concretata presenta un solo grado di iperstaticità.

Molto impegnativo è stato il varo e montaggio dei telai, del peso ciascuno di tonn 30 circa, eseguito di notte, nell'intervallo di tre ore nel servizio della metropolitana.

Un breve cenno meritano gli impianti e le infrastrutture meccaniche. Sono stati installati 5 montacarichi da 3 tonn. per il rapido collegamento tra i vari piani in sotterraneo; 5 scale mobili servono i viaggiatori tra le due stazioni: due persone con bagaglio per gradino, velocità circa mezzo metro al secondo, flusso di 8000 persone/ora.

Per l'illuminazione di carattere generale si è scelta una illuminazione diretta dall'alto a mezzo di corpi illuminati costituiti da piramide tronca di perplex, situata ai vertici del tripode: ne risulta un impiego di circa 7 Watt. mq., cui corrispondono circa 30 lux di illuminamento al classico metro dal suolo.

Orologi elettrici sono sistemati nei locali di maggiore frequentazione; la diffusione sonora è stata ampliata e la identificazione dei treni alle testate dei binari avviene mediante un complesso di indicatori telecomandato.

Questo in rapida sintesi quanto è stato fatto: mi sia consentito tributare un plauso, un sincero elogio a tutti coloro che hanno concorso con opera e lavoro alla sollecita esecuzione della nuova stazione, dai progettisti ai calcolatori, tecnici, imprese e maestranze.

Al di sopra di ogni vanità ed orgoglio siamo certi che essi saranno paghi del lavoro compiuto perché dedicato ad un'opera di sana civiltà nell'interesse particolare della Città di Napoli e in senso più generale del nostro Paese.

RITORNO A NAPOLI SMISTAMENTO

Posso finalmente rivisitare il Deposito Locomotive di Napoli Smistamento, in questa bella mattinata di settembre piena di sole. Torno nell'impianto che mi è tanto caro, dove ho mosso i primi passi della mia carriera ferroviaria.

Vi prestai servizio per quattro anni, infatti, subito dopo la mia assunzione. Erano tempi difficilissimi sia per il servizio intenso che vi si svolgeva a causa della guerra, sia soprattutto per i bombardamenti aerei «a tappeto» del 1943, che ci facevano scappare in tutti i sensi, come topi, alla ricerca di un rifugio che non c'era. Si finiva sotto locomotive in sosta sulle fosse di abbassamento, al di là della scarpata della linea per Salerno, sotto il ponte di Via Gianturco: un riparo più «sciocco» dell'altro.

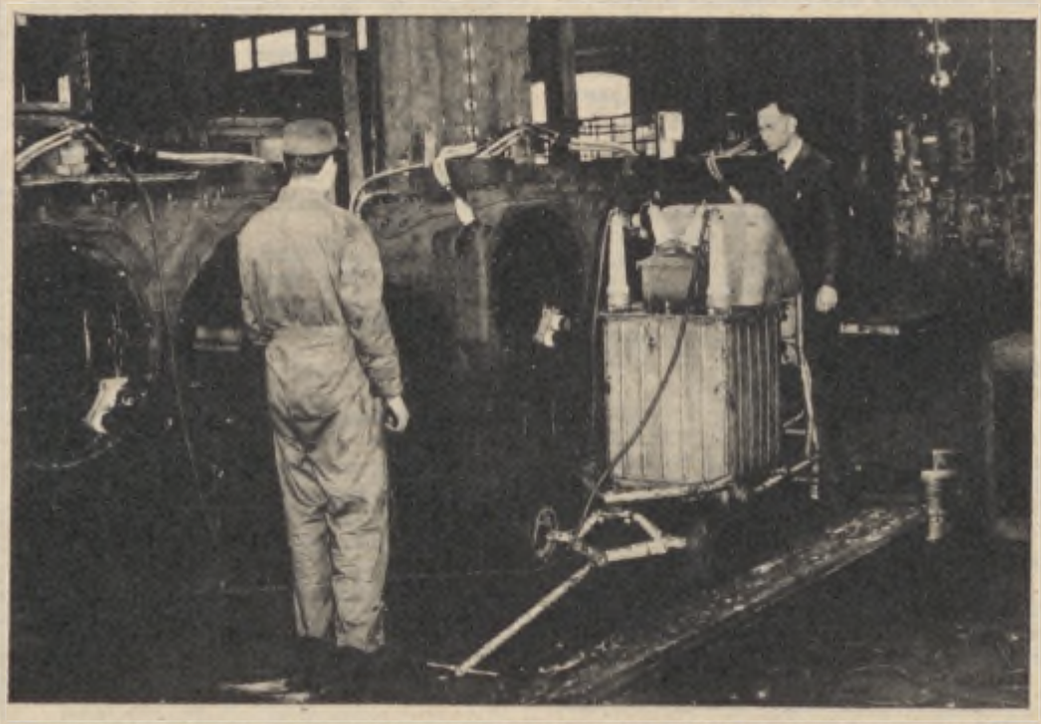
Un viale alberato porta all'interno dell'impianto; ad ogni albero è appesa una targhetta col nome di un nostro caduto sul lavoro. A destra i binari di uscita dal Deposito per Napoli Centrale, a sinistra belle aiuole fiorite, in fregio a un fabbricato di forma rettangolare: alloggi ai piani superiori e spogliatoi-lavabi per operai e manovali, a pianoterra. Il Capo Squadra manovali, Ermenegildo SICA mi saluta alla voce. Caro Sica, lo ricordo quando, giovane, era uno dei tanti; ora è l'apprezzato dirigente di circa 300 uomini che formano il complesso del personale di manovalanza del Deposito.

Mi inoltro girando sulla destra: da un lato altissime palme si innalzano da strette aiuole lungo l'esterno del padiglione della G. R. (grande riparazione); di fronte, altre aiuole con magnifiche «washingtonia» e poi il semicerchio della rimessa T. E.; da questa si dipartono tanti binari disposti a raggera e convergenti verso la piattaforma girevole di 21 metri, sotto una fitta rete di fili di contatto.

Sul piazzale «lato Napoli» si svolge un via vai di operai, macchinisti, capi tecnici, capi deposito: un intrecciarsi di ordini dati a voce alta, inviti a far presto, richiami, moccoli. I moccoli a Smistamento sono di casa, che volete? gli uomini lavorano febbrilmente non sempre i nervi sono in ordine e quei moccoli costituiscono tale uno sfogo!

Su tutti spicca il Capo Deposito Sovraintendente Giuseppe GUALA', robusto e ben piantato, che sta lì a dirigere il servizio, impeccabile nella divisa scura e berretto.

Non è un ufficiale di marina, come sembra dalla divisa, ma ha ugualmente una grande responsabilità. Dirige qualcosa come 1300 uomini circa — tra personale amministrativo, di macchina, operaio e di manovalanza — con i quali deve far fronte a tutte le esigenze del servizio. Il Deposito assicura 250 treni giornalieri, in media, con una forza di 82 locomotive T. E. e 45 locomotive T. V., a parte 10 Diesel per le manovre. E sono locomotive di diversi tipi: tra quelle T. E. ve ne sono dei gruppi 424, 428 e 626; tra quelle T. V. i gruppi 735, 740, 830, 835, 896 che, se assicurano un tipo di macchina per ogni genere di treni o servizio di manovra, complicano un po' l'am-



Il Capo Tecnico Superiore Lombi sovraintende ai lavori di manutenzione corrente

ministrazione delle scorte del magazzino e il lavoro di officina.

Pochi passi e sono nel cuore dell'impianto. Ecco il monumento ai ferrovieri caduti in guerra circondato da aiuole col prato verde e alcuni palmizi; i reparti dell'officina, divisi in due zone, raccordate solo da un lato, dalla trincea in cui scorre il carrello trasbordatore di 21 metri per una portata di 150 tonnellate; la palazzina Dirigenti ove è « installato » l'alto comando.

A piano terra di questa, la scuola per i corsi professionali, l'ambulatorio per il pronto soccorso, la stanza di attesa del personale di macchina, l'ufficio del Titolare, quello del 1° Aggiunto e la « 303 » (spiego ai profani che non è un obice d'artiglieria, ma semplicemente la stanza dei Capi deposito che distribuiscono il servizio al personale di macchina e ai mezzi di trazione; nell'uso corrente si chiama così perchè i distributori adoperano un registro contrassegnato dal modulo « TV. 303 »). In essa pulsa la vita del Deposito, tra continui squilli di telefono: « Qui, stazione Smistamento, la terza di manovra non è ancora giunta... » « Qui, Napoli Porto, urge altra locomotiva... » « Qui, Sperone (così si continua a chiamare in gergo la Stazione di Smistamento), invio locomotore treno straordinario... » « Qui, Dirigenza Centrale, mandate... ». Una serie di richieste che i poveri distributori devono soddisfare senza ritardo. E' inutile dire che con tale ridda di telefonate si può sbagliare e allora... Provate a fare un poco di quella vita e poi vedrete che, anche ad essere olimpici per natura, un moccolo lo lancerete anche voi.

L'ing. Sallustro, Capo del Reparto Trazione, in visita all'impianto, accompagnato dal Capo Deposito Titolare sig. Gualà

Al primo piano, gli uffici amministrativi. Quasi di fronte alla vetrata d'ingresso, la stanza del dott. DE CESARE che ha la dirigenza di una trentina di impiegati. Tre stanze sulla sinistra; tre sulla destra, in una delle quali lavoravo io. A fianco di questa ultima, l'ufficio del Capo Reparto, ing. Oreste SALLUSTRO, un giovane simpatico funzionario che mi ricorda nome e cognome di un bravo giocatore del « Napoli », fratello del più famoso Attila dei miei verdi anni.

Un po' di commozione per l'ondata dei ricordi: mi sembra di rivedere al loro posto i colleghi di stanza: il vecchio Madonna, piccolo, mingherlino, gran lavoratore; il giovanissimo Giannino Pinto finito nel 1942 a bordo di una petroliera, silurata nei pressi di Pantelleria, ove era imbarcato come ufficiale di Marina. Dietro quel tavolo c'era il Capo Reparto, ing. POMARICI, attualmente Capo della Divisione Trazione di Napoli: alto, esuberante, collo taurino, testa pelata, voce stentorea. Lo chiamavamo « 'o lupo » perchè incuteva soggezione per la sua grande energia, ma ci mettevamo un tono di voce che sottolineava un sottofondo di affettuoso attaccamento.

Il Capo Squadra Manovali Sica sorveglia i lavori di pulizia

Lascio la palazzina e mi avvio verso il « lato Roma » del Deposito. Alcune aiuole con tanti fiori variopinti, costruite di recente — in un posto dove durante la guerra vi erano mucchi di carbone — illeggiadriscono il fascio dei binari che convergono sulla piattaforma girevole, anche questa di 21 metri, al centro del fabbricato della rimessa T. V. La luminosa maestosità del Vesuvio fa da fondale.

E' bello, mi dico, guardando il meraviglioso contrastante panorama: qui, l'armoniosa opera dell'uomo, là, sul fondo, l'ineguagliabile bellezza dello « sterminator Vesevo », opera di Dio.

Alle spalle della rimessa T. V., il fabbricato del refettorio e dormitorio: un edificio a due piani e una sopraelevazione costruita qualche anno fa. Dal lato che guarda la rimessa, una serie di aiuole porta all'ingresso del dormitorio, ove trascorre un comodo seppure melanconico riposo il personale di macchina, di passaggio. Ai miei tempi vi erano stanze con diversi letti; oggi ogni stanza ne ha uno, eccetto pochissime con due. In più vi sono le docce ed altre comodità... ma il riposo a casa è sempre preferibile.

Dal lato opposto, l'ingresso al bar e al refettorio: è l'ora dell'intervallo ed entrambi sono accorsati. Al banco di mescita numerose richieste dell'impagabile caffè napoletano; nel refettorio i tavoli, col piano di marmo, sono affollati di ferrovieri intenti a consumare il pasto.

Stringo tante mani — ruvide, callose, calde e schiette — di operai, macchinisti, manovali: gente che mi conosce e che esprime con effusione partenopea il piacere di rivedermi.

Riprendo la strada ed entro nel piccolo ordinato magazzino per le scorte dei pezzi di ricambio; di qui mi inoltro nell'officina apparecchiature con i diversi torni per ruote o per ripassare collettori di motori. Mi affaccio nel reparto falegnami e poi nelle fucine, indi nel reparto saldature ossiacetilenica ed elettrica: gli operai sono intanto tornati al lavoro, e qualcosa di acre mi investe la gola, riverberi accecanti mi feriscono gli occhi.

Il reparto ramai, la sala attrezzisti, il locale compressori, la torneria. Entro nella stanza del Capo Tecnico Superiore Franco LOMBI — il « giargianese », come dicono a Napoli per indicare un settentrionale — che dirige più di 200 operai e sovraintende ai lavori di manutenzione corrente, cui l'Officina del Deposito attende per una media di 10 locomotive T. E. e 25 locomotive T. V. al mese.

Persona a modo, compitissima, egli mi accompagna nel reparto « rialzo locomotori ». Qui vi è l'impianto « prova rotazione motori » e si sta giusto provando. C'è il Capo Reparto, un Capo Tecnico, alcuni operai.

Un rumore che intontisce sotto gli sheds, del reparto; sembra che vi si mozzi il respiro, il cervello ha vibrazioni strane, i nervi si tendono, i timpani... come si fa a resistere? Eppure in tutto il reparto gli operai lavorano sereni, parlando ad alta voce.

Riattraverso il piazzale centrale, incamminandomi verso la zona più fiorita dell'impianto, alle spalle della palazzina dirigenti. Aiuole, fiori e piante: violette, gerani, tulipani, cycas, washingtonia, yucca, dasliríon... Vasche con calle etiopiche, pesci di varie dimensioni e diversi colori: rossi, meno rossi, quasi bianchi, bruni... Due pergolati con sedili di pietra... La serra con tante piantine...

E' un giardino o un impianto ferroviario? E' l'uno e l'altro: mirabile fusione dovuta alla passione dei Titolari succedutisi dal dopoguerra ad oggi e soprattutto all'amore per il « suo » deposito da parte di un ex accudiente, a cui sono state affidate in appalto fino a qualche mese fa la creazione e la cura delle aiuole e delle piante: Giuseppe GARGIULLO, un caro vecchietto ormai quasi ottantenne.

Vicino c'è un moderno fabbricatino che è un po' a soqquadro perchè sono in corso lavori di rifacimento e di manutenzione corrente: è lo spogliatoio del personale di macchina. Lunghe file di armadietti in ferro appoggiati ai muri e lungo il soppalco in muratura che gira intorno all'ampio locale: tanti e tanti lavabi; le docce.

Mi avvio sulla strada di ritorno. Sono contento di essere stato qui stamani, contento con una punta di malinconia.

E' sempre così quando si rivedono cose che ti sono care ma che ti ricordano che gli anni sono passati.

Mario BOTTA

Volontari garibaldini di rinforzo ai Mille in partenza dalla stazione di Milano

Garibaldi e il treno

Il centenario della leggendaria impresa dei Mille è già stato celebrato con particolare solennità, per quanto riguarda le prime tappe e le prime vittorie attraverso manifestazioni e cerimonie ufficiali. Altre manifestazioni ed altre cerimonie avranno luogo nei prossimi mesi a ricordo delle tappe successive e delle fasi finali della storica avanzata di Garibaldi verso Napoli.

Ma noi, di questo quadro e di questo ricordo, vogliamo cogliere alcuni aspetti particolari, certamente sconosciuti ai più e, invece, maggiormente vicini al nostro mondo ferroviario.

Vogliamo, cioè, vedere quale ruolo ebbe il treno nella coraggiosa azione garibaldina, di quali episodi fu protagonista e, soprattutto, se Garibaldi stesso, nella sua concezione ardita della guerra, nella sua strategia geniale, comprese, utilizzò e sfruttò il treno quale fattore determinante per il sollecito inoltro di truppe sul fronte di battaglia.

Occorre subito affermare che il treno, nell'impresa dei Mille, appare più volte anche se questo, in un certo senso, può sembrare strano. Infatti, nel 1860, il regno delle Due Sicilie, che pure aveva tenuto a battesimo sia il primo treno che il primo battello a vapore italiani, non possedeva che una rete ferroviaria minima che aveva in Napoli, Nocera, Caserta e Castellamare i suoi unici centri di rilievo.

E' vero che alla vigilia della spedizione garibaldina, esattamente con decreto di Francesco II del 28 aprile, si approvava un ampio progetto di opere ferroviarie e cioè la costruzione della ferrovia Napoli - Foggia - Brindisi - Lecce; della linea tirrenica da Napoli a Reggio Calabria, della ferrovia per l'Abruzzo e delle tre linee siciliane Palermo-Messina; Palermo-Catania e Palermo-Girgenti-Terranova; ma all'atto pratico la rotaia era del tutto sconosciuta nell'intera Sicilia e in tutta la Calabria.

Anzi sul varo definitivo del progetto, per lo meno su un certo acceleramento delle formalità di rito, non avrà mancato di influire la rivolta siciliana che precedette la partenza da Quarto. Infatti le cronache del tempo mettono in grande rilievo il fatto che il governo borbonico, per far fronte all'insurrezione e per inviare sollecitamente rinforzi, utilizzò la ferrovia da Napoli a Castellamare ove i soldati si imbarcavano, quindi, per l'isola.

La lacuna di una comunicazione ferroviaria dorsale, che avvicinasse le province era, dunque, pienamente avvertita.

Ma il treno non era certamente servito soltanto ai borbonici. Da Bergamo, da Milano, da Venezia, da Torino, i Mille erano convenuti a Genova esclusivamente in treno.

Il quadro di un convoglio ferroviario stipato di giovani esuberanti e pieni di entusiasmo fu abituale in quei giorni.

Lo stesso Giuseppe Cesare Abba, che fu dei Mille un soldato ma anche lo storiografo brillante e fedele, a proposito di questi giovani scriveva: « Alla stazione di Novi ne vedo altri. Si conoscono dall'aspetto. Non sono viaggiatori d'ogni giorno; hanno nella faccia un'aria di allegrezza, ma si vede che l'animo è raccolto. Tutti hanno lasciato qualche persona cara; molti si dorranno di essere partiti di nascosto ».

Anche Garibaldi era giunto a Genova in treno dopo essere partito da Torino il 13 aprile, in compagnia dell'avventuriero inglese Diphant, che era riuscito a scambiare con lui soltanto poche parole. L'Eroe, infatti, aveva occupato quasi interamente la durata del viaggio a scorrere corrispondenza.

Ma l'episodio certamente più eccezionale di tutta l'impresa dei Mille, che ha come sfondo e cornice la strada ferrata, è quello riguardante l'entrata di Garibaldi a Napoli.

Sotto un certo aspetto esso presenta toni e sfumature di una così profonda estemporaneità da sembrare illogico, irreale. E forse per questo più leggendario. Siamo al 7 settembre del 1860. Il Re Francesco II ha lasciato la capitale. Per l'ordinaria amministrazione è rimasto Don Liborio Romano, un Ministro borbonico, per l'esattezza quello dell'Interno e della Polizia, che ostenta sentimenti di italianità e si profonde in elogi a Garibaldi.

Il grosso dei Mille è però ancora a Salerno e truppe borboniche largamente dotate di artiglierie sono segnalate in città e nei dintorni.

D'altro canto, sollecitato da Don Liborio e da altri e più ancora ansioso del meritato trionfo, Garibaldi non vuole por tempo in mezzo. A Vietri c'è il treno. Arriverà a Napoli per ferrovia con pochi ufficiali del suo Stato Maggiore.

Lo stesso doveva aver pensato qualche alto ufficiale borbonico. Per andare incontro ai Mille il treno può far guadagnare minuti preziosi.

E così, in quella fatidica giornata del 7 settembre due treni se ne andarono, ansimanti, sulla stessa ferrovia: quello borbonico da Nocera verso Capua e l'altro, speciale, con Garibaldi e 14 ufficiali diretto da Vietri addirittura a Napoli.

Come non scoppiasse, improvvisa, una battaglia, come non scoccasse la scintilla che, proprio sui binari della ferrovia avrebbe, forse, potuto mutare il corso di una delle nostre migliori pagine di storia, nessuno lo seppe e lo saprà mai spiegare.

Sta di fatto che il treno dei borbonici si fermò e lasciò il passo a quello di Garibaldi.

Interessante anche la cronaca del resto del viaggio, di questa gloriosa apoteosi napoletana.

« E' impossibile — dicono le cronache dell'epoca — descrivere l'ultima tappa del viaggio. A Cava, dove si arriva alle undici, sempre del venerdì 7 settembre, tutte le donne, vecchie e giovani, vogliono baciare Garibaldi ed egli lascia fare. Dopo Pompei è tale la folla, accorsa da tutte le parti, che il treno può avanzare solo molto lentamente. A Portici il treno è addirittura fermato da un ufficiale di marina che, tutto trafelato, si apre il passo fino al dittatore e lo scongiura di non proseguire il viaggio per ferrovia perchè, a Napoli, vi sono i cannoni borbonici puntati contro la stazione. Garibaldi non ascolta il consiglio ed il viaggio prosegue. All'una e mezzo del pomeriggio egli entra, finalmente, nella stazione di Napoli, accolto da grida frenetiche ».

Aveva impiegato, per raggiungere Napoli, da Vietri, più di tre ore e mezzo.

Alla stazione partenopea una folla immensa, fragorosa, urlante, frenetica esplode in un'eccezionale manifestazione di simpatia « entro il recinto ferroviario ».

Don Liborio è pronto ad iniziare la lettura del suo discorso ufficiale ma il Generale non appare subito al finestrino.

Pur in una cornice cui si cercava di mantenere, al di sopra dell'entusiasmo popolare, un minimo di austerità protocolla-

re, Garibaldi non aveva abbandonato la sua semplicità.

Era sceso nell'interbinario, si era celato qualche istante per un'esigenza che gli scarsi « comfort » dell'epoca non gli avevano consentito di soddisfare in treno, e, quindi, come nulla fosse accaduto era risalito sulla carrozza per scendere, finalmente, in forma ufficiale là dove lo attendevano le autorità ed il popolo napoletano.

Ma il treno non appare soltanto in questo episodio dell'impresa dei Mille.

Innanzi tutto va ricordato che uno dei decreti dittatoriali redatti da Garibaldi durante il periodo dell'occupazione della Sicilia era riservato proprio alla costruzione di una linea ferroviaria. Si trattava della Palermo-Messina, per Caltanissetta. Anzi, in proposito di concessioni ferroviarie, Garibaldi incontrò notevoli difficoltà, fra cui una crisi del suo Governo a Napoli, che portò alle dimissioni dei Ministri soltanto dopo 24 ore di vita del Gabinetto.

Una questione, questa, della cosiddetta concessione Adami-Lemmi, che non è il caso di rievocare nel clima delle celebrazioni del I centenario del trionfo garibaldino, ma che attesta l'interesse che l'Eroe riservò alla strada ferrata.

Ricorderemo, invece, che alle 3 antimeridiane del 1° ottobre del '60, allorché Garibaldi, comprese la delicatezza della situazione dei suoi soldati, nella zona di Sant'Angelo, punto chiave del più vasto quadro della battaglia del Volturno, raggiunse il fronte in treno, da Caserta a Santa Maria di Capua.

Anche uno spostamento di riserve, sempre nella zona di Santa Maria di Capua avvenne per ferrovia. E fu determinante.

Il treno non fu, dunque, soltanto una cornice di colore in una leggendaria azione militare. Ma, ad un tempo, un importante strumento di essa e il protagonista del duplice trionfo napoletano del 7 settembre e del 7 novembre che Garibaldi riscosse, una volta con i soli ufficiali del suo Stato Maggiore e la seconda volta, invece, addirittura con il Re Vittorio Emanuele e lo Stato Maggiore piemontese.

Gianluigi GAZZETTI

DIZIONARIO TURISTICO INTERNAZIONALE

Questo dizionario edito a cura dell'Accademia Internazionale del Turismo di Montecarlo viene a costituire un adeguamento linguistico alle nuove esigenze del turismo. In questi ultimi anni, infatti, sono nati in campo turistico nuovi termini, parole ed espressioni; contemporaneamente, a un gran numero di vocaboli tradizionali è stato dato un significato più complementare di quello originario, sia del tutto nuovo.

Inoltre, dal carattere fondamentale del turismo contemporaneo consegue che gran parte dei termini di cui esso si vale hanno un significato solo se riportati in campo internazionale.

Il Dizionario si propone così di chiarire e codificare l'esatto significato delle parole necessarie per esprimere e definire i moltissimi aspetti della vita turistica e di stabilire gli equivalenti dei termini in ognuna delle lingue di uso internazionale. In questa prima edizione si è posto accanto ad ogni termine italiano il suo equivalente in francese, inglese, spagnolo e tedesco.

CONTROLUCE

UN DECALOGO DI 90 ANNI FA

Quando gli uomini carichi d'anni conversano coi più giovani e ricordano i loro tempi, ammettono che l'inarrestabile progresso ha portato gradualmente molti vantaggi, ma con pari ostinazione difendono la semplicità dei rapporti, la diffusa armonia, il facile accordo che, in passato, regolavano la vita delle comunità in una cornice di serena compostezza.

« Non aerei a reazione, né automobili, né televisori, né elettrodomestici — dicono — ma, almeno sul piano sociale, neppure scioperi, agitazioni, che oggi limitano e condizionano proprio il godimento di quei beni e di quei servizi che il tanto vantato progresso indubbiamente ci ammannisce. »

Ebbene, come in genere tutti i nostalgici, anche costoro hanno torto.

Che cosa si può dire, ad esempio, oggi, di un decalogo che togliamo di peso da un vivace periodico aziendale, il « Worthington in famiglia », riflettente le norme che regolano il lavoro impiegatizio, meno di novanta anni fa, in una grande fabbrica di carni in scatola di Chicago? Il documento, precisiamo, è del 1872 ed era in vigore nella libera America, in quegli USA che, giustamente, si proclamano all'avanguardia del progresso sociale.

1) Gli impiegati dell'ufficio devono scopare i pavimenti ogni mattina, spolverare i mobili, gli scaffali e le vetrine.

2) Ogni giorno devono riempire le lampade a petrolio, pulirne i cappelli e regolare gli stoppini, e una volta alla settimana dovranno lavare le finestre.

3) Ciascuno impiegato dovrà portare un secchio d'acqua e uno di carbone per la necessità della giornata.

4) Tenere le penne con cura; ciascuno può fare la punta ai pennini secondo il proprio gusto.

5) Questo ufficio si apre alle sette del mattino e si chiude alle otto della sera, eccettuata la domenica, nel qual giorno resterà chiuso. Ci si aspetta che ciascun impiegato passi la domenica dedicandosi alla Chiesa e contribuendo liberamente alla causa di Dio.

6) Gli impiegati uomini avranno una sera libera alla settimana a scopo di svago, e due sere libere se vanno regolarmente in Chiesa.

7) Dopo che un impiegato ha lavorato per 13 ore in ufficio, dovrà passare il rimanente tempo leggendo la Bibbia o altri buoni libri.

8) Ciascun impiegato dovrà mettere da parte una somma considerevole della sua paga per gli anni della vecchiaia, in modo che egli non diventi un peso per la società.

9) Ogni impiegato che fuma sigari spagnoli, faccia uso di liquori in qualsiasi forma, frequenti biliardi o sale pubbliche, o vada a radersi dal barbiere, ci darà una buona ragione per sospettare del suo valore, delle sue intenzioni, della sua integrità e onestà.

10) L'impiegato che avrà svolto il suo lavoro fedelmente e senza errori per cinque anni, avrà un aumento di paga di 5 centesimi al giorno, ammesso che i profitti della ditta lo permettano.

Ognuno è libero di pensarla come vuole, ma sarà lecito anche a noi proclamare che, in fondo, anche il progresso nei rapporti umani si è mantenuto al passo con quello scientifico e tecnologico.

Tun.

CONGEDI E CONSISTENZA DEL PERSONALE

Puntualmente, tutti gli anni, con i primi dardi del solleone, si ripresenta lo spinoso problema dei congedi e delle scorte di personale destinato a sostituire i più fortunati colleghi che possono concedersi un meritato riposo ai monti o al mare.

Tutti gli anni, dicevamo: ma questa volta in particolare due circostanze hanno contribuito a rendere più difficile la soluzione del problema. La prima è rappresentata dalla nuova disciplina dell'orario di lavoro (di cui al Decreto Presidenziale 2-4-60 n. 433 pubblicato sulla G.U. n. 123): la seconda dalle Olimpiadi.

Mentre abitualmente il traffico raggiunge le punte massime al colmo dell'estate e comincia a decrescere a partire dal ferragosto, nel 1960 il ferragosto ha segnato invece l'inizio di un movimento ancor più pesante, connesso allo svolgimento dei Giochi ed all'afflusso di grandi masse provenienti da ogni parte del mondo.

Comunque, gran parte della stampa ferroviaria si è occupata della questione, in taluni casi in termini di serrata critica all'operato della Azienda.

Un mensile che si pubblica a Roma, nell'articolo di fondo del mese di luglio, scrive che migliaia di giornate di congedo del 1959 e congedo 1960 quasi interamente ancora da sfogarsi, scorte di personale praticamente esaurite e, come se ciò ancora non bastasse, una presenza sugli Impianti costantemente inferiore perfino al fabbisogno organico anteriore alla riduzione dell'orario di lavoro, sono gli aspetti più salienti di una situazione che — senza drammatizzare — si può definire critica.

Tutto questo — prosegue l'articolista — ha per effetto immediato un tale peggioramento delle condizioni di lavoro — Direzione Generale e Uffici compresi — che, rasentando i limiti della sopportabilità fisica del personale, ne fa — tra l'altro — rapidamente e logicamente salire l'indice della morbilità, come testimonia l'aumentato numero delle assenze per malattia.

Necessaria e urgente è quindi — secondo l'autore dell'articolo — la denuncia di questo stato di cose che, perdurando, può compromettere da un momento all'altro la stessa sicurezza dell'esercizio, dato che di regolarità realisticamente ormai da tempo non si può più parlare.

Se si tiene contemporaneamente conto — continua l'articolo — dell'aumento del traffico, i cui indici statistici sono veramente notevoli, con tendenza che non accenna affatto a diminuire, si avrà un quadro sufficientemente chiaro per stabilire che l'Amministrazione rischia di non poter far fronte ai suoi impegni aziendali. Infatti già cominciano, qua e là, a verificarsi i primi disservizi e le prime anormalità, i cui negativi riflessi incidono sulla stessa economia dell'Azienda.

Ciò premesso, il redattore dell'articolo si chiede se l'Azienda intende fronteggiare e risolvere in maniera soddisfacente e concreta la questione ed esprime, in proposito, non pochi dubbi, che peraltro non sembrano del tutto giustificati.

Il fatto è che l'Azienda non disconosce la situazione e che, dal momento che è divenuto operante il Decreto Presidenziale, non ha perduto tempo nell'adottare i provvedimenti che erano nelle possibilità, e precisamente:

1) assunzione degli idonei dei concorsi già espletati, fino al limite di saturazione delle piante organiche in vigore;

2) esame con i Sindacati dei turni per il personale di condotta e di scorta dei treni, ed istituzione di un premio da corrispondere agli agenti che continueranno temporaneamente ad essere utilizzati in maniera non rispondente alla nuova regolamentazione della materia;

3) per il restante personale che continuerà ad osservare i precedenti turni di servizio, istituzione di un compenso per lavoro straordinario per le maggiori prestazioni fornite rispetto alla nuova disciplina dell'orario;

4) istituzione di appalti per la fornitura di personale da adibire ai servizi di scorta treni e di macchina, con l'obbligo per le ditte imprenditrici di impiegare agenti di tali categorie già collocati in quiescenza;

5) acceleramento della procedura per l'approvazione delle «Piante organiche definitive» onde poter provvedere al più presto all'assunzione di tutto il personale occorrente.

Circostanze eccezionali a parte, le difficoltà nella concessione del congedo — si fa rilevare — si ripetono quasi sistematicamente ogni anno, durante il periodo estivo, in quanto la maggior parte del personale tende a fruire delle ferie nei mesi di luglio e di agosto mentre, ovviamente, le scorte per le sostituzioni non possono che essere commisurate ad una distribuzione relativamente uniforme dei congedi nel corso dell'anno.

Estate, tempo di riposo e di svaghi: ma per i ferrovieri c'è più lavoro di sempre. Le esigenze del turismo interno ed internazionale rendono precarie e difficili le nostre vacanze

il ferroviere DI ROMA

MENSILE DEL S.F.I. PROVINCIALE DI ROMA ADERENTE ALLA C.G.I.L.

NUOVE PIANTE ORGANICHE E ASSUNZIONE DI PERSONALE

PER IMPEDIRE IL CONTINUO PEGGIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI LAVORO DEI FERROVIERI E GARANTIRE LA REGOLARITÀ DEI SERVIZI

IL III FESTIVAL FERROVIARIO DELLA CANZONE

Il Festival Nazionale Ferroviario della Canzone, giunto ormai alla sua terza edizione, si è svolto, anche quest'anno, nella meravigliosa cornice del Teatro Mediterraneo di Napoli.

La manifestazione, indetta dall'Ufficio Centrale del Dopolavoro ed organizzata dal D.L.F. di Napoli, ha riscosso un pieno successo di partecipanti e di pubblico.

Ben 92 canzoni sono pervenute al Comitato Organizzatore del Festival, e, fra esse, una Commissione di esperti, particolarmente qualificata, ha scelto le venti migliori da ammettere al Festival.

Il Festival è stato articolato in due serate di spettacolo nel corso delle quali le canzoni selezionate sono state presentate al pubblico e proposte al giudizio di una Giuria composta dai quattordici Delegati dei Compartimenti Ferroviari e da sette persone estratte a sorte fra i presenti in sala.

Eseguite magistralmente dalla orchestra De Angelis ed interpretate da cantanti di fama nazionale quali Tullio Pane, Maria Paris, Mario Abbate, Paola Orlandi, Luciano Rondinella ed altri non meno bravi, tutte le canzoni sono state calorosamente applaudite dal numerosissimo pubblico che affollava ogni ordine di posti.

Al termine della seconda serata, cui la partecipazione dell'attore Nino Taranto ha conferito carattere squisitamente e deliziosamente partenopeo, sono state proclamate vincenti le canzoni:

— *Doce si' tu* di Mario Festa del DLF di Napoli - 1° Premio;

— *Luna lu'* di G. Cortese del DLF di Roma; *E curre treno* di Minichini del DLF di Napoli;

Vintunora di A. Marfella del DLF di Napoli - 2° Premio a pari merito.

— *Occhioni Blu* di M. Benazzi del DLF di Bologna; *Lucietta* di E. Rota del DLF di Venezia - 3° Premio a pari merito.

Un particolare elogio deve essere rivolto al Dopolavoro di Napoli ed al suo Presidente dr. Luiciano per la perfetta organizzazione del Festival.

Nino Taranto Capo Stazione d'altri tempi

Maria Paris al microfono

XI CAMPIONATO NAZIONALE DI BOCCE

In attuazione del programma di attività sportive predisposto dal Dopolavoro Ferroviario per l'anno 1960, ha avuto luogo a Treviso l'XI Campionato di Bocce S.I. tra ferrovieri, abbinato al « Trofeo Alpino ».

Hanno preso parte al Campionato 252 ferrovieri appartenenti a 46 Sodalizi di 13 Compartimenti.

La manifestazione, cui le Autorità Comunali e Provinciali di Treviso avevano concesso ogni appoggio e la più ampia collaborazione, ha riscosso vasta eco anche al di fuori dell'ambiente ferroviario. Un numerosissimo pubblico, infatti, ha seguito con interesse lo svolgimento delle gare e le alterne vicende della competizione che, specie nella fase conclusiva, ha avuto momenti di entusiasmante incertezza data la perizia davvero eccellente delle formazioni finaliste.

Il successo della bella manifestazione ha dimostrato, ancora una volta, la vitalità di questo antico sport che, pur semplice nella sua struttura essenziale, presenta tuttavia motivi di suggestivo interesse specialmente quando il giuoco viene condotto, così come è avvenuto nel corso del Campionato di Treviso, su un piano di perfezione tecnica e di prestigiosa abilità. Non per nulla i Ferrovieri italiani sono considerati tra i più validi bocciofili anche in campo internazionale.

Il Campionato è stato vinto dai colleghi Guagnini e Rovato, soci del D.L.F. di Voghera.

OPERA PREVIDENZA

ASSEGNI SCOLASTICI 60-61

L'Opera di Previdenza per il personale delle Ferrovie dello Stato ha aperto il consueto concorso per il conferimento di assegni scolastici per l'anno scolastico 1960-61 a favore di orfani di dipendenti di ruolo e figli di dipendenti di ruolo a riposo, nonché a favore di figli di dipendenti di ruolo in attività di servizio, purché iscritti a scuole medie superiori (4° e 5° ginnasio, licei, istituti tecnici superiori, magistrali, scientifici, industriali, ecc.) o Università o istituti superiori, comprese le Accademie militari.

In proposito è stato redatto un manifesto al quale si è data la più ampia diffusione mediante affissione in tutte le stazioni, uffici ferroviari, depositi, officine, distributori de « La Provvida », case economiche ferrovieri, ecc.

Si avvertono gli interessati che non potranno essere prese in considerazione le domande che fossero presentate dopo il 15 novembre p.v.

Per informazioni ognuno potrà rivolgersi al proprio impianto.

* * *

L'Ufficio Centrale dell'O.P. comunica:

L'Opera di Previdenza per il personale delle F.S. ha espletato il concorso indetto per il conferimento di assegni scolastici per l'anno 1959-60.

Sono stati conferiti 959 assegni per l'importo complessivo di L. 19.787.000.

ATTUALITÀ D.L.F.

BARI

● Organizzata dal Dopolavoro ferroviario di Bari in collaborazione con l'Azienda Autonoma Soggiorno e Turismo di Trani, si è svolta la seconda gara intercompartimentale di pittura estemporanea ad olio «Città di Trani», alla quale hanno partecipato numerosi ferrovieri dilettanti giunti dai diversi Compartimenti d'Italia.

I premi sono stati assegnati: 1) premio di L. 50 mila del D.L.F. di Bari al sig. Vito Giacobbe di Bari; 1) premio di L. 50 mila ex aequo al dott. Nino del Turco di Bari; 2) premio di L. 30 mila al sig. Angelo Caputo di Foggia 3) premio di L. 25 mila dell'A.S.T. di Trani al sig. Guglielmo Salvetti di Bergamo; 4) premio di L. 20 mila al sig. Alessandro Conte di Bari; Coppa d'argento del dott. Bassi al sig. Sisto di Bari, quinto classificato. Anche le opere non premiate sono state molto apprezzate dalla Giuria.

FIRENZE

● La Mostra Compartimentale di arti figurative, ospitata nelle sale del Dopolavoro ferroviario fiorentino, ha accolto una pregevole selezione di opere che ancora una volta hanno rivelato l'elevata sensibilità artistica dei ferrovieri toscani. Oltre una cinquantina di dipinti di varia tendenza, incisioni e disegni hanno destato l'interesse e l'apprezzamento dei visitatori.

● Alla presenza del Direttore Compartimentale di Firenze e di autorità civili, a Marina di Grosseto è stato inaugurato uno stabilimento balneare realizzato dal Dopolavoro Ferroviario di quella città. Il nuovo complesso è costituito da un fabbricato a due piani, comprendente dodici camere da letto, un ampio ristorante, una sala di soggiorno e ventiquattro cabine in muratura.

● A chiusura del corso di pianoforte, svolto dalla prof. Luisa Di Bilio, dodici allievi hanno eseguito un saggio musicale che è stato molto applaudito dal numeroso pubblico presente. Il Direttore Compartimentale, ing. Bagnoli, che ha assistito alla manifestazione, ha avuto parole di elogio sia per l'insegnante che per i giovani esecutori.

Settebello

FILM GIORNALE 37

AL VILLAGGIO "ANGELINI"

consegnati i primi 300 appartamenti a famiglie di ferrovieri

NOTIZIARIO

L'ARLECCHINO

nuovo elettrotreno della serie ETR 250

ATTIVATO ALL'ESERCIZIO

il ponte in ferro sul torrente Malone

ATTIVITA' SOCIALI

INAUGURATO

il 1° Centro di riabilitazione per ferrovieri « motulesi »

S. CRISTOFORO 1960

2a giornata del ferroviere

VARIETA'

SI GIRA

« Femmine di lusso » a Roma Tiburtina

Per proiezioni telefonare al 4670 centr.: int. 3823 e 3312

NOTIZIARIO DI VILLA PATRIZI

MOVIMENTO DI FUNZIONARI

Ha raggiunto i limiti di età il Direttore Centrale di 1ª cl. ing. Stefano Menghi, del Servizio Materiale e Trazione, al quale porgiamo i nostri fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione nelle sue due ultime riunioni ha esaminato, esprimendosi favorevolmente, numerosi provvedimenti riguardanti il personale, tra i quali si segnalano i seguenti:

Nomina di 1 Direttore Compartimentale di 1ª cl. e 3 **promozioni** a Direttore Centrale.

Promozioni al personale direttivo per anzianità ai meritevoli senza limitazioni di posti in base al cessato R.P. o per merito comparativo a ruolo aperto in base all'attuale S.G.

Promozioni a Segretario superiore di 1ª cl. e qualifiche equiparate per gli anni 1959 e 1960.

Promozioni ad honorem alle qualifiche del personale direttivo, a quelle del personale dirigente dell'esercizio di competenza del Ministro, ed a Segretario superiore a qualifiche equiparate, per i dipendenti collocati a riposo nell'anno 1959.

Retrodatazione ai sensi dell'art. 5 della legge 471/1958, di numero 33 promozioni conferite con decorrenze varie in favore di altrettanti dipendenti ex combattenti della guerra 1940-45 od assimilati.

Anticipazioni degli aumenti periodici di stipendio per le qualifiche di Segretario Superiore ed equiparate per gli anni 1959 e 1960 nonché per le qualifiche di Segretario Capo ed equirate per l'anno 1960.

Nomine di 23 medici effettivi di Reparto, che andranno a coprire altrettanti posti resisi vacanti nei Compartimenti della Rete.

Graduatoria di merito del concorso a 8 posti di Ispettore fra abilitati all'esercizio della professione di medico-chirurgo.

Graduatoria di merito del concorso pubblicato a 40 posti di Interprete in prova.

Graduatoria di merito del concorso interno per l'avanzamento al grado 6° del gruppo C del preesistente Regolamento del personale, con decorrenza 1-1-57.

Graduatoria di merito dei concorsi speciali per Aiuto Applicato e Aiuto Applicato Stenodattilografo, riservati alle vedove ed orfane di ex dipendenti ferroviari.

Concessioni di viaggio agli Assuntori e loro coadiutori.

Costruzione di un fabbricato uffici, spogliatoi e mensa per il personale nel Deposito Locomotive di Treviso.

Sistemazione dei dormitori di Ancona, Pescara, Pesaro, Civitanova, Fabriano, Tavernelle e Fermignano mediante la sostituzione o impianto di nuovi apparecchi igienico-sanitari, la costruzione di nuovi impianti di riscaldamento, rifacimento di pavimenti, sistemazione di tetti ed infissi, nonché la creazione di camere d'aria ventilate sotto alcuni solai dei piani terreni allo scopo di impedire il diffondersi dell'umidità.

Costruzione di impianti sportivi del Dopolavoro Ferroviario nella zona del Deposito Locomotive di Roma Smistamento, in sostituzione di quelli attualmente ubicati nel comprensorio di S. Agnese. Verranno realizzati campi di calcio, di bocce e pallacanestro, una pista per l'atletica, una tribuna coperta e un fabbricato per i servizi.

Lavori per dotare di acqua 75 case cantoniere della linea Reggio Calabria-Metaponto.

Sistemazione di circa 400 alloggi nelle Case Cantoniere sulle varie linee della Rete.

Costruzione di 12 fabbricati per complessivi 114 alloggi a Domodossola, Cassano Spinola, Genova, Firenze, Arezzo, Palmi, Roccella Ionica, Reggio Calabria e Catania Acquicella e **costruzione** di un fabbricato ad uso dormitorio per il personale viaggiante e di macchina nella stazione di Potenza Inferiore. Il progetto per quest'ultimo edificio prevede 95 posti letto in camere singole, la mensa con i servizi annessi ed un'aula per i corsi professionali.

Concessione di un contributo di 50 milioni di lire per la organizzazione della Befana 1961 a favore dei figli dei dipendenti in servizio od in pensione, iscritti al Dopolavoro Ferroviario.

Proroga al 31-12-1960 della partecipazione dei rappresentanti del personale con voto consultivo nelle Commissioni di avanzamento.

Esenzione, ai fini della nomina a stabile, dall'obbligo di conseguire tutte o alcune delle idoneità od abilitazioni, da accordare al personale dell'esercizio assunto in una delle qualifiche iniziali in base alle speciali disposizioni di legge riguardanti gli invalidi di guerra o al personale in prova della citata categoria ammesso al trattamento previsto dal 1° comma dell'art. 49 S.G.

Il Consiglio di Amministrazione si è pure pronunziato favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie; ha inoltre esaminato vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riapertura di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio, riammissioni in impiego, ecc.

PREMIO DI OPEROSITA'

In vista dell'approvazione del noto schema di disegno di legge di modifica alle D.C.A., recante miglioramenti alle competenze accessorie del personale, l'on.le Ministro ha dato benestare acché ai dipendenti dell'esercizio che hanno beneficiato dei nuovi orari di lavoro, in base alla disciplina introdotta in materia dal D.P.R. 2 aprile 1960, n. 433, sia transitoriamente conservato — sino a quando non diverranno operanti i cennati miglioramenti economici — lo stesso quantitativo di premi di operosità loro spettante prima dell'attuazione della disciplina anzidetta.

L'ammontare dei premi liquidati in più al titolo in questione sarà peraltro recuperato in occasione dei conguagli in sede di liquidazione degli arretrati relativi agli aumenti delle competenze accessorie.

La provvisoria conservazione del trattamento di premio di operosità viene concessa allo scopo di evitare un immediato svantaggio economico a quei dipendenti che hanno fruito della riduzione a 48 ore settimanali dei turni di durata superiore e a 46 ore di turni di durata pari a 48 ore, con perdita del premio di operosità per le giornate in cui, oltre i normali riposi, sono lasciati liberi dal servizio.

Analogamente, è stato disposto che nei confronti del personale operaio e di manovalanza lavorante a premio di maggiore produzione detto premio sia liquidato, dalla data di entrata in vigore delle nuove norme sugli orari di lavoro (2 aprile 1960), tenendo conto delle seguenti più elevate paghe base orarie calcolate in relazione alla nuova durata media giornaliera di lavoro derivante dall'applicazione del provvedimento in principio citato.

Operaio specializzato L. 247; Operaio qualificato di 1ª cl. L. 229; Operaio qualificato L. 217; Aiutante operaio a.p. L. 204; Capo squadra manovali L. 198; Manovale L. 184.

Per effetto delle suddette maggiori paghe base orarie valevoli per la liquidazione del premio di maggiore produzione, sarà poi determinato, a decorrere dal 2 aprile scorso, il premio di rendimento globale tuttora in uso presso alcuni impianti riparatori del Servizio Materiale e Trazione, fermo restando che gli importi di tale ultimo premio non dovranno superare l'80% dei guadagni conseguibili con il premio di maggior produzione stesso. (Circ. P. 3.2.3/49500 del 16 luglio 1960).

INDAGINI SULLA PUBBLICA OPINIONE

La struttura della Sezione 7ª (Relazioni Aziendali) del Servizio Affari Generali è stata recentemente completata con un **Reparto Recezione e Studi sulla Pubblica Opinione**.

Questo Reparto viene a rappresentare lo strumento essenziale per lo stabilimento ed il funzionamento del «canale di ritorno» delle pubbliche relazioni, che si aggiunge al primo, quello destinato all'informazione «dall'Azienda verso il pubblico», attuato mediante la Stampa, il Cinema, le Mostre, ecc.

Lo studio dell'O.P. colma dunque una grave lacuna dell'organo preposto alle R.P. e tende a realizzare, sia pure progressivamente, una sempre maggiore aderenza dell'attività aziendale alle esigenze e ai desideri dell'utenza.

Il compito del Reparto sarà comunque assai complesso, in quanto esso dovrà rivolgersi non soltanto a particolari Pubblici individuati o individuabili (corrispondenti alle categorie della clientela), ma a quello più vasto comprendente — almeno parzialmente — l'intera collettività nazionale.

Tutto ciò — ovviamente — senza invadere la competenza del settore delle indagini di mercato, riservato al Servizio Commerciale e del Traffico, il quale svolge codesta attività avvalendosi delle tecniche peculiari di tal genere di informazioni.

Nella fase attuale, detto Reparto sta provvedendo ad uno studio preliminare, che consenta di impostare l'azione futura su basi razionali e produttive. A questo fine, ha già preso contatto con Enti e Istituti qualificati (Università, Istituto di Statistica, ecc.) per addivenire ad una soddisfacente programmazione generale.

ASSUNTORI
APPLICAZIONE DELLA LEGGE 1236/1959

In dipendenza della legge 30.12.1959, n.1236, sul trattamento giuridico ed economico degli assuntori ferroviari, e sempre in attesa che la materia possa essere tutta disciplinata compiutamente in applicazione della legge stessa, è stata diramata la Circ. P.2.1.4/47600 del 16.6.1960 contenente una serie di disposizioni generali.

PREMIO DI MAGGIOR PRODUZIONE

Con Circ. P. 3.2.3/49400 del 15 luglio 1960 il Direttore Generale ha indicato le norme generali per l'applicazione del premio di maggior produzione negli impianti riparatori F.S.

Perchè manovale?

Riceviamo e pubblichiamo:

Signor Direttore di « Voci », da molto tempo mi ero prefisso di scriverLe, forse già prima del Marzo 1958 nel cui numero venne pubblicato un articolo a firma di Michele Piciocchi ed intitolato « Il manovale questo sconosciuto », ed al quale io intendo ora modestamente dar seguito, confidando soprattutto nella Sua gentile ed umana comprensione.

Ho atteso, come dicevo, molto tempo prima di scriverLe, perché speravo che qualcun altro, molto più qualificato di me, rispondesse all'appello già lanciato rendendosi in tal modo interprete e benemerito della numerosa categoria dei MANOVALI per quanto riguarda appunto la loro poco decorosa e totalmente impropria denominazione.

Quel nome, afferma giustamente il Piciocchi, getta una zona d'ombra anche sui parenti, sulla moglie, sui figli, sulla fidanzata di lui, del manovale. Non perché il loro caro sia immeritevole del loro affetto e della loro stima, ma semplicemente perché manovale significa appartenere all'ultimo gradino della gerarchia di tutti i lavoratori, di quelli che pur benemeriti verso la società, esplicano sempre funzioni modestissime e prettamente manuali come suol accadere appunto per chi manchi di una specializzazione e di una qualifica. Il manovale della Ferrovia, invece, sebbene appartenente anch'esso all'ultimo gradino della gerarchia ferroviaria, tutto fa all'infuori del vero e proprio lavoro di manovalanza.

Il manovale può essere adibito ai lavori più vari e disparati che non escludono mai, però, responsabilità ed attitudini: dal deviatore al manovratore, dal guardasala al veicolista, dal lavoro nelle officine a quello degli impianti elettrici e di segnalamento ed alle volte addirittura alla condotta dei treni fino ai compiti più umili come quello di accudire alla pulizia dei locali e degli uffici.

Conosco dei manovali che utilizzati in lavoro di ufficio disimpegnano con capacità e competenza il compito affidato loro, così da sembrare dei veterani impiegati.

Senza poi contare il manovale distaccato presso i vari servizi compreso quello del personale viaggiante. A tutti noi, prima o poi, sarà capitato di incontrare su qualche treno un manovale addetto alla controlleria, ma difficilmente lo avremo visto impacciato o indeciso nel disimpegnare il suo compito.

Insomma, il manovale, l'uomo adatto ai mille compiti, l'uomo indispensabile per la nostra grande Azienda, colui che nulla chiede e che più spesso sacrifica tutto ed alle volte anche la vita pur di fare il suo dovere, non può certamente dirsi soddisfatto per quanto riguarda la sua impropria denominazione.

Nulla si tratterebbe di cambiare per ciò che riguarda le sue mansioni, tutto dovrebbe rimanere immutato tranne il nome. Non so suggerire un nome diverso da attribuire ai manovali. Sta di fatto che a molte migliaia di colleghi sparsi per tutta la rete ed appartenenti ai più disparati servizi, sarebbe gradita qualsiasi altra denominazione che venisse a mutare questo stato di disagio morale in cui tutti noi manovali delle Ferrovie dello Stato ci sentiamo.

Tullio BATTISTINI
Staz. F. S. di Pisa S. Rossore

I lettori ricorderanno probabilmente l'articolo del dr. Piciocchi (pubblicato su « Voci della Rotaia » n. 3, marzo 1958) dal quale trae spunto la lettera che pubblichiamo in questa pagina.

Effettivamente, la nostra valorosa Fanteria Ferroviaria si sente a disagio sotto una qualifica che male le si addice.

Perciò « Voci della Rotaia » raccoglie la proposta e la gira a tutti i suoi lettori attraverso il

CONCORSO « MANOVALE » OPPURE...

Ognuno può partecipare inviando — entro il giorno 31 ottobre — il sottostante talloncino debitamente compilato alla Redazione del Giornale. Se la nuova qualifica sarà poi approvata in sede competente, tra tutti coloro che l'avranno proposta verranno estratti a sorte i seguenti premi:

1 - Un salottino soggiorno del Mobilificio A.L.T. di Livorno;
2 - Un treno elettrico (fermodello) Fleishman;
3 - Due poltrone da salotto del Mobilificio A.L.T. di Livorno;
4 - Una poltrona da salotto del Mobilificio A.L.T. di Livorno;
5 - Un treno elettrico (giocattolo) Fleishman.

CONCORSO « MANOVALE », OPPURE...

Nuova qualifica proposta .....

Nome e Cognome .....

Indirizzo .....

Numero dell'abbonato (da rilevarsi sulle fascette con cui il giornale viene inviato a domicilio) .....

AVVISI

Collezione banconote italiane fuori corso. In cambio, offro francobolli nuovi et usati, libri, oggetti di arte sicula o prodotti siciliani. Scrivere direttamente F. Rolleri - Piazza Lolli, 16 - Palermo.

Compositore corrisponderebbe con Ferrovieri per scambio vedute artistiche, tecniche e commerciali. Inoltre, cerca autori di versi da musicare. Scrivere: Vincenzo La Torraca - Scalo Rocchetta S. Antonio (Foggia).

CAMBI DI RESIDENZA

97) Cantoniere, Stefano Biasi, 25° Tronco Monopoli, cambierebbe con p.g. Comp.to Milano, Torino, Genova; lascia alloggio F.S. 4 vani e ne chiede altro anche privato. Scrivere: Casello Ferroviario km. 690 - Monopoli (Bari).

98) Cantoniere, Giuseppe Commisso, linea Roma-Civitavecchia, cambierebbe con p.g. Comp.to Genova, Genova loco e vicinanze. Lascia e chiede alloggio F.S. Scrivere: Km. 52 Ladispoli (Roma).

99) Manovale Stazione Luino (Milano), Vincenzo Bozza, cambierebbe con p.g. Comp.to Bari. Non lascia nè chiede alloggio.

100) Conduttore (abil. c/treno) Carlo Guandalini, DPV Milano C.le, cambierebbe con p.g. di un DPV del Comp.to di Bologna. Non lascia nè chiede alloggio.

101) Manovale (abil. scambi) Dino Degli Esposti, Stazione Domossola, cambierebbe con p.g. del nodo di Bologna, in subordine, del Comp.to di Bologna.

102) Cantoniere, Domenico Ventura, del 12° Tronco Lavori, Stazione F.S. di Arona (Milano), cambierebbe con p.g. Compartimenti Reggio C., Palermo o Napoli. Lascia alloggio privato e non ne richiede.

103) Manovale I.E., Calogero Fior Rosso, 1° Tronco T.E. Roma P.M., cambierebbe con p.g. Comp.to Palermo — preferibilmente linea Licata-Gela o Tratta Elettrificata Messina-Palermo; Messina-Catania. Non lascia e chiede possibilmente alloggio. Scrivere: Via Taranto, 21 - Roma.

104) Cantoniere, Angelo Albrigo, Stazione Mortara (Torino), cambierebbe con p.g. dipendenze Divisione Lavori di Verona. Lascia alloggio F.S. vicinanze della città, chiede C.C. o altro alloggio patrimoniale. Scrivere: Via Pietro Grocco, 1 - Mortara (Pavia).

105) Alunno a.p., Giuseppe Sturiese, Stazione Pinerolo (Torino), abilitato tutti i servizi, cambierebbe con Assistente, p.g. o superiore, movimentista o amministrativo Comp.to Genova e Stazione del Comp.to di Firenze prossime a La Spezia. Non lascia nè chiede alloggio.

106) A. Macchinista, Giuseppe Geria, Dep. Loc. Reggio C., cambierebbe con p.g. Dep. Loc. Genova — La Spezia — Livorno. Lascia alloggio F.S. 3 camere e accessori e chiede altrettanto. Scrivere: Via Bligny 5/5 Rione S. Caterina. Reggio Calabria.

107) Cantoniere, Umberto Facciolì, 24° Tronco Torino Sm.to, Com.to Torino, cambierebbe con p.g. Compartimento Verona, possibilmente vicinanze Verona. Lascia alloggio F.S. 3 vani e non chiede alloggio. Scrivere: Via Bisalta, 13 - Torino.

108) Manovale Movimento, Alfio Ghinelli, Stazione Como S. Giovanni (Milano), cambierebbe con p.g. Comp.to Bologna. Non lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Piazza Roma, 15 - Como.

109) Coadiutore, Renato Gorla, Assuntoria di Berchidda (Cagliari), cambierebbe con p.g. Comp.ti Torino-Milano.

110) Alunno in servizio nel Com.to di Torino, cambierebbe con p.g. della Stazione di Livorno o del Comp.to di Firenze. Non lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Francesco Papotto - Ufficio Grande Velocità - Stazione F.S. Novara.

Una rappresentanza del Gruppo torinese «Amici della Rotaia» si è recata in visita agli impianti ferroviari di Milano Lambrate. La giornata, trascorsa interamente e intimamente nel mondo e nella vita delle Ferrovie, è stata entusiasmante e sopratutto utilissima per arricchire il già cospicuo bagaglio di nozioni dei partecipanti nel campo «trazione e movimento». Gli impianti visitati sono stati: il cimitero delle vecchie locomotive a vapore; la rotonda dei mezzi in servizio; la sella di lancio dello Smistamento. I componenti il Gruppo Torinese ringraziano tutti i funzionari e il personale dell'esercizio per l'assistenza avuta durante la visita.

ANCONA

● **Si è svolta a Rieti**, presenti oltre un centinaio di Capi Impianto, la premiazione dei vincitori del Concorso Comp.le per abbellimento floreale delle Stazioni ed Impianti Ferroviari. Al primo posto della graduatoria è risultata la stazione di Senigallia. Numerosissimi premi, unitamente all'attestato di benemerenza, sono stati distribuiti dal Direttore Comp.le ai titolari degli impianti che si sono particolarmente distinti nel Concorso. Il Direttore Comp.le nell'esprimere l'elogio per i risultati conseguiti, ha impegnato il personale a continuare nell'opera intrapresa per rendere sempre più belli, propri ed accoglienti i luoghi di lavoro.

● **L'Ispettore Capo Superiore** dottor ing. Diana ha assunto la Dirigenza della locale Divisione Lavori. Al funzionario, già conosciuto ad Ancona, ove in passato aveva svolto incarichi di dirigenza sempre nell'ambito del Servizio Lavori, l'augurio di fecondo lavoro di «Voci della Rotaia».

● **Ha recentemente lasciato** il servizio per raggiunti limiti di età e di servizio l'Applicato Capo Alessandro Ciancia degli Uffici della locale Divisione Commerciale e del Traffico. Auguri di benessere.

● **Nella sede estiva del D.L.F.** di Ancona, allo Scalo Marotti si è svolto alla presenza di numerosissimo pubblico il 2° Concorso Comp.le di Arte varia, riservato ai Ferrovieri ed ai loro familiari. Al termine della manifestazione le Autorità presenti hanno proceduto alla premiazione dei vincitori.

A. Rosso

E' nato Carlo, figlio della Signora Maria Grazia Tuninetti in Aragno e nipote del caro amico Alberto, Segretario di Redazione di «Voci». Alla signora Maria Grazia, all'amico Alberto ed alla signora i nostri più fervidi auguri.

BARI

● **Festeggiato dal personale di stazione** e salutato dal Direttore comp.le, ing. Bastianelli, nonché dal Capo Divisione Movimento, ing. Astrologo, ha lasciato la dirigenza di Bari C.le il Capo Stazione Sup. cav. Gennaro Schellembrid, perché collocato a riposo. Pure il Segretario Sup. Raffaele Muscedra della Divisione Ragioneria ed il Capo Gestione P.le di Taranto Luigi Albamonte hanno lasciato il servizio per limiti di età. Agli ottimi amici, vada il cordiale saluto di commiato di «Voci della Rotaia».

● **Un gruppo di amici**, Rizzi, Brescia, Verna, Rossano, Lella, Forlenza, Zupo, Valerio, Fiore, Demattia, per onorare la memoria del collega ex Revisore Capo Biagio De Martinis hanno fatto pervenire all'Amministrazione dell'erigenda Casa del pensionato ferroviere la somma di L. 5.500.

● **CICOGNA EXPRESS:** Raffaele Giovanni, al Coadiutore P.le della Segreteria Comp.le Ughetto Gattolla; Giuliano, al Segretario P.le della Segreteria Comp.le Gaetano Fasano; Nicola, al Segretario della Segreteria Comp.le Gaetano Girasole. Tanti auguri.

● **BINARIO DIECI:** Filomena, figlia del Coadiutore P.le Pietro Pugliese ha conseguito la licenza elementare con tutti dieci; Giuseppe, figlio del Capo Stazione di 1ª cl. Lorenzo Roca di Bari S. Giorgio è stata promossa alla 1ª media con tutti otto. Bravissimi!

N. Zingarelli

BOLOGNA

● **Con punteggi che vanno dai 24 ai 28/30**, i ferrovieri hanno primeggiato negli esami finali del corso di Esperanto, sostenuti presso un Liceo-Ginnasio cittadino. Si accresce così di una ventina di unità il già nutrito gruppo di ferrovieri dalla stella verde.

● **Uomo ed usciere di vecchio stampo**, ha lasciato il servizio (39 anni circa) Gaetano Guandalini dell'O.M.R. Il suo alto berrettone all'antica, il suo sommesso ed innocuo brontolio e più ancora la sua limpida bontà non saranno dimenticati tanto presto. Felice riposo, buon Guandalini.

A. Sensi

CAGLIARI

● **L'ing. Carlo Sanna**, Ispettore Capo e Vice Capo Divisione Materiale e Trazione, ha lasciato Cagliari per superiore incarico presso il Servizio Affari Generali in Roma. I ferrovieri di Cagliari si sono riuniti attorno a lui all'atto della partenza, tributandogli una sincera e calorosa manifestazione di simpatia.

● **Festeggiati dai superiori**, colleghi ed amici, hanno lasciato il servizio per limiti d'età il Cav. Azelio Filippi, Coadiutore Tecnico Capo della Divisione Lavori, il Macchinista T.M. Luciano Deidda del Dep. L. di Cagliari, Franceschino Picciau, Operaio qualif. del D. L. di Cagliari, Pasquale Manca, Operaio a.p. e Giuseppe Mocci, Op. Qual. della Squadra Rialzo di Cagliari. Auguri.

● **Anche quest'anno**, a cura degli Impianti della Trazione di Cagliari e Sassari, si è festeggiato il Sacro Cuore di Gesù. Le cerimonie hanno avuto luogo presso i Depositi Locomotive, ove sono state celebrate funzioni con l'intervento di S.E. Monsignor Botto, Arcivescovo di Cagliari, e di Monsignor Loriga, Coadiutore di Sassari. I Presuli hanno rivolto ai presenti parole di circostanza e sottolineato la necessità che l'espletamento dell'attività ferroviaria si svolga in un clima spiritualmente sano e la importanza del buon esempio educativo nell'ambito familiare.

● **Angelo Fisichella**, deviatore della Stazione di Cagliari è il Campione Sardo del Tiro al Piccione per l'anno 1960. Un'artistica coppa e il vistoso monte premi di L. 300.000 messi in palio per l'occasione sono stati incentivi per i concorrenti. Il collega Fisichella, ottimo tiratore, ha vinto con sette piccioni su sette. Gli auguriamo ancora molti bis.

● **A Cagliari, nel campo di tiro a volo a Ponte Vittorio** si è svolta la gara di tiro a piattello, valevole per l'aggiudicazione della Coppa «Francesco Arrais» posta in palio dalla Direzione Compartimentale di Cagliari. Alla manifestazione hanno partecipato numerosi tiratori ferrovieri dell'Isola, tra cui diversi elementi esordienti. Coppa, medaglie e premi sono stati consegnati dal Direttore Compartimentale dott. GAZZEI il quale ha ricordato con significative parole la figura di Francesco Arrais, pioniere del tiro a Volo in Sardegna e ferroviere esemplare. Anche questa gara è stata appannaggio del solito Fisichella della Stazione di Cagliari.

● **BINARIO DIECI:** Francesca Lasi è stata promossa alla 2ª media con tutti sette e otto; Paolo Lasi invece promosso alla 5ª elementare con la media del 10 e agli esami di ammissione alla 1ª media con la media dell'8. Un bel salto! Auguri ai due fratelli ed al loro papà Saverio, Macchinista 1ª cl. del D.L. di Cagliari. Angelo Bernardini, studente del 2° anno della facoltà di Ingegneria presso l'Università di Cagliari, e Pier Giorgio, studente ginnasiale, figli del Segretario Capo Benedetto della Divisione Movimento, hanno vinto due borse di studio messe a concorso dalla Provincia di Cagliari per l'anno 1959/60. Congratulazioni.

● **MARCIA NUZIALE:** per Corrado Tiralongo, Segretario della Divisione Trazione e per l'insegnante Sig.na Maria Rizza; per il Conduttore del D.P.V. di Cagliari Sanna Giovanni e per la Signorina M. Rosaria Frelini che hanno coronato il loro bel sogno d'amore proprio nel 25° anniversario delle nozze dei genitori dello sposo i sigg. Sanna Luigi op. qual. 1ª cl. del D.L. di Cagliari e Rina Defazio. «Voci» porge il suo augurio di ogni bene alle felici coppie.

A. Luchi

L'on. Foderaro, Sottosegretario ai Trasporti in carica, pone la prima pietra dell'erigendo nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Sant'Eufemia Lamezia

FIRENZE

● **Cordialmente salutato dall'ing. Bagnoli** e festeggiato con affetto da colleghi ed amici, l'Ispettore di 1ª cl. Bruno Novelli ha lasciato la famiglia ferroviaria per raggiunti limiti di età.

● **Sono stati pure collocati a riposo:** l'Ispettore P.le rag. Pietro Navarro, della Divisione Ragioneria; il Capo Stazione P.le Nello Baisi, di Pisa S. Rossore; il Capo Gestione P.le Gino Papini, di Firenze C.M.; l'Assistente di Stazione Domenico Belvisi, di Firenze S.M. N.; il Manovale Renzo Caribbi, di Pistoia; il Cantoniere Gino Pistoia, di Livorno; il Macchinista di 1ª cl. Alberto Magherini, del Deposito Locomotive di Firenze; l'Operaio di 1ª cl. Azzo Giovannetti, del Deposito Locomotive di Livorno; il Macchinista di 1ª cl. Guido Migliori, del Deposito Locomotive di Firenze e il Capo Treno di 1ª cl. Vasco Melani, del Deposito Pers. Viagg. di Firenze. Rivolgiamo a tutti i nostri più fervidi auguri.

● **Proveniente da Chiusi col treno At. 968** il Macchinista Renato Olmastroni compiva giorni fa il suo ultimo viaggio di ferroviere toccando il traguardo della quiescenza per raggiunti limiti di età. Ad attenderlo in stazione a Siena si trovavano il Titolare e i Capi Aggiunti del locale Deposito Locomotive insieme a numerosi colleghi che lo hanno poi accompagnato nei locali del D.L.F. dove si è svolto un brindisi di commiato.

● **Dopo breve malattia è deceduto** il prof. Sanesi padre dell'ing. Antonio Sanesi funzionario della Divisione Materiale e Trazione di Firenze. I ferrovieri toscani e il nostro giornale rinnovano le condoglianze alla famiglia.

● **A soli 60 anni** è deceduto a Bucine (Arezzo) Armando Bracci, Capo Stazione P.le e «anziano della rotaia». Ai familiari le nostre sentite condoglianze.

A. d'Errico

GENOVA

● **Molto festeggiato da colleghi ed amici,** ha lasciato l'Azienda, per raggiunti limiti d'età, l'Usciere Capo Antonio Agresto dell'Ufficio Collaudi. Al bravo Agresto, i più fervidi auguri di bene e di lunga vita.

● **BINARIO DIECI:** Cosima Palumbo, figlia del Manovale Filippo della Divisione Impianti Elettrici, ha conseguito la licenza della Scuola Media con un punteggio di sette in tutte le materie. Congratulazioni ed auguri.

A. Battaglia

MILANO

● **Il prof. Manfredo Giuseppini,** Ispettore 1ª cl. alla Divisione Lavori, ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età. I colleghi, oltre al dono di un pregiato dipinto (opera di altro collega: il Prof. Folli) gli hanno offerto un rinfresco presso il ristorante di Milano C.le, ove erano stati invitati anche il Direttore Compartimentale ed il Capo Divisione.

Anche il Commesso Riego Zabaglia, della stessa Divisione, collocato in quiescenza è stato cordialmente salutato dai colleghi ed amici.

Ai due neo pensionati gli auguri fervidi di «Voci».

● **Vargas Magnani,** Cantoniere al 49° Tronco Lavori di Tortona, è stato protagonista di un bel gesto di ardimento. A Spinetta Marengo, la ragazza Luciana Boato era precipitata in un pozzo situato nei pressi di casa sua; richiamato dalle grida della pericolante, il Magnani accorreva e, con l'aiuto di altri animosi, riusciva a portarla a salvamento. «Voci della rotaia» si associa al plauso generale per il coraggioso atto.

● **A Milano, quarantotto Agenti** con famiglie hanno preso possesso, in questi ultimi giorni, di altrettanti alloggi situati in quattro palazzine, costruiti per conto della nostra Azienda e facenti parte della serie «patrimoniali di servizio». La spesa complessiva sostenuta ammonta a Lire 106.671.360.

● **BINARIO DIECI:** La Signorina Lina, figlia del Capo Deposito P.le Carmelo Arecchi, titolare del Deposito Locomotive di Pavia, ha conseguito la laurea in lettere antiche e filosofia con punti 103 su 110, mentre il fratello Alberto ha ottenuto la licenza di scuola media inferiore con una media superiore agli 8/10 e la menzione onorevole. Complimenti a tutti.

Stefano Rocchi, figlio del Deviatore Memmo, è stato promosso alla 3ª elementare con la media dell'8.

Marinella Cerri, figlia del Segretario Superiore Alfredo, dell'Ufficio Collaudi Trazione, ha ottenuto la licenza di scuola media, presso la Civica Manzoni di Milano, con la media dell'«8» ed encomio.

Ede, figlia tredicenne del C.S.P.le Dante Venturini Titolare di Melegnano, ha brillantemente superato gli esami di licenza di Scuola Media riportando la media di 8,25/10. Rallegramenti e auguri.

● **CICOGNA EXPRESS:** Wilfrido, ad Aldo Facchini, C. Gestione di 1ª cl. alla Stazione di Bergamo; Enrico, a Pietro Moretto, C. Gestione di 1ª cl. alla Stazione di Brescia; Luisa, al Manovratore Bardone Ernesto, della Stazione di Pavia; Serenella, al Capostazione Orfeo Martinelli, della Stazione di Pavia. Felicitazioni vivissime.

L. Paina

Mario Riva, il popolarissimo presentatore recentemente scomparso, tra l'altro era stato Direttore dei programmi di varietà audiodiffusi su alcuni nostri elettrotreni. «Voci» si unisce al generale rimpianto per la scomparsa dell'umanissimo attore.

GAMBARIE oasi felice per i nostri ragazzi. La Colonia, sita sui piani dell'Aspromonte, a circa 1200 metri sul mare, ospita circa 200 figli di ferrovieri per ogni turno, fornendo loro — con un'attrezzatura modernissima e perfetta — una assistenza igienica-sanitaria di prim'ordine per una salutare e benefica cura climatica

NAPOLI

● **CICOGNA EXPRESS:** La piccola Rita è venuta ad allietare la famiglia del collega Luigi Ercolino della Divisione Commerciale. Alla piccola ed alla signora Luisa, che godono ottima salute, vivissimi auguri.

● **BINARIO DIECI:** Ha conseguito, brillantemente, la laurea in giurisprudenza presso l'Università di Napoli, trattando la tesi in diritto civile «L'incapacità di testare» il giovane Luigi, fratello del Macchinista Agostino Limatola di Napoli Smistamento e figlio del pensionato Umberto. I nostri migliori rallegramenti.

D. Manganelli

PALERMO

● **L'Applicato Capo della Divisione Ragioneria** cav. uff. Giovanni Bruno, ha fatto celebrare, nella Chiesa di S. Orsola, una Messa di ringraziamento in occasione del suo recente collocamento in pensione. E' seguito un rinfresco al quale hanno partecipato il Direttore Com.le ing. Rizzo, il Capo della Divisione Ragioneria dott. Spina, molti funzionari e colleghi. Al caro amico auguri di lunga vita.

● **BINARIO DIECI:** Col massimo dei punti e lode, riscuotendo il plauso del Consiglio Accademico per il brillante svolgimento della tesi in Diritto Amministrativo, si è laureato in Giurisprudenza, appena ventiduenne, Gaetano Zilleri figlio del geometra Carlo, Segretario Superiore della Divisione Ragioneria di Palermo. Al neo dottore congratulazioni ed auguri. Annamaria, figlia non ancora diciottenne del Cap. Aurelio Chindemi, del Reparto Navigazione Messina, ha superato gli esami di maturità classica riportando la media dell'8. Inoltre ha vinto un viaggio in Francia organizzato dal C.I.V.I.S. Alla brava Annamaria vadano i nostri vivi rallegramenti.

G. Caruso

REGGIO CALABRIA

● **La Direzione Centrale** Viveri «La Provvida» ha istituito, nei Compartimenti di Reggio Calabria e di Napoli, un servizio speciale di carro blocco per il rifornimento di generi alimentari nelle località marine sprovviste di negozi «La Provvida» dove, nella stagione balneare, affluiscono anche numerose famiglie di ferrovieri.

Il servizio viene svolto mensilmente sull'intera tratta «Reggio Calabria-Battipaglia» e per le stazioni di Minturno-Scauri, Pozzuoli e Bagnoli, e realizza un'azione calmieratrice in un periodo di sensibile aumento dei prezzi.

● **BINARIO DIECI:** La signorina Ivana Catozza, figlia del Capo Stazione P.le Giuseppe della Stazione di Reggio C.le, già vincitrice di due borse di studio presso l'Università di Messina, ha conseguito la laurea in Giurisprudenza sostenendo brillantemente la tesi «Revoca sulle disposizioni testamentarie»; Rocco Segreti, figlio del Capo Stazione Titolare della Stazione di Pizzo, è stato ammesso al Liceo Classico con ottimi voti; il bravo Pino, figlio del Macchini-

TUTTA LA RETE

sta di 1ª cl. Nicola Garcea del Deposito di Paola, è stato promosso alla 4ª elementare con dieci in tutte le materie. Rallegramenti vivissimi.

A. Cremona

ROMA

(Dai Servizi)

● **Apprendiamo con piacere** che il dr. Colangelo, Ispettore di 1ª cl. del Servizio Movimento si è recentemente diplomato, dopo aver frequentato il corso di formazione Aziendale presso l'Istituto Superiore per la Direzione Aziendale. La consegna dei diplomi è stata fatta dal Ministro on. Ferrari Aggradi durante la cerimonia di chiusura del VII anno accademico avvenuta all'Auditorium C.I.D.A. Al dr. Colangelo i nostri più vivi rallegramenti.

● **CICOGNA EXPRESS:** Fiocco rosa in casa del collega ed amico Adriano Cipriani, della Sezione « Relazioni Aziendali »: è nata Antonella, primogenita, che ha portato gioia e felicità a mamma e papà. Al caro Adriano ed alla sua Signora i nostri migliori rallegramenti. (Min.).

● **BINARIO DIECI:** anche quest'anno Maria Elisa Canovo, figlia del Coadiutore P.le Giovanni del Servizio Personale, ha conseguito la promozione in 2ª liceo con la media superiore agli 8/10 in profitto; una media che esime da ogni commento e ci consente di congratularci vivamente con la bravissima e diligente studentessa. Rosa, la diciassettenne figlia del nostro Agente Giovanni Tignarelli, della Sezione « Relazioni Aziendali », ha superato brillantemente gli esami di maturità classica con la media del 7. I nostri più vivi rallegramenti. Eugenio Fiorillo, figlio dell'Ispettore Capo Superiore, ing. Angelo, ha conseguito (a 17 anni) il diploma di Maturità Scientifica presso il Liceo Righi con la media di 8/10. Rallegramenti vivissimi. Graziella Galmonte, figlia di Giuseppe Galmonte, nostro caro ex collega della Sezione « Relazioni Aziendali » si è brillantemente laureata in Architettura. Un brava di cuore. Maria Elisa Canoro, figlia del Coadiutore P.le Giovanni, della Direzione C.le « La Provvida », è stata promossa al 2° liceo classico con la media dell'8,5. Bravissima!

(Dagli impianti)

● **Nella sala di rappresentanza della Stazione Termini** si è riunito il personale libero dal servizio per offrire un vermut di commiato ai colleghi Capi Stazione P.li sigg. Carlo Ciavattini, Michele Aiesi, Antonio Busoni e Orazio De Leo che hanno lasciato in questi giorni il servizio per raggiunti limiti di età. Alla presenza del Capo Reparto Movimento ing. Frezza e di altri invitati ha parlato il Titolare, Capo Stazione Superiore comm. Alteri. Dopo la consegna di un diploma con medaglia d'oro ai colleghi uscenti è seguito, in una atmosfera di vivissima cordialità, un simpatico rinfresco.

● **BINARIO DIECI:** Bruna e Francesco Volpe, figli del C.S. 1ª cl. a.p. Enrico della Stazione di Ciampino, sono stati promossi rispettivamente alla 4ª e alla 2ª elementare con la media di 8-10 e 9,60-10. Congratulazioni vivissime.

D. Loffredo

VIVONO NEL RICORDO

CADUTI SUL LAVORO

Compartimento di Bologna - Oscar Marri, Manovale, di anni 38, in servizio a Bologna S. Donato, « Staffista » al fascio di Smistamento, veniva investito da un carro in discesa dalla « sella di lancio », mentre con lodevole e generoso intervento cercava di rallentarne il più possibile la corsa, collocando la calzatoia a distanza ravvicinata.

Ai familiari le espressioni della nostra commossa solidarietà.

TORINO

● **Festosamente salutato da superiori** e colleghi ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età il Cav. Augusto Penna, Segretario Superiore della locale Divisione Ragioneria. Al neo-pensionato i migliori auguri di « Voci ».

● **Il C.S. Pr.le Meyer Pasquale,** in servizio dal 1916 ed attualmente Dirigente la Cabina B di Torino P.N., è stato recentemente insignito della onorificenza di Cavaliere dell'Ordine « Al merito della Repubblica Italiana ». Vivissime felicitazioni.

● **MARCIA NUZIALE:** per Martini Giulio Op. q. di 1ª O.M.R. e la sig.na Zabra Rosa; Scagnetto Roberto Op. q. O.M.R. e la sig.na Campo Marisa. Felicitazioni e auguri.

● **CICOGNA EXPRESS:** Roberto a Bruno Samaroli C.T. 1ª; Clara al C.T. Dante Pennoni; Piero a Primo Campese Op. q. 1ª; Domenico a Andrea Fogliati Op. q. 1ª; Franco a Vittorio Danni Op. q. 1ª; Paola a Claudio Gastino Manovale; Leonardo a Giorgio Petraglia Man. Vittorio a Nicola Ponzetti Man.; Nicoletta a Giuseppe Visconti Man. Il Sorvegliante Lavori Arturo Campanini è diventato nonno: la figlia Romana, coniugata ad un ferroviere, e il figlio Gianfranco gli hanno regalato due nipotini: Massimo e Mauro. Tanti auguri. Anche la casa dell'ex Capo Stazione Luigi Guidi di Valenza è stata rallegrata dalla nascita di un altro nipotino: Franco. Alla mamma signora Melita, al babbo, al fratellino Cino ed ai nonni, i rallegramenti e gli auguri migliori di « Voci ».

● **BINARIO DIECI:** Piergiuseppe Piovera, figlio del Capo Squadra Lavori Rinaldo, del 20° Tronco di Omegna, ha conseguito nella sessione estiva il diploma di licenza di Scuola Media con la media dell'8,50. Allo studioso e diligente Piergiuseppe i nostri rallegramenti.

R. Marello

A Sampolo, Padre Critti, Cappellano Compartimentale ha benedetto una nicchia votata alla Madonna di Lourdes. Presenti alla cerimonia: l'ing. Abrignani, Capo della Divisione Materiale e Trazione in rappresentanza del Direttore Comp.le, funzionari, ferrovieri e familiari

TRIESTE

● **BINARIO DIECI:** il dott. Giuseppe Furlan, figlio del Capo Gestione Principale Carlo, è riuscito vincitore nel concorso per tre borse di studio da conferire a figli di ferrovieri, bandito dal C.I.F.I. nel corso del 1957. La consegna dei premi ai vincitori è stata effettuata dal Presidente del C.I.F.I. presso la Direzione Generale F.S., presenti il Ministro dei Trasporti, il Direttore Generale F.S. ed altri alti funzionari dell'Azienda F.S. e dell'Ispettorato Generale M.C.T.C. Al dott. Furlan i più vivi rallegramenti di « Voci della Rotaia ».

L. De Leonardis

VENEZIA

● **Ospiti graditissimi,** un centinaio di figli di ferrovieri francesi e belgi, reduci dalla Colonia montana di Baliabio, e una trentina di figli di ferrovieri belgi, reduci da un soggiorno a Firenze, accolti da funzionari ferroviari e dirigenti del Dopolavoro Ferroviario di Venezia, hanno visitato i maggiori monumenti della città e si sono recati nell'Isola di Murano per assistere alla lavorazione del vetro.

● **Festosamente salutati da superiori e colleghi** hanno lasciato il servizio per raggiunti limiti di età il Capo Stazione Superiore cav. Valentino Palermo, titolare della Stazione di Padova e il Capo Gestione P.le Carlo Sadei della Divisione Commerciale e Traffico.

F. Poli

VERONA

● **Presenti l'ing. Naletto e il dott. Santoni** in rappresentanza del Capo Compartimento, si sono riuniti nei locali del Dopolavoro i ferrovieri della zona di Rovereto, per festeggiare il Capo Stazione Principale cav. Vittorio Zanguio e il Capo Gestione P.le Ottone Dal Fiume, collocati in quiescenza per limiti di età. Ai due funzionari di provato valore, che lasciano il servizio dopo più di otto lustri di attività, l'ing. Naletto ha porto il saluto e il ringraziamento della Azienda. Anche i nostri cordiali auguri.

● **A Bolzano il Vescovo Ausiliare mons. Forer** ha visitato gli impianti ferroviari della città, accompagnato dal Capo Divisione Lavori, ing. Fait, dal titolare della stazione, cav. Cadamuro, e da altri funzionari. Il presule ha rivolto calde parole di simpatia ad un folto gruppo di ferrovieri, esaltando l'importanza sociale della loro fatica quotidiana.

● **BINARIO DIECI:** Fausta Castaldelli figlia del Cantoniere Nicola, di Villafranca (Verona), ha brillantemente superato gli esami di ammissione alle scuole medie, riportando la media dell'otto. Anche la sorella Daniela è stata promossa alla quarta classe elementare con la media del dieci. Auguri.

R. Campagnari

A CARRARA visitate MOSTRA MOBILIO IMEA. Aperta anche festivi. Omaggio visitatori. Rimborso viaggio ad acquirenti. Chiedete catalogo 100 ambienti VR/9 inviando L. 100 in francobolli. Consegna ovunque gratuita. Pagamenti anche rateali. PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AI FERROVIERI. Scrivere indicando chiaramente: cognome, nome, professione, indirizzo, forma di pagamento ed ambienti desiderati alla MOSTRA DEL MOBILIO IMEA CARRARA.

DEBUTTA L'E-646

I modellisti, che pongono volentieri l'accento sul lato «estetico» della ferrovia, hanno accolto con molto piacere il nuovo locomotore E646; ciò non per la sagoma, completamente derivata dall'E636, ma per la brillante verniciatura dei primi esemplari. Anche una nota casa commerciale ha preso rapidamente atto della cosa ed ha sottoposto a verniciatura verde con fascia grigia le carrozzerie dei modelli di E636, già in produzione.

Ma non si tratta ovviamente di novità soltanto esteriore e d'altronde le unità più recenti sono tornate al classico bruno isabella. Noi vogliamo appunto far conoscere all'amatore alcune caratteristiche tecniche della nuova macchina e mostrare al modellista i particolari di carrozzeria che la distinguono dalla precedente E636; si potrà così costruire un interessante modello o, più semplicemente, superdettagliare l'edizione commerciale.

Il locomotore E646 conserva, dell'E636, la lunghezza tra i repulsori (18250 mm) ed il rodiggio (Bo+Bo +Bo; passo dei carrelli 3150 o 2850 mm). La potenza è stata invece portata a 4300 KW, pari a quasi 6000 HP (ricordiamo che, prima del nuovo colosso, il più potente locomotore era l'E428 con 2800 KW). La detta potenza è ottenuta da 12 motori (costruttivamente 6 doppi) equamente ripartiti sugli assi ed inseribili elettricamente in serie (12), serie/parallelo (6+6), parallelo (4+4 +4), superparallelo (3+3+3+3); quest'ultima inserzione applica evidentemente una tensione di 1000 V ai capi di ciascun motore semplice.

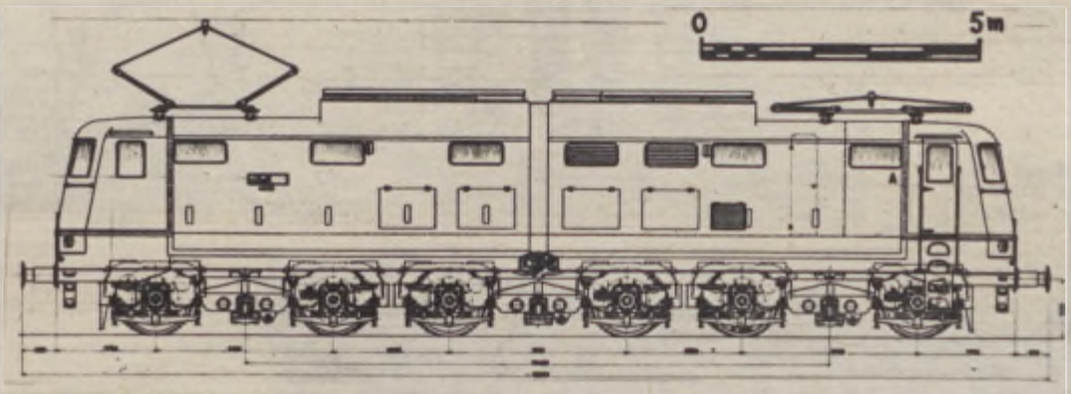
Il valore della resistenza meccanica delle parti rotanti pone un limite superiore alla velocità di rotazione degli indotti nella misura di 1600 giri/minuto. Ciò determina la velocità max della macchina: dato il diametro delle ruote in 1250 mm, col rapporto di trasmissione adottato sulle unità più veloci, e cioè 25/64, risulta un massimo di 145 Km/h. La trasmissione è ad albero cavo ed ingranaggi; altri rapporti usati sono il 20/69 ed il 21/68.

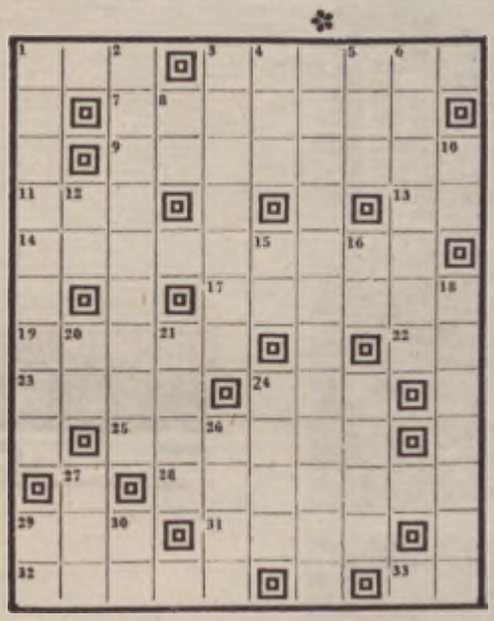
La cassa, come nell'E636, è costituita da due semicabine articolate, simmetriche; sulle testate dei telai di esse sono disposti gli organi di aggancio ed i repulsori.

Le differenze di carrozzeria che interessano la riproduzione modellistica, oltre l'eventuale verniciatura verde/grigia, consistono in portelli, finestrini, griglie mentre nell'approssimazione costruttiva delle scale S, HO, TT (Ricordiamo che le denominazioni internazionali S, HO, TT indicano rispettivamente le scale 1:64, 1:87, 1:120) le strutture dei carrelli sono senz'altro confondibili con le analoghe dell'E636. Riproduciamo un piano schematico d'insieme sul quale si potranno osservare i particolari che ora preciseremo; essi riguardano una delle due fiancate, non presentando l'altra niente di nuovo. Su quella caratteristica dell'E646 è da rilevare anzitutto un nuovo finestrino, in posizione asimmetrica, nella semicabina di destra; inoltre questo ed il vicino a sinistra sono attrezzati a griglie. Quattro portelli di circa 70x100 cm sono posti ai due lati dell'articolazione; solo sui due di sinistra sono ricavati gli aeratori, che nella semicabina di destra sono anzi ridotti a due soli, od addirittura uno. Vi è, infine, a destra, un portello a griglie di circa 45x60 cm.

Auguriamo dunque buon lavoro ai lettori e preannunciamo per un prossimo numero una primizia: la nuova loco da manovra E321 e la sua realizzazione modellistica.

Gio Mantovani





CRUCIVERBA

ORIZZONTALI: 1) Pronome - 3) Un filo d'acqua - 7) Veder chiaro anche dagnani - 9) Tra il piede e la scarpa - 11) Per pungere e cucire - 13) Torino - 14) Immunizzati - 17) Misero, sfortunato - 19) Gli argomenti del Codice Penale - 22) Preposizione - 23) Un quinto di una mano - 24) Italia, Turchia, Romania - 24) Li commettiamo tutti - 28) C'è anche quella diplomatica - 30) Il ma dei latini - 32) Il nome di Pavlevi - 33) Orazione - 34) Il pronome più usato.

VERTICALI: 1) Perno di ferro - 2) Celebre medico greco - 3) La sua denuncia è in gentre sgradita - 4) Nome della Lupino - 5) Preziosi - 6) Città della Sicilia - 10) La migliore farina - 12) Le iniziali del generale Ameglio - 15) Napoli - 16) In mezzo alla stia - 18) Festeggiato e riverito - 20) Esercito Italiano - 21) Quasi del tutto torvo - 24) Un tipo di imbarcazione - 26) Non sono uniche ma quasi - 27) Tra i due fattori - 29) Servizio Personale - 30) Particella nobiliare.

A soluzione ultimata, nella colonna con asterisco, apparirà il nome dell'edificio che accoglie la Direzione Generale F. S.

SOLUZIONE NUMERO PRECEDENTE

ORIZZONTALI: 1) Lesta - 5) Cono - 8) Anna - 9) Vano - 10) Ctc - 11) Sire - 13) Eiffel - 15) Sei - 17) Ami - 18) Tua - 19) Astro - 21) Dog - 22) Re - 23) Elia - 25) Ei - 27) Esitar - 29) Ann - 30) Tor - 31) Train - 33) Orazio - 34) Ao.

VERTICALI: 1) Lacerare - 2) Enti - 3) Sncf - 4) Ta - 5) Car - 6) Onesto - 7) No - 9) Vili - 11) Semola - 12) Ala - 14) Faretra - 16) Eugenia - 20) Sesto - 21) Da - 24) Irti - 26) Inno - 28) Ior - 29) Aa - 32) Ro.

PER LE OLIMPIADI

Per i Giochi della XVII Olimpiade, è stata disposta l'emissione di una serie di 9 francobolli.

Di essi: i valori da L. 5, 10, 25, 60 e 150, sono stampati in rotocalco su carta bianca liscia, filigrana stelle, formato stampa mm. 37x21, formato carta mm. 40x24, dentellatura 14; quelli da L. 15, 35, 110 e 200, nello stesso formato e dentellatura dei precedenti, sono stampati, invece, in calcografia, su carta bianca liscia senza filigrana.

Il francobollo da L. 5, stampato nel colore bruno giallastro, riproduce l'emblema della XVII Olimpiade.

Il francobollo da L. 10, stampato nei colori arancione e grigio bluastro, riproduce una vista prospettica dello Stadio Olimpico.

Il francobollo da L. 25, stampato nei colori viola malva e bruno seppia, riproduce una vista prospettica del Velodromo che sorge nella zona dell'E.U.R. in Roma.

Il francobollo da L. 60, stampato nei colori verde grigiastro e bruno seppia, riproduce la vista frontale del Palazzo dello Sport costruito nella zona dell'E.U.R. in Roma.

Il francobollo da L. 150, stampato nei colori celeste grigiastro e bruno seppia, riproduce la vista frontale del Palazzetto dello Sport che sorge nella zona del Flaminio in Roma.

I francobolli da L. 10, 25, 60 e 150 sono stati disegnati da T. Marangoni.

Il francobollo da L. 15, stampato nel colore bleu oltremare, riproduce una statua, conservata nel Museo Capitolino, raffigurante un Console Romano (IV secolo) nell'atto di dare inizio ai giochi. Incisore A. Quieti.

Il francobollo da L. 35, stampato nel colore porpora, riproduce la statua del Discobolo, opera dello scultore greco Mirone del V secolo a.C. Incisore M. Canfarini.

Il francobollo da L. 110, nel colore bruno rossastro, riproduce la statua del Pugilatore seduto, conservata nel Museo delle Terme di Roma, attribuita ad Apollonio di Atene, scultore del tardo ellenismo. Incisore M. Colombati.

Il francobollo da L. 200, nel colore verde, riproduce la statua dello Apoxiomenos (atleta nell'atto di detergersi con lo strigile), conservata nel Museo Vaticano e attribuita a Lisippo scultore greco preellenistico del IV secolo a.C. Incisore T. Mele.

BATTUTI ANCHE I RECORDS FERROVIARI

Nelle due settimane delle Olimpiadi, a Roma Termini si sono registrate le più alte punte consecutive del movimento viaggiatori italiani e stranieri

VOCI DELLA rotaia

ANNO III - N. 10 - OTTOBRE 1960

VOCI DELLA rotaia

VIAGGIA IN III LA "CIOCIARA"

L. 40

FRANCIA 0,40 nFr.
SVIZZERA 0,30 Fr.
BELGIO 4 Fr.

VOCI DELLA rotaia

ANNO III - N. 10 - OTTOBRE 1960

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 861.312.

Direttore Responsabile: Mario Pellegrino — **Redazione:** Alberto Ciambricco (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci — **Impaginazione:** Ennio Salvatore.

Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

Stampatore: APOLLON - Via Tiburtina 1292 - Roma - Tel. 419.026-27-28-29.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957

ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia nFr 4
« VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 3.800 Francia nFr. 20 - Belgio Fr. 365.

Per effetto dell'attuazione di nuovi schemi organizzativi, il dr. Luigi Reposini Bucciarelli lascia l'incarico di Redattore Capo di « Voci », sostituito dal dr. Alberto Ciambricco, vice Dirigente del Centro Relazioni Aziendali del Servizio Affari Generali.

A « Gigi » Reposini, che ha lavorato con noi in un clima di fraterna collaborazione, va il nostro augurio più affettuoso.

Ad Alberto Ciambricco — vecchio amico e collaboratore di « Voci » — il più cordiale benvenuto in Redazione.

CAMBIO DI INDIRIZZO

Per evitare disguidi nell'invio del Periodico a domicilio, le variazioni di indirizzo devono essere tempestivamente segnalate alla Redazione a mezzo di un formulario analogo a quello riportato qui di seguito:

Servizio .....

Compartimento .....

Impianto di appartenenza .....

Sigla e numero della fascetta .....

Qualifica ..... **Cognome e Nome** .....

Vecchio indirizzo .....

da sostituire col nuovo indirizzo .....

NUOVE ADESIONI

Continuano a pervenire alla Redazione richieste di invio a domicilio del giornale da parte di agenti che a suo tempo, e per i più svariati motivi, non ebbero modo di sottoscrivere l'adesione alla nuova formula di spedizione.

Invitiamo tutti gli interessati ad inviare direttamente la richiesta alla rispettiva Segreteria Compartimentale, che provvederà ad inoltrarla al competente ufficio contabile e alla Redazione di « Voci della Rotaia ».

LA COPERTINA

Si gira « La Ciociara » a Roma Tiburtina. Interprete principale, con Raf Vallone, è Sophia Loren « retour d'Amerique ». Sophia non ha più la spavalda, aggressiva bellezza della « pizzaiola » de « L'oro di Napoli », ma la « linea » sofisticata delle dive hollywoodiane. I treni non si sono fermati... ma qualche minuto di ritardo c'è stato certo, anche se non è stato riportato sul foglio di corsa...

LE "GIORNATE DELLA ROTAIA" ALLA FIERA DEL LEVANTE

PAROLE CHIARE

Dal convegno di Bari indicazioni positive per un'organica politica dei trasporti

Nel quadro delle « Giornate della Rotaia » si è tenuto a Bari il 1° Convegno sui Trasporti Ferroviari, organizzato dalla Fiera del Levante sotto gli auspici del Ministero dei Trasporti, in collaborazione con la locale Camera di Commercio e con l'Unione Costruttori e Riparatori di Materiale Mobile Ferrotranviario di Milano.

Le F.S. erano rappresentate dal Direttore Generale ing. Rissone, dal Vice D.G. dott. Branca, dagli ingg. Gasparri e Romiti, dai Direttori Com.li di Napoli e di Bari e da altri funzionari. Presenti anche gli ingg. Di Raimondo e Cuttica già, rispettivamente, Direttore e Vice D.G. delle F.S., oltre numerosi docenti universitari, tecnici e studiosi di ingegneria ed economia dei trasporti.

Dopo i discorsi inaugurali ed i saluti di rito ha preso la parola il nostro Direttore Generale. Egli ha esordito affermando che al momento attuale sembrano venuti a scadenza taluni interrogativi riguardanti le F.S. e, in particolare, se e a quali condizioni esse possano diventare una *« Azienda strutturalmente solida, economicamente sana, tecnicamente all'altezza dei tempi »*.

Il disavanzo del bilancio non basta a misurare l'effettiva situazione dell'Azienda e per individuarne le cause non ci si può limitare alle vicende recenti della economia dei trasporti, contrassegnata dall'impetuoso sviluppo della motorizzazione che ha messo bruscamente in evidenza i difetti del nostro sistema ferroviario.

Le Ferrovie italiane, egli ha osservato, furono concepite e costruite in regime di divisione politica della nazione. L'unificazione delle diverse reti ferroviarie, decisa dopo la proclamazione dell'unità nazionale, avvenne mediante la saldatura pura e semplice dei tronchi esistenti, senza tener conto delle future esigenze del paese.

Conseguenze non meno dannose derivarono dal regime di divisione tecnica e amministrativa delle strade ferrate che per molti anni vennero gestite da tre diverse società concessionarie.

Il lavoro di riorganizzazione, iniziato subito dopo la nazionalizzazione avvenuta nel 1905, e che si presentava molto difficoltoso anche per il cattivo stato delle attrezzature ereditate dalle società private, fu ben presto interrotto dalla guerra 15-18. Gli effetti della quale si fecero praticamente sentire fino al 1925. Ma fu solo dopo la crisi del 1930 che cominciarono le grandi elettrificazioni, le rettifiche di alcuni tracciati fondamentali, le nuove costruzioni di rotabili e di impianti: lavori peraltro insufficienti ad assicurare il rinnovo completo delle vecchie attrezzature. Pochi anni dopo scoppiava la seconda guerra mondiale: il resto è storia di oggi.

In ogni caso — ha osservato l'ing. Rissone — il periodo in cui la rotaia detenne praticamente il monopolio dei trasporti terrestri passò senza che le ferrovie potessero migliorare il rapporto fra costi e ricavi e stabilizzare così la propria economia a soddisfacenti livelli di autosufficienza.

E' in questo quadro che vanno collocati i problemi sollevati dallo sviluppo attuale della concorrenza nel campo dei trasporti, che ha trovato le ferrovie in condizioni iniziali di inferiorità.

Messi in evidenza i buoni risultati conseguiti con i più recenti finanziamenti decisi dal Parlamento e dal Governo, l'ing. Rissone ha poi illustrato i punti principali di un'azione di risanamento delle Ferrovie, ormai urgente. Circa la questione delle linee passive, egli ha detto, la soluzione va affrontata all'unico livello dalla quale essa dipende, che è quello politico-parlamentare. Anche la politica degli investimenti pubblici nei trasporti e il coordinamento dei vari mezzi esigono alcune scelte. Occorrerebbe evitare la sovrapposizione di nuove autostrade a pedaggio alle linee ferroviarie fondamentali e decidere se convenga intasare ancor più le strade ordinarie con autotrasporti pesanti a lunga distanza o se non convenga, invece, utilizzare le attrezzature ferroviarie e accrescerne la potenzialità. Per raggiungere questo obiettivo gli investimenti necessari risulterebbero, comparativamente, assai meno onerosi.

Infine, occorre fare il punto sulla situazione di bilancio e alleggerire l'eccesso di oneri finanziari che gravano ancora sull'Azienda. Occorre soprattutto evitare che l'irriducibilità delle spese rigide si converta nella riduzione di spese ritenute — a torto — non rigide, pur riferendosi a bisogni vitali dell'Azienda, come la manutenzione del patrimonio.

Dopo il discorso dell'ing. Rissone, il prof. Stagni dell'Università di Bologna ha svolto la relazione generale, criticando la mancanza di una razionale politica dei trasporti nel momento in cui essa sarebbe stata più necessaria e cioè al termine della ricostruzione. La situazione di crescente deficit ferroviario, confrontata con la sempre più fiorente (almeno nelle

(continua a pag. 4)

L'ing. Rissone, in visita allo stand F.S. Alla sua destra, l'ing. Giovanni Di Raimondo, suo predecessore nell'alto incarico di Direttore Generale della nostra Azienda

PAROLE CHIARE

(continuaz. dalla pag. 3)

apparenze) situazione dei traffici su strada, ha provocato una sempre minore considerazione da parte dell'opinione pubblica e del Governo verso l'Azienda ferroviaria e un conseguente dirottamento di gran parte del reddito nazionale al settore stradale, anche se le non brillanti condizioni della nostra rete stradale avrebbero consigliato altrimenti.

D'altra parte, la sollecitazione sempre più pressante a ridurre il deficit ferroviario, senza però prendere un provvedimento efficace che rimuovesse le cause di fondo del deficit stesso, è stata un pesante ostacolo al rinnovamento dell'Azienda.

Oggi, tuttavia — ha proseguito il prof. Stagni — la fase di stasi tecnica sembra superata, grazie, soprattutto, a due importanti provvedimenti: il piano quinquennale di ammodernamento della rete e la legge sul rimborso degli oneri fiscali. Il primo segna la ripresa degli investimenti patrimoniali nel campo ferroviario. La seconda costituisce il riconoscimento, sia pure parziale, dei motivi ufficiali che conducono al disavanzo dell'esercizio.

Tuttavia molti problemi fondamentali rimangono sul tappeto e la loro soluzione dipende non già dall'Azienda ma dal potere politico. Occorre quindi definire, sia pure con la prudenza che ogni decisione comporta, una politica dei trasporti quale è mancata in questi ultimi tempi.

Il dott. prof. Piero Conti, Presidente dell'Unione costruttori di materiale ferroviario, ha illustrato la proposta fatta dagli industriali del settore alle F.S. per la realizzazione di un piano che, con uno sforzo finanziario considerevole consentirebbe l'immediato inizio della costruzione di circa 6.000 carri refrigeranti. Il sen. Schiavoni, l'ing. Lozupone e il prof. Polese si sono invece soffermati sulla necessità della costruzione della nuova linea Metaponto-Matera-Bari.

Nella mozione conclusiva, approvata alla unanimità, si afferma che è ormai improrogabile l'impostazione di una politica dei trasporti che valga a coordinare gli investimenti nei settori ferroviario e stradale, in modo da assegnare a ciascun sistema di trasporto il più adatto campo di attività. Nel quadro di tale politica — prosegue la mozione — occorre prevedere un graduale ritorno del traffico pesante merci dalla strada alla rotaia, anche allo scopo di rendere più agevole la circolazione stradale per il traffico individuale e leggero. E' necessario inoltre potenziare gli impianti ed il materiale rotabile per adeguarli alle sempre crescenti esigenze del progresso economico. A tale scopo — conclude la mozione — lo Stato deve approntare i mezzi finanziari indispensabili affinché l'Azienda delle F.S. possa attuare i suoi programmi di potenziamento, i quali non debbono gravare sul suo bilancio d'esercizio, trattandosi di oneri che si risolvono in incrementi patrimoniali.

Alla seduta conclusiva ha preso parte, in rappresentanza del Ministro dei Trasporti, il Sottosegretario on. Volpe. Nel suo discorso ha assicurato che il Governo esaminerà con la massima attenzione le indicazioni positive scaturite dal convegno, nella convinzione che «la Ferrovia rappresenta uno strumento vitale ed indispensabile ai fini del raggiungimento delle progressive tappe dello sviluppo economico del Paese».

OBSERVATOR

TURISMO STAGIONALE E XVII OLIMPIADE

LA LUNGA ESTATE

La splendida riuscita delle grandi manifestazioni sportive svoltesi negli scorsi mesi in Italia è stata frutto di una sagace organizzazione cui hanno contribuito molti settori delle principali attività nazionali. Non ultimo, anche se forse involontariamente rimasto un po' in ombra, è stato quello delle Ferrovie dello Stato per il trasporto di una parte non trascurabile di atleti, organizzatori e spettatori convenuti a Roma per l'occasione.

Il merito dei risultati conseguiti torna ad onore di quei ferrovieri che direttamente o indirettamente hanno partecipato agli studi, alla organizzazione ed all'effettuazione dei trasporti.

* * *

Non appena fu decisa l'assegnazione all'Italia della XVII Olimpiade, anche le F.S. presero contatto con gli Enti nazionali cointeressati e con le Ferrovie estere, per inquadrare in un programma minuzioso tutti i prevedibili trasporti ferroviari dall'estero e dall'interno.

Il via fu dato dal Ministro dei Trasporti che, nel maggio 1959, disponeva la costituzione di un Comitato, presieduto dal Vice Direttore Generale delle F.S. dott. Branca, per l'esame di tutte le questioni relative ai trasporti ferroviari ed ai servizi collaterali e per il coordinamento delle varie attività, con la partecipazione non solo dei Funzionari responsabili dell'Azienda, ma anche di numerosi delegati di altri Enti e Organismi. (Ne facevano parte, infatti, i rappresentanti del Comitato dei giochi olimpici, dei Ministeri del Turismo e dei Lavori Pubblici, del Comune di Roma, della Stefer, dell'Atac, dell'Ispettorato della Motorizzazione civile, della C.I.T., della C.I.A.T., dell'Automobile Club, della Compagnia carrozze-letti, dell'I.N.T.).

Tra i molti problemi organizzativi da affrontare, il più importante era quello costituito dalla sovrapposizione del forte movimento di viaggiatori «olimpici», fra il 15 agosto ed il 15 settembre, con il volume del traffico estivo ancora intenso in tale periodo. Si trattava di conciliare un intenso programma di trasporti con la fitta e talora fittissima rete di treni ordinari e straordinari propria della stagione delle vacanze, già da sola capace di destare non poche preoccupazioni.

Perciò, una delle più importanti esigenze fu quella di conoscere col massimo anticipo il presumibile afflusso di viaggiatori dall'estero, per poterli convogliare, per quanto possibile, in treni straordinari compatibili con la rete di tutti gli altri treni già previsti. Accanto alla questione della circolazione, che riguardava anche l'afflusso a Roma ed in altre località sedi di gare dei viaggiatori provenienti dall'interno del Paese, si allineava l'altra, non meno importante e difficile, della disponibilità di carrozze in numero adeguato al bisogno, quando già tutte le vetture del nostro parco erano assorbite dai maggiori servizi stagionali.

Dopo numerosi contatti con le Ferrovie estere ed Agenzie di viaggio fu finalmente possibile convocare a Sanremo, il 5 gennaio 1960, una Conferenza orario internazionale, nella quale furono definiti gli accordi con diverse Amministrazioni straniere e gettate le basi per la collaborazione da attuare nell'occasione; si sta-

DELLE F.S.

dell'Ing.
MARIO
CIRILLO

bili il numero massimo giornaliero di treni per ogni itinerario, la loro composizione e la fornitura del materiale relativo che, in linea di massima, doveva far carico alle Amministrazioni che mettevano in circolazione i treni.

Fu possibile, così, disciplinare tempestivamente l'afflusso ed il deflusso dei treni programmati, stabilendo anche le stazioni di arrivo e partenza dato che non si sarebbe potuto accollare un così gravoso superlavoro esclusivamente a Roma Termini.

I lavori della Conferenza — ai quali partecipavano rappresentanti delle ferrovie francesi, tedesche, svizzere, inglesi, austriache, polacche e svedesi — portarono alla impostazione di una cinquantina di coppie di treni straordinari, ben distribuiti nei giorni e per i vari transiti di confine.

Contemporaneamente, una Commissione costituita dai rappresentanti dei Servizi Commerciali delle stesse Amministrazioni prendeva i necessari accordi circa le condizioni ed i prezzi di trasporto da applicare alle comitive viaggianti con i treni straordinari programmati, i tipi di biglietti da utilizzare, i problemi commerciali derivanti dall'utilizzazione di vetture con cuccette e quelli relativi ai servizi di carrozze-letti, di carrozze-ristorante e di ristoro nei treni stessi.

Parallelamente alla programmazione dei treni straordinari da e per l'estero, si provvedeva a predisporre un'adeguata rete di analoghi treni per l'interno, per convogliare su determinate relazioni viaggiatori e sportivi italiani, ed in particolare coloro che avessero desiderato giungere a Roma per assistere ad una determinata manifestazione e ripartire nella stessa giornata.

Grande attenzione veniva pure portata al trasporto delle comitive con treni ordinari nonché a quello dei viaggiatori isolati, programmando opportuni rinforzi di carrozze ed eventuali sdoppiamenti di treni.

Rilevante la quantità di materiale da assicurare per l'ordinario svolgimento dei trasporti programmati o comunque da prevedersi: se la fornitura, da parte delle Aziende consorelle, delle vetture dei treni straordinari aventi origine nei rispettivi Paesi dette indubbiamente un sensibile apporto, essa non potè tuttavia sopperire a tutte le necessità. Perciò si fece ancora appello alle Reti ferroviarie straniere per ottenere un sussidio di carrozze nel periodo delle Olimpiadi, benché la piena stagione estiva, molto impegnativa per tutti i Paesi, non autorizzasse a sperare gran che nell'aiuto altrui. Tuttavia, trovammo comprensione ed appoggio in alcune Ferrovie estere che, sotto varia forma, fecero in modo di darci qualche sussidio temporaneo di carrozze, sia ritardando la trasformazione di alcune vetture già pronte ad entrare in officina (Svizzera), sia concedendoci l'uso di un certo numero di carrozze per 4 giorni alla settimana (Francia), sia accettando di sostituire con proprio materiale carrozze F.S. di turno in treni internazionali ordinari da e per l'Italia (Francia, Germania, Svizzera).

Con questi ed altri accorgimenti, nonché con una giudiziosa elaborazione di turni e sostituzione di materiale, anche questa, che appariva una delle più gravi difficoltà, poté essere ben fronteggiata.

Infine, nel quadro dei provvedimenti ferroviari, si deve aggiungere l'organizzazione a Roma Termini e nelle altre stazioni interessate di speciali Uffici di informazioni per i viaggiatori.

In perfetto accordo con le Ferrovie dello Stato procedettero tutte le altre Aziende di trasporti urbani di Roma, predisponendo adeguati servizi in coincidenza con i treni.

In particolare l'A.T.A.C. previde l'impiego di oltre 270 autobus in collegamento con i treni nei piazzali esterni delle stazioni, mentre la S.T.E.F.E.R. programmò treni metropolitani di 3 elementi, con frequenza di 4 minuti e possibilità di trasporto di 10-12.000 viaggiatori-ora; altri collegamenti con autobus furono stabiliti dalle due stazioni metropolitane-Est ed Ovest dell'EUR, rispettivamente con il Palazzo dei Congressi e col Velodromo.

Un contatto costante, per tutta la durata delle manifestazioni sportive, fu tenuto fra l'Ufficio Olimpiadi della nostra Direzione Generale e gli altri Enti addetti ai trasporti, col Comitato dei Giochi olimpici e con l'Assessorato alla viabilità del Comune di Roma.

* * *

Va detto a questo punto che all'inizio delle Olimpiadi l'afflusso di spettatori, dall'interno e dall'estero, apparve inferiore alle previsioni, per motivi di carattere vario e generale. Il traffico si intensificò, tuttavia, in una fase successiva, pur senza neutralizzare completamente la primitiva tendenza.

Dall'estero treni straordinari giunsero dalla Francia, Inghilterra, Germania, Svezia, Danimarca, Polonia e Jugoslavia.

In complesso, dal 17/8 al 12/9, tra servizio interno e servizio internazionale si ebbero 170 treni straordinari (di cui 31 di carrozze vuote per la riutilizzazione del materiale) e si impiegarono 4443 carrozze per tali treni e per rinforzi a treni ordinari.

Al finestrino gli olimpionici inglesi di ciclismo

I viaggiatori furono 271 mila. Tali cifre, peraltro, rispetto a quelle relative al complesso del traffico estivo dei viaggiatori da e per Roma, non rappresentano che una modesta percentuale (6% per i treni, 19% per i viaggiatori).

Inoltre, dal 26 agosto al 3 settembre, in occasione delle regate sul lago di Albano, fu istituito un servizio speciale di treni navetta tra Roma Termini e Villini Castelgandolfo, svolto da 44 coppie di treni, che in determinati periodi della giornata si succedevano con intervalli anche di 15 minuti: ma in verità la frequentazione del pubblico non fu sempre pari alla cura posta nel predisporre il servizio.

Il maggior numero di treni straordinari in arrivo (9) si ebbe il 24 agosto e quello dei treni in partenza (pure 9) si registrò il 12 settembre.

Le stazioni più impegnate furono, naturalmente, quelle di Roma: Roma Termini con 87 treni straordinari, Roma Tiburtina con 49 treni e Roma Ostiense con 34 treni.

Anche in questa occasione, come è ormai nella tradizione, i ferrovieri interessati fecero fronte alle esigenze con intelligente impegno, confermandosi pienamente all'altezza della situazione.

Il contributo delle Ferrovie dello Stato può dunque essere considerato come un non trascurabile fattore della regolarità dei trasporti olimpici, così armoniosamente inquadrati nella cornice di quella meravigliosa stagione sportiva.

I nuovi treni policorrenti del 1961

Nell'estate del 1961 nuove comunicazioni celeri, giornaliere Milano-Zurigo e Milano-Parigi verranno effettuate impiegando treni policorrenti di costruzione svizzera. La nuova relazione costituirà un'altra maglia di quella fitta rete di collegamenti internazionali realizzati grazie alla efficace collaborazione delle Amministrazioni ferroviarie che hanno dato vita nel 1956 al raggruppamento TEE (Trans-Europ-Express).

I servizi TEE hanno invero corrisposto molto bene agli scopi per i quali erano stati istituiti incontrando il favore di una scelta clientela di uomini di affari e turisti ai quali è stata offerta la possibilità di collegamenti in giornata tra i maggiori centri commerciali, industriali e di interesse turistico dell'Europa Occidentale.

Al successo dell'iniziativa hanno insieme contribuito la accurata scelta degli itinerari, l'indovinata combinazione degli orari e l'impiego, (fino ad ora) di potenti mezzi a combustione interna che costituiscono il raggruppamento denominato appunto TEE. I nuovi eleganti complessi, studiati e realizzati dalle varie amministrazioni ferroviarie in base a prescrizioni tecniche comuni, hanno permesso di eliminare le notevoli perdite di tempo conseguenti al cambio del mezzo di trazione dei convogli rimorchiati in corrispondenza dei punti di contatto di reti diverse.

Ciò ha consentito, ad esempio, di coprire con il TEE « Mont-Cenis » il percorso Lyon-Milano di 497 km in 5h 30' con un guadagno di circa 4 ore rispetto alle relazioni con materiale ordinario.

Tali mezzi, a causa dei gas di combustione e degli inconvenienti per l'aereazione della lunga galleria del Gottardo, non poterono però essere impiegati sul percorso Zurigo-Milano e fu così che l'importante relazione rimase fuori dei collegamenti TEE.

Restava dunque un vuoto da colmare tra le comunicazioni a nord-ovest interessanti Francia, Olanda, Belgio, Lussemburgo e Germania affluenti a Parigi e a Zurigo via Basilea e quelle più a sud interessanti l'Italia, la Francia, la Germania e la Svizzera e facenti capo a Milano — attualmente tutte assicurate con mezzi della nostra Azienda —; la saldatura tra i due gruppi verrà operata nell'estate dell'anno prossimo con l'attivazione dei collegamenti TEE Zurigo-Milano e Milano-Parigi.

Le difficoltà che si opponevano all'impiego dei complessi a combustione interna via Gottardo saranno superate con la utilizzazione dei nuovi elettrotreni « policorrenti » che verranno forniti dalle Ferrovie Svizzere e che sono in avanzata fase di allestimento.

I problemi connessi all'esistenza di due diversi sistemi di alimentazione nell'ambito di una stessa rete ferroviaria si erano posti da tempo e con particolare urgenza anche per la nostra Azienda. Fin dal novembre 1957 le F.S. misero in servizio sulla Genova-Torino elettromotrici bicorrenti che resero possibile il passaggio dello stesso mezzo motore dalla rete c.a. a quella c.c. senza interruzione nella marcia.

Tra le soluzioni che si ponevano fu preferita quella di accoppiare le normali elettromotrici ad un rimorchio specializzato dotato delle apparecchiature necessarie per la captazione dalla linea aerea e successiva conversione della corrente trifase in continua. Lo stesso rimorchio viene utilizzato per il trasporto dei passeggeri essendo le apparecchiature di conversione, di minimo ingombro, ubicate sotto il pavimento del rotabile in modo da non incidere sullo spazio disponibile per i viaggiatori. La parte più delicata di tali apparecchiature è costituita dai raddrizzatori di corrente e la scelta di essi, in relazione al poco spazio disponibile per la loro sistemazione a bordo e alla necessità di un elevato grado di sicurezza di funzionamento, ha comportato problemi di non facile soluzione.

Problemi analoghi ma complicati dalla presenza di ben quattro sistemi di alimentazione appartenenti a tre reti elettrificate contigue sono stati risolti dalle Ferrovie Federali Svizzere con l'allestimento di elettrotreni policorrenti che, come si è detto, serviranno le relazioni Zurigo-Milano (via Gottardo) e Milano-Parigi (via Sempione).

Sul percorso Milano-Parigi via Sempione si utilizzano infatti i seguenti sistemi:

— Corrente continua 3.000 V. da Milano a Domodossola;

— Corrente alternata monofase 15.000 V., 16,7 periodi da Domodossola a Vallorbe;

— c.a. monofase 25.000 V., 16,7 periodi da Vallorbe a Dôle;

— c.c. 1.500 da Dôle a Parigi.

(I due sistemi a c.c. e c.a. sulla Milano-Zurigo sono compresi in quelli elencati).

I nuovi mezzi che verranno impiegati su tali relazioni sono sostanzialmente atti a passare dalla alimentazione a c.a. della rete svizzera a quella a c.c. italiana e francese e in grado altresì di marciare su quest'ultima alle due tensioni rispettive di 3.000 e 1.500 V.

Per l'alimentazione a c.c. dei motori di trazione sono stati utilizzati raddrizzatori al silicio, di recentissimo impiego in questo campo.

Gli elettrotreni policorrenti ripetono nelle linee esterne, nelle comodità di viaggio e nell'ambientazione accogliente le caratteristiche dei mezzi TEE e dispongono di 126 posti di 1ª classe. Grazie alla notevole potenza dei loro motori le ripide rampe del S. Gottardo potranno essere superate a 85 km/h e, in alcuni percorsi di pianura, potranno essere raggiunte punte di 160 km/h.

I nuovi mezzi sono costituiti da 5 elementi intercomunicanti di cui:

— 3 elementi a 42 posti ciascuno con spazio guardaroba e bagagliaio e due locali per toletta, uno per signori e l'altro con vestibolo, per signore;

— 1 elemento con 48 posti per servizio ristorante e 9 posti per servizio bar, tutti e quattro a corridoio centrale;

— 1 elemento a sei assi con apparecchiature elettriche provvisto di cucina e compartimento di servizio, a corridoio laterale.

In una riunione tenutasi a Zurigo il 3 giugno c.a. e alla quale hanno partecipato alti funzionari delle Amministrazioni ferroviarie svizzera e italiana, è stato preso in esame un progetto di massima dell'orario dei treni rinviando la messa a punto definitiva alla Conferenza Europea degli orari dei treni viaggiatori.

I collegamenti che come già detto, saranno giornalieri, impegneranno tre dei quattro complessi in costruzione e la loro entrata in servizio si prevede in coincidenza con l'entrata in vigore del nuovo orario del 28 maggio 1961.

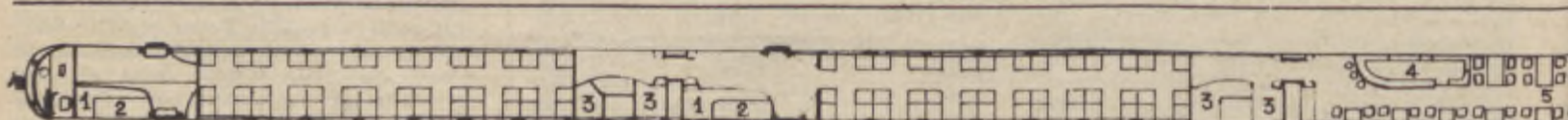
Si pensa di effettuare una coppia di treni pomeridiani fra Milano e Parigi (km. 821) con una percorrenza di circa 8 ore e quindi ad una velocità commerciale e media di oltre 100 km/h e 2 coppie fra Zurigo e Milano con una percorrenza di circa 4 ore, a velocità meno elevata della relazione Milano-Parigi date le caratteristiche della linea.

Sono in corso accordi con i Governi interessati per ridurre al minimo le formalità doganali ai transiti di frontiera.

L'impiego di un complesso policorrente capace di adattarsi a quattro diversi sistemi di alimentazione, che solo qualche anno fa si prospettava come ipotesi limite, sarà tra breve una realtà.

E' un'altra notevole realizzazione che si inserisce nel quadro di quella intensa attività di radicali riforme e di miglioramenti, condotta dalle Amministrazioni ferroviarie europee sotto la spinta delle accresciute esigenze e della concorrenza dei mezzi stradali ed aerei. Così facendo la Ferrovia continua ad assolvere al tradizionale ruolo di stabilire sempre più stretti legami tra genti diverse precedendo e attuando, sul piano concreto, l'urgente istanza di un'Europa unita.

Vincenzo COLAROSSI



LEGENDA: 1) GUARDAROBA; 2) BAGAGLIAI; 3) TOILETTES; 4) BAR; 5) RISTORANTE; 6) DISPENS

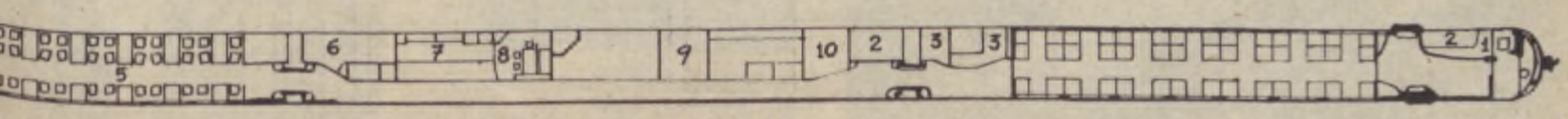
BINARI SOTTO L'ALLUVIONE

Sulla Bolzano-Merano: l'alluvione in fase decrescente.

Le paurose alluvioni abbattutesi sulla Penisola nello scorso settembre, provocarono gravi danni anche alle linee ferroviarie. Centinaia di metri di rilevato furono asportati sulle linee del Brennero, sulla Pontremolese e sulla Grossetana. Il pronto intervento per i lavori di ripristino consentì, malgrado la entità dei danni e il maltempo, di riattivare abbastanza sollecitamente la circolazione, sia pure — in un primo tempo — su un solo binario. Nelle foto, qualche aspetto delle linee colpite.

Lavori per la riattivazione della Grossetana e, a destra, interventi d'emergenza sulla Pontremolese

Sulla Bolzano-Merano: inizio dei lavori di ripristino



) CUCINA; 8) ALLOGGIO PERSONALE; 9) APPARECCHIATURE ELETTRICHE; 10) DOGANA.

LOCOMOTIVE CON LE STELLETTE

(dal nostro inviato)

Chivasso, settembre

Le riconoscerei lontano un miglio — dice il Maresciallo RAVIZZA parlando delle sue locomotive. Sono le venti locomotive Gruppo 640 della Chivasso-Aosta. Macchine della Classe 1907: a occhio e croce la stessa classe del Maresciallo Maggiore Ercole Ravizza e, come lui, in servizio permanente effettivo nell'Arma del Genio. Cinquant'anni ma non li dimostrano. Il Maresciallo ne parla con orgoglio, quasi con affetto e invero le 640 del Deposito di Chivasso sembrano pronte per una parata più che per un normale servizio di linea: i cerchioni di un bianco quasi immacolato, i rubinetti, le leve, i fanali lucidati a specchio, i mozzi e i fascioni di un rosso così vivo che pare fresco di vernice.

Sul loro muso fanno spicco le stellette a cinque punte come quelle che il personale di macchina e di stazione della Chivasso-Aosta porta sulle mostrine della divisa. Locomotive che *fanno la naja* come i 450 soldati della Compagnia Esercizio Linee del 1° Reggimento Genio Ferrovieri cui è affidato l'esercizio della Chivasso-Aosta. Ma è una naja che si fa volentieri perché costituisce un ambito biglietto d'ingresso nella nostra Azienda.

Fu durante la guerra di Crimea che, per la prima volta nella storia, una unità del Genio venne impiegata in lavori di armamento ferroviario. In Italia, il primo esempio di impiego della ferrovia a scopi strategici si ebbe durante la seconda guerra di indipendenza nelle operazioni di concentramento delle truppe franco-piemontesi: la Vittoria del '59 viaggiò sulle strade ferrate del vecchio Piemonte. Nel 1873 furono formate le prime due Compagnie del Genio Ferrovieri alle quali fu affidato l'esercizio della linea Torino-Torre Pellice-Barge. Nel 1895 venne creata una Brigata Ferrovieri autonoma, successivamente trasformata in Reggimento, che, dal 1915 assunse l'esercizio della Chivasso-Aosta. Il Reggimento è articolato in due Battaglioni: uno Lavori e uno Pontieri, nonché una Compagnia Esercizio Linee di stanza a Chivasso nella Caserma Generale Giordano.

*

Una Caserma sui generis che alle camerate, all'armeria, al corpo di guardia e alle celle di rigore di ogni caserma che si rispetti unisce locali del tutto insoliti per un siffatto edificio: Aula Movimento, Aula Trazione, Aula Modelli, Aula Freni, scambi e manovre. Il tutto tenuto in efficienza con una cura così scrupolosa da rasentare la pignoleria, mentre tendine e gerani alle finestre fanno del loro meglio per rallegrare quell'aspetto anonimo e leggermente squallido così comune a tutte le caserme da che mondo è mondo.

E' qui che si forgiano — il verbo forgiare in questi casi è d'obbligo — i macchinisti, gli aiuto-macchinisti, i movimentisti, i capitreno, i frenatori e i deviatori del Genio.

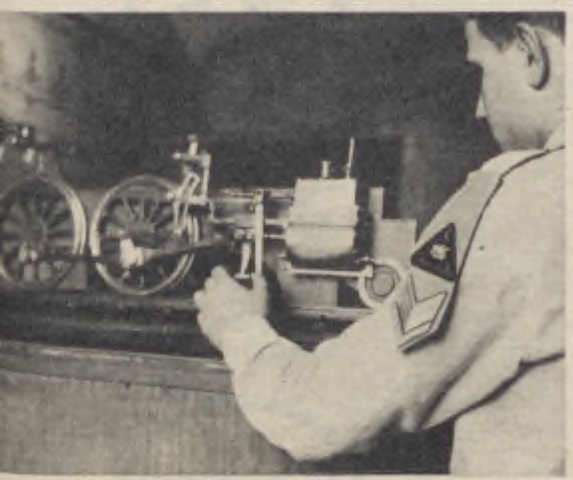
Il materiale didattico è di prim'ordine, razionale e abbondante: frutto a volte della passione degli stessi istruttori come il bellissimo «spaccato» della 685 attorno al quale il compianto Maresciallo Maggiore Macchinista Pietro CARTA ha lavorato tre anni. Assai più che un hobby è la testimonianza concreta di un attaccamento al proprio lavoro che del lavoro stesso fa una missione. Il Sergente MANCINI lo mostra compiaciuto, trattandolo con la delicatezza che si ha per le cose care.

*

Il Sergente Mancini di La Spezia è uno dei settanta giovani che ogni anno vengono arruolati nel Genio Ferrovieri attraverso un pubblico concorso bandito dal Ministero della Difesa. Le domande sono più di tremila, i posti disponibili 30 per il Movimento e 40 per la Trazione. I movimentisti, dopo tre mesi di CAR e terminato il corso da Capotreno faranno servizio per un anno sui treni: poi rientreranno alla base per il Corso Movimento. Ne avranno per altri quattro mesi. Superati gli esami, diverranno Sottocapi. Non è finita: occorre ancora compiere un tirocinio di quaranta giorni prima di assumere in pieno le delicate responsabilità di un Dirigente. Alla nomina «ferroviaria» a Sottocapo fa seguito, per i più meritevoli, quella militare a Sergente. Perché, sulla Chivasso-Aosta, disciplina militare e regolamento ferroviario si sovrappongono e si integrano a vicen-

A sinistra: ultimi ritocchi prima della partenza. Sopra: un «fusto» del Genio Ferrovieri. A destra: il Maresciallo Ercole Ravizza

« Orario, signor Maresciallo »



Un « pezzo » dell'Aula Modelli

La Cabina A.C. di Aosta

Un treno in buone mani

Buon viaggio, ragazzi!

da. I Capistazione dànno il via ai treni irrigiditi sull'attenti e in quella posizione rimangono finché l'ultima carrozza non si allontana sul binario di corsa. Se *sbagliano*, questi ferrovieri con le stellette incappano nei rigori della disciplina ferroviaria e di quella militare. Al *rimprovero* si aggiunge il *cicchetto*, alla *multa* la *consegna*. Ma sono casi rari: questi ragazzi sanno il fatto loro.

★

— Ragazzi che fanno sì e no quarant'anni in due e guidano convogli pesanti e pesantissimi su una linea difficile, accidentata, con pendenze fino al 14 per mille, — dice il Maresciallo Ravizza che parla poco di sé ma molto e volentieri di loro. — L'ottanta per cento dei capi deposito delle FS proviene dal Genio Ferrovieri — aggiunge. Forse con una punta di esagerazione, giustificata dallo spirito di corpo. Ricorda i ragazzi di ieri: il Sergente ZARA oggi Capo Deposito P.le a Verona, il più giovane C.D.P.le della rete, il Sergente CASTELLI che fu olimpionico dei 200 metri piani ad Amsterdam, i Caporali STACCIONI e MONTESANTO, portiere del Torino il primo, mediano del Bologna e più volte nazionale il secondo. I superiori di ieri; l'allora colonnello Giovanni DI RAIMONDO, poi Direttore Generale delle FS, il Generale PEROTTI e il Colonnello MONTEZEMOLO, entrambi medaglia d'oro, entrambi fucilati dalla sbirraglia tedesca — come dicono le motivazioni — al Martinetto di Torino, l'uno e alle Fosse Ardeatine in Roma, l'altro.

Il Genio Ferrovieri ha dato un generoso contributo di sangue alla Resistenza e alla Guerra di Liberazione: un passato che sembra remoto ed è prossimo.

★

Ma torniamo ai nostri Macchinisti-soldati. Vinto il concorso, i soliti tre mesi di CAR, quindi il corso Aiuto-Macchinisti che dura altri tre mesi. E finalmente salgono in macchina a fare il tirocinio. Dopo quattordici mesi di servizio, i migliori fra gli Aiuto Macchinisti sono ammessi al Corso Macchinisti. Quattro mesi di scuola ed eccoli *maestri*. I corsi TE e Diesel, successive tappe del loro curriculum, hanno luogo a Roma e a Treviso.

Di Roma parla con una punta di nostalgia il *romanaccio* e geniere Marcello AMADEI rientrato fresco fresco da una licenza premio, mentre manovra le pesanti leve della Cabina A.C. tipo Saxby di Aosta.

— Vengono da tutte le parti d'Italia — dice il Caporal Maggiore SANTORO di Campobasso dopo aver « licenziato » la 772 condotta dal Serg. Maggiore MARTELLI. E infatti lungo la linea, gli ordini e i *moccoli* — questi naturalmente negli angusti limiti consentiti dalla duplice disciplina — si incrociano in tutti i dialetti della Penisola.

★

Di anno in anno la Compagnia Esercizio Linee è così in grado di consegnare all'Azienda ferrovieri completi che ad una solida preparazione professionale accoppiano un senso della disciplina tutto militare. Ultimata la ferma, infatti, i giovani della C.E.L. che abbiano compiuto un lodevole servizio, vengono assunti dalla nostra Azienda. Si tolgono le stellette e le sostituiscono con la sigla FS ma rimarranno ancora per un anno sulla Chivasso-Aosta perché la Compagnia che li ha formati vuol consegnarli all'Azienda perfettamente rodati. Ancora per un anno presteranno servizio nella Valle, nelle stazioncine dai nomi curiosi e vagamente esotici: Strambino, Donnaz, Pont S. Martin, Chatillon, S. Vincent, che i più affezionati al proprio dialetto d'origine non impareranno mai a pronunciare correttamente. Ancora per un anno faranno da « terzo incomodo » alla coppia di turno, su e giù lungo la linea, dalle campagne ondulate di Chivasso fino ai piedi del Monte Bianco.

Una valle che con la sua stupenda scenografia lascia col fiato sospeso chi la percorre « en touriste », ma non risparmia preoccupazioni e fatiche al personale della C.E.L., d'estate con le eccezionali punte di traffico turistico, d'inverno quando la neve ingombra i binari e il ghiaccio inchioda gli scambi. Un rodaggio duro dal quale escono uomini moralmente e tecnicamente temprati.

Altri resteranno nelle file del Genio Ferrovieri. Diverranno anch'essi Capi Deposito, Capistazione Titolare o Istruttori ma conserveranno le stellette. Sono i Marescialli Ferroviari di domani, i Marescialli della Rotaia.

Filippo DE NICOLA

ANGELINO

vi sta preparando una bella novità!

intanto seguite il suo consiglio: usate Supertrim, Trim casa, Trik, Lavatrix

continuate a raccogliere le figurine inserite nelle confezioni SUPERTRIM, TRIM CASA, TRIK e LAVATRIX fra poco potrò esaudire molti vostri desideri

ANGELINO

la biancheria è più bianca, è più pulita e dura di più

lava i piatti in un attimo e rende belle le mani

detergente per macchina lava-biancheria

pulisce meglio, sgrassa di più

A Salisburgo, Convegno Internazionale Fermodellisti

BINARI MINIMI EUROPEI

Il Palazzo dei Festival di Salisburgo — la Roma tedesca, come ha voluto definirla un opuscolo pubblicitario — ha accolto in questo ultimo scorcio d'estate una esposizione piuttosto insolita: quella dei modelli ferroviari o fermodelli secondo un neologismo che sta facendo fortuna.

Passione e competenza tecnica sono state ancora una volta le insegne di questi amici del treno, che hanno presentato alla rassegna modelli e plastici di una perfezione talora sbalorditiva.

Ma la riprova migliore della loro serietà e del loro impegno, i modellisti l'hanno offerta nel corso dei lavori della Assemblea Generale dell'Unione delle Federazioni Europee di Modellismo Ferroviario, articolata nei suoi due Comitati Direttivo e Tecnico, svoltisi contemporaneamente alla mostra nei saloni dell'Albergo Pitter, nella centralissima Rainerstrasse

Non a caso si era parallelamente organizzata nello stesso albergo Pitter la prima riunione internazionale dei Redattori e Collaboratori della Stampa Ferroviaria, attraverso la quale i fermodellisti intendono allargare e valorizzare la loro attività. Sul piano di questa auspicata collaborazione, fermodellisti e giornalisti hanno infatti elaborato un programma di massima che sicuramente darà i suoi frutti.

Oltre 150 congressisti hanno partecipato attivamente alle sedute: discorsi e discussioni si sono tenuti prima in tedesco e poi in francese.

Il Direttore Generale delle Ferrovie Austriache, dott. Maximilian Schantl, sotto il cui patrocinio si svolgeva il congresso, ha porto un caloroso benvenuto ai partecipanti che provenivano da quasi tutti i Paesi europei: Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Inghilterra, Italia, Lussemburgo, Olanda, Spagna, Svizzera.

Tra i tanti argomenti trattati: l'unificazione del segnalamento e del simbolismo; il congresso del prossimo anno; il rinnovo delle cariche e dei comitati; la necessità che i collaboratori della Stampa ferroviaria, vengano informati continuamente non solo sulle ferrovie del loro Paese, ma anche su quelle delle altre Nazioni, cosa che finora non è stata fatta; la mancanza di una adeguata letteratura ferroviaria internazionale; la creazione di una federazione internazionale dei giornalisti ferroviari.

Numerose le decisioni adottate tra le quali quella concernente lo scambio delle pubblicazioni, in vista della realizzazione nei vari Paesi di veri e propri Centri di documentazione ferroviaria aperti a tutti, appassionati e studiosi.

Si è prevista anche la creazione di un ristretto gruppo di lavoro con l'incarico di preparare periodiche riunioni di collaboratori della Stampa ferroviaria, per un continuo scambio di vedute sui problemi connessi ai trasporti su rotaia.

Di particolare interesse e soddisfazione per noi, il caldo voto espresso dall'assemblea, in seduta plenaria, di poter tenere il prossimo congresso in una città italiana.

La Direzione delle Ferrovie Austriache, che ha seguito con viva simpatia i lavori, ha offerto ai congressisti la possibilità di visitare gli impianti della Stazione di Salisburgo, nonché numerosi mezzi di trazione appositamente concentrati nell'impianto.

Inoltre, con una delle più moderne elettromotrici del Parco e con la guida di un valente ingegnere, i partecipanti ai lavori hanno compiuto una piacevole gita attraverso le più interessanti linee, stazioni e impianti ferroviari del circondario salisburghese: Bischofshofen, Stainach-Irdning, Bad Aussee, Bad Ischl, Attnang-Puchheim. Nell'incantevole località turistica di Bad Ischl sono stati ospiti, per una signorile colazione, del Direttore Generale delle Ferrovie Austriache.

Michele DARD

Un gruppo di congressisti in visita alla miniera di sale di Hallein e Hellbrunn

MARCIA NUZIALE PER L'ON. VOLPE

Nella chiesa dell'Abbazia di S. Maria a Grottaferrata è stato celebrato, lo scorso mese, il matrimonio tra l'on. Calogero Volpe, Sottosegretario ai Trasporti, e la gentile signorina Franca Tanlongo. Officiava S. E. Mons. Francesco Monaco, Vescovo di Caltanissetta.

Testimoni: l'ex Presidente del Consiglio on. Tambroni, l'on. Aldisio, l'on. Ferrari Aggradi e il Cavaliere del Lavoro dr. Palma.

Il Santo Padre ha inviato agli sposi l'Apostolica benedizione.

N.d.R. - All'on. Volpe e Signora le felicitazioni e gli auguri vivissimi della famiglia ferroviaria e di « Voci ».

Un corso di studi all'Università di Trieste

TRASPORTI INTERNAZIONALI E C. E. E.

Organizzato dalla locale Università, si è svolto a Trieste il primo Corso Superiore sui Trasporti nell'ambito della Comunità Economica Europea.

Le lezioni sono state tenute da una trentina di docenti scelti tra i massimi esperti dei problemi dei trasporti ed in rappresentanza non solo dei sei Paesi della CEE, ma anche dell'Austria e della Svizzera.

Hanno seguito il corso numerosi funzionari ed agenti particolarmente qualificati, degli Uffici Centrali e in specie dei Compartimenti di Torino e di Trieste.

Per la nostra Azienda hanno tenuto alcune lezioni il Direttore Generale, ing. Rissone, il Direttore Centrale del Servizio Commerciale e Traffico, prof. Santoro, e il Direttore del Servizio Materiale e Trazione, ing. D'Arbela.

L'ing. Rissone, nella sua lezione, ha trattato il tema « Problemi dell'infrastruttura ferroviaria nei sei Paesi della Comunità ». Egli si è soffermato sui problemi internazionali dei trasporti e sulla politica comunitaria delle Ferrovie, sostenendo la necessità di intensificare il potenziamento delle infrastrutture e di coordinare gli investimenti nei diversi sistemi di trasporto.

L'ing. Rissone ha poi parlato degli smaltimenti di trasporti del MEC nel 1958 e delle convenzioni di traffico. L'oratore si è chiesto, fra l'altro, quale sarà l'andamento dei traffici negli anni futuri e se potranno essi e fino a qual punto, sopperire ad una futura maggiore richiesta e se gli Stati membri avranno disponibilità finanziarie tali da poter realizzare il tempestivo ed efficace potenziamento delle vie di comunicazione. Ha accennato poi a ciò che si è fatto e che cosa si intende attuare in campo politico nel settore dei trasporti. Si è chiesto ancora se si arriverà al coordinamento degli investimenti ed all'eventuale ripartizione del traffico secondo criteri di rigida convenienza economica. Problemi questi, che egli ha definito fondamentali e pressanti ma che attendono una risposta.

Il prof. Santoro ha preso in esame la struttura del sistema dei trasporti in Italia in relazione ai problemi economici determinati dalla posizione geografica eccentrica del nostro Paese rispetto all'area dei Paesi della CEE, ed ha analizzato le differenze tra i sistemi di trasporto nei vari Paesi europei. In particolare, il prof. Santoro si è chiesto se per il funzionamento di un Mercato Comune è necessario arrivare ad un traffico unico; se ciò rappresenta una soluzione ideale; quali effetti può produrre, ed ha tratteggiato le possibilità concrete per pervenire a tariffe armonizzate.

A questo proposito ha indicato gli ostacoli che talune forme della tariffa oggi presentano ai fini di una maggiore integrazione economica: tariffe di importazione e di esportazione, di transito, di sostegno.

Nella sua lezione, l'ing. Alfredo D'Arbela ha trattato i problemi generali che sorgono quando un sistema di trasporti viene improvvisamente sollecitato a carichi crescenti. In particolar modo si è occupato della durata del ciclo del materiale mobile che deve considerarsi uno dei fattori più importanti nei riguardi della generale efficienza del trasporto merci. Altro argomento trattato dall'ing. D'Arbela è stato quello delle risorse del materiale da carico e da trazione delle Ferrovie e del gravissimo problema dell'invecchiamento di tale materiale dovuto alla cronica insufficienza degli investimenti per il rinnovamento.

Il Corso di Studi si è concluso con un discorso pronunciato dal sen. Caron, Vicepresidente della CEE, che ha tracciato un quadro dei vari problemi attinenti ai trasporti nell'ambito della CEE ed ha indicato gli argomenti tecnici e giuridici per la impostazione dei singoli problemi relativi ai trasporti nell'ambito internazionale.

F. CARTA

Il Magnifico Rettore dell'Università di Trieste, prof. Origoni, (a sinistra) con il prof. Santoro, Dirett. Centr. del Serv. Commerciale

ITALIA SENZA UNITÀ E SENZA TRENI

I VIAGGI DI CENT'ANNI FA

Una persona che avesse desiderato visitare l'Italia poco più di cento anni fa, diciamo, per esempio, intorno al 1840, doveva fare tanti studi e calcoli preliminari e di tante cose doveva preoccuparsi e premunirsi che iniziare un viaggio, poniamo da Milano a Napoli, significava sobbarcarsi ad una tale fatica da far passare davvero la voglia di muoversi.

Ciò spiega in parte perché, tolti i gran signori, i quali potevano disporre di segretari e intendenti, pochi fossero quelli che varcavano i confini del proprio Stato e si avventuravano, non diciamo per le strade spesso malfide del nostro Paese, ma nell'intrigo delle leggi, degli usi, delle abitudini che differenziavano allora il Piemonte dalla Lombardia, questa dalle Romagne o dalla Toscana, e così via fino alla lontana Sicilia.

La dominazione napoleonica su gran parte della penisola aveva, in confronto al passato, semplificato molte cose, ma, caduto l'Impero e ritornati sui loro troni gli antichi Sovrani, questi, anche e forse soprattutto in odio alle innovazioni portate da quella dominazione, avevano ripristinato le passate usanze o avevano lasciato che riprendessero spontaneamente piede.

Cosicché il problema dei passaporti, quello del danaro occorrente nei diversi Stati, quello dei mezzi di trasporto e dei relativi regolamenti delle varie Poste, quello della misura delle distanze e perfino quello del computo delle ore della giornata, erano tornati ad essere di tale complessità da far rizzare i capelli.

Togliamo molti dei dati e delle notizie che seguono da un «*Itinéraire d'Italia ou Description des voyages aux principales villes d'Italie*» stampato nel 1848 da Pietro e Giuseppe Vallardi, editori in Milano, Via Santa Margherita n. 1101, grosso e bel volume ornato da una grande «*carte routière générale*» e di dodici piante delle principali città, giunto già in quell'anno alla sua 23ª edizione.

La questione dei passaporti, dicevamo dunque, era certamente una delle più importanti: nessuno infatti poteva viaggiare in Italia senza esser munito di passaporto, ma oltre a ciò, occorreva che esso fosse vistato, tappa per tappa, dalle autorità del luogo di sosta oltre che dagli ambasciatori o consoli dei diversi Stati in cui si intendeva andare. Trascurare queste regole significava esporsi a grosse seccature e inevitabili ritardi, senza contare che nessun «maestro di posta» avrebbe fornito cavalli ad un viaggiatore che non avesse presentato il proprio «bollettino» o permesso di passo rilasciatogli dall'ufficio dei passaporti o dalla polizia o dal governo del luogo. E ciò, non diciamo per andare da Torino o da Milano a Palermo, ma anche per spostarsi, che dire?, da Parma a Modena, da Firenze a Lucca, da Napoli a Benevento, che era dominio papale.

Ad ogni modo, munitosi del suo bravo passaporto, fattolo vistare e controvistare, il viaggiatore doveva preoccuparsi, ai fini delle dogane, di quel che doveva portare nella valigia giacché doveva accertare in anticipo, se voleva viver tranquillo, quale merce era considerata di contrabbando nello Stato di X e ammessa invece liberamente in quello di Y. Non solo, ma, in fatto di libri, doveva sapere quali erano permessi dai governi degli Stati per i quali passava e, comunque, consegnare quelli che aveva ogni volta che entrava in uno Stato diverso alle autorità di polizia, che dovevano esaminarli facendogli perdere chissà quanto tempo. Cosicché la miglior cosa da fare era quella di portarne con sé il minor numero possibile o addirittura di non portarne affatto.

Ma, sistemato tutto ciò, si presentava il problema del danaro.

Durante il dominio napoleonico, in tutti gli Stati italiani, meno che nelle Due Sicilie, si era adottato un sistema monetario uniforme che aveva per unità la lira italiana, dello stesso valore del franco francese; dopo, però, quel sistema era rimasto in vigore solo in Piemonte e nel Ducato di Parma, mentre negli altri Stati si era tornati ai vecchi sistemi monetari. Ma, come se ciò non bastasse, nei vari paesi, ivi compresi il Piemonte e Parma, avevano corso molte altre monete, che spesso venivano preferite anche a quelle ufficiali e in base alle quali si stipulavano di solito i contratti con i vetturali e gli albergatori.

Non a torto quindi l'«*Itineraire*» che andiamo scorrendo, consigliava ai suoi lettori, posti nella necessità di conoscere il valore delle differenti monete delle città che dovevano visitare, di procurarsi come cosa indispensabile i Bollettini giornalieri di borsa e di provvedersi di *napoleoni* d'oro e d'argento per il Piemonte, Genova e Parma, di *pistole e colonnati* per la Romagna di *fiorini* d'oro e di *francesconi* per la Toscana e il Ducato di Lucca, di *once* e di *ducati* da dieci *carlini* per il Regno di Napoli, di *svanziche* (zwanziger) per Trieste.

Queste che abbiamo nominate erano, diciamo così, le monete che avevano corso tollerato, giacché nei vari Stati c'era poi la moneta ufficiale, lo abbiamo già detto, come, per esempio, gli *scudi*, i *paoli* e i *baiocchi* nello Stato Pontificio, i *ducati* e i *grani* nelle due Sicilie. Inoltre, non era difficile trovare altre specie di monete, che pure nei vari luoghi avevano regolare corso, e qui ricordiamo il *ruspone* in Toscana, del valore di 40 lire o franchi, la *sovrana* in Lombardia, dello stesso valore, e pure in Lombardia lo *zecchino* del valore di 13 lire e mezzo, la *leonina* a Roma, valevole quattro scudi, il *ducato* da sei e il *ducato* da tre a Napoli, il *tarì* in Sicilia.

Insomma la questione del danaro per chi doveva compiere un viaggio attraverso più Stati della Penisola era veramente una cosa ardua, non tanto per la noia di doversi caricare di tante svariate e diversissime monete, giacché a ciò facilmente si ovviava almeno in parte per mezzo delle lettere di credito, quanto per i complicati calcoli a cui si era costretti.

Comunque, messa a posto anche la questione del denaro, c'era da pensare ai mezzi di trasporto: nel Regno di Sardegna c'era da scegliere tra *cabriolets, limonières, berline;* negli altri Stati in genere, tra vetture leggere, medie e pesanti, coperte e scoperte, a due o a quattro ruote, a uno, a due, a tre; a quattro cavalli. Le tariffe erano calcolate più che altro in relazione al numero dei cavalli e un cavallo costava per ogni posta, L. 1,50 in Piemonte, L. 2,50 in Toscana e negli Stati Pontifici, L. 3,50 nel Reame di Napoli, ma a questi prezzi c'era da aggiungere la mancia al postiglione e al garzone di scuderia, mancia che equivaleva ordinariamente alla metà del prezzo dovuto per un cavallo, salvo naturalmente a dare di più se si era stati ben serviti.

Però, a volersi risparmiare seccature e pensieri, si poteva più semplicemente viaggiare con le «*messaggerie*» e i «*velociferi*», servizi regolari di trasporto per viaggiatori e merci, che in Piemonte erano gestiti dai Fratelli Bonafoux, con uffici a Torino in via d'Angennes 31, e a Genova in via Nuovissima al Palazzo Cambiaso; nel Lombardo-Veneto dalle I.R. Poste per Vienna, Trieste, Ginevra, Innsbruck, ecc. (uffici a Milano in via dei Rastrelli 5279), o da un Ufficio di Diligenze e Messaggerie in via del Monte 5499 per Venezia, Cremona, Novara, Piacenza, Imola, Firenze, oppure (corse dirette per Genova) dai Sigg. Curti e Raffatti in via del Marino n. 1136 i quali assicuravano una partenza ogni giorno alle 13, nessun cambio di vettura in 18 ore e la coincidenza con i piroscafi del Mediterraneo.

In Toscana, oltre ai *corrieri* governativi, vi era un servizio di *espressi* per Pisa, Livorno, Siena e Perugia in corrispondenza con le diligenze di Romagna.

Negli Stati del Papa, un servizio di corrieri due volte la settimana caricava viaggiatori per Ancona, Bologna, Foligno e Perugia, e più volte per settimana, una diligenza prendeva il via per Ancona, Bologna e Milano e due altre per Napoli, una via Terracina, l'altra per Ceprano e Sangermano.

A Napoli infine il Sig. Agrisani gestiva in Largo Castello un ufficio di diligenze per Roma, mentre in Sicilia i *corrieri reali* partivano tre volte alla settimana da Palermo per Messina, via Catania, e prendevano ben... tre viaggiatori ogni volta.

Che vita! ci vien fatto d'esclamare oggi che siamo abituati alle folle dei nostri treni, alla rapidità delle ferrovie, delle auto, degli aerei, agli *sputnick*, ai *lunick*, ai *pioneers*, che vanno oltre il sole cantando a milioni di chilometri dalla Terra il loro trionfale *bip-bip*.

Che vita! e sono appena poco più di cento anni. Possiamo dire: ieri.

Armando FILIPPINI

La diligenza del Sempione, negli anni immediatamente precedenti l'apertura del traforo

Controlleria sulla Salisburgo - Monaco di Baviera

IL VIAGGIATORE "BRUCIATO VERDE"

Questa va raccontata. Nell'agosto scorso, non pago della pioggia presa al di qua del Brennero, volli concludere il mio periodo di congedo con un rapido viaggetto Innsbruck-Salisburgo-Monaco di Baviera-Brennero.

Dopo la sosta a Salisburgo (concerto mozartiano con acquazzone finale) partii alla volta di Monaco di Baviera a bordo di un treno che quella sera rappresentò un punto d'incontro, anzi di scontro, fra uno smilzo viaggiatore sbarazzino ed un controllore bavarese dall'energia proporzionata alla mole.

Dopo la frontiera di Freilassing, essendo solo nello scompartimento, allungai i due sedili mobili dei posti vicini al finestrino e mi accoccolai ripensando alla cena consumata a Salisburgo e che aveva avuto per base una ottima «Wienerschnitzel», ovverosia bracciola fritta, servitami con un abbondante contorno di... dolcissima marmellata a base di mirtilli rossi (niente preoccupazioni: la marmellata la lasciai per ultima, risparmiando il dolce).

Stavo per prendere sonno, quando alla fermata di Prien, la prima cittadina tedesca di una certa importanza della linea, entrò nello scompartimento un giovincello in giacca cerata nera e ciuffo sugli occhi, il quale dopo avermi squadrato con manifesta aria di sufficienza, tipica degli appartenenti alla gioventù «bruciata verde», sistemò subito in modo adatto i sedili presso la porta e vi si allungò soddisfatto poggiando le scarpe sopra la bella rivista delle ferrovie germaniche in dotazione a quello che era diventato il «nostro» scompartimento.

Naturalmente il sonno se n'era andato, cosicché presi un libro per leggere qualche pagina; l'avevo appena aperto che il mio compagno di viaggio, con uno scatto da olimpionico, balzò dal suo posto infilando il corridoio nel quale velocemente si dileguò. Il controllare sopraggiunto di lì a poco diede un'occhiata nell'interno dello scompartimento e poi, accennando ai cuscini fuori posto, mi domandò se vi si era sdraiato dopo Prien un giovanotto in cerata nera. Alla mia risposta affermativa, salutò e partì come un razzo munito di timone orizzontale.

Non era finita: in vicinanza di Rosenheim, il sipario si rialzò per una scena senza parole (evidentemente il controllore aveva parlato prima e molto chiaramente) che venne interpretata dagli stessi personaggi.

Apparì per primo, mogio mogio, il giovanotto dal ciuffo alla brava, al quale il controllore, che lo seguiva da vicino, aprì con ironico gesto invitante la porta dello scompartimento. Senza pronunciare parole l'ex spavaldo giovane sprimacciò e sistemò al giusto posto i cuscini da lui lasciati in disordine, raccolse successivamente un pezzo di carta precedentemente lasciato sul divano ed infine rimise sulla reticella il fascicolo di rivista sul quale aveva poggiato i piedi. Nell'uscire dallo scompartimento lasciò socchiusa la portiera ma in seguito ad un ultimo imperioso cenno del ferroviere mostrò, con una esecuzione impeccabile del muto comando, come si possa portare il ciuffo alla brava e saper anche chiudere le porte con delicatezza.

I due si diressero quindi verso una carrozza di 2ª classe, mentre il controllore estraeva dalla capace borsa un libretto da esazioni.

Perché il lettore non pensi ad un raccontino di fantasia preciso che l'episodio riferito ebbe il suo svolgimento — nel modo narrato — in uno scompartimento di 1ª classe del treno germanico E.532, la sera del 9 agosto scorso.

Gino GIULIATTINI

"BAFFO" CONDUTTORE E MAZZIERE

Ora la mazza viene alzata: è il gnale convenuto. La banda, una caratteristica banda di 110 elementi, comincia ad intonare un motivo in voga.

E' una miriade di colori rilucenti e di pennacchi, che abbandonando lo stato di quiete si mette in movimento.

Il mazziere, dalla corporatura di corazziere, prende a cadenzare un passo di marcia che tuttavia non ha nulla di militare ma anzi sembra studiato apposta per infondere in tutti, spettatori e suonatori, un senso di gaiezza.

Se vi è, in certi complessi, un posto di grande responsabilità e di preminente importanza, sembra incredibile a dirsi, ma è proprio quello di mazziere. Non è forse lui il primo «elemento» che si presenta alla folla degli spettatori? non è forse lui che deve, con la propria mazza, dare il primo segno dello spettacolo che sta per iniziare?

Prendiamo la banda che ci interessa, quella di Follonica; fino a che venne retta con le regole tradizionali condusse una grama esistenza. Un'esistenza che mutò completamente soltanto quando fu presa la decisione di farne un complesso, originalmente nuovo, di cui doveva appunto essere «magna pars» il mazziere. Una banda, insomma, che non si fermasse nelle piazze, ma che percorresse le strade per portare ovunque l'allegria e la spensieratezza. Nascevano, in quella occasione, oltre il mazziere, le due «mascotte», le scorte d'onore.

Una completa trasformazione subivano le divise dei musicanti: i classici berretti a paletta venivano sostituiti da piumati colbac; le ancie, gli ottoni a timbro chiaro e quelli a timbro scuro venivano rinforzati da cembali, caccavelle e nacchere; accanto ai tamburi trovavano posto i martelletti e altri caratteristici strumenti.

Il mazziere sulla carta c'era. Ma ora bisognava trovarlo in carne ed ossa, trovare un personaggio col più appropriato fisico del ruolo. Tutti d'accordo che una banda che si rispetti non potesse fare a meno di un siffatto personaggio. Ma dove trovarlo? Non tutti possono essere mazzieri: oltre che una buona conoscenza della musica occorre un fisico particolare e una personalità intonata. Le ricerche si svolsero un po' ovunque nella provincia di Grosseto fino a che a qualcuno dei venti ferrovieri che fanno parte della banda (in un certo senso sono rappresentati un po' tutti i «servizi» delle F.S.) non venne in mente «Baffo», ovverosia il conduttore Amadio Radi di Grosseto.

Che la scelta fosse stata felice non saremo noi a dirlo. Voci molto più autorevoli della nostra, quali la TV, i quotidiani e qualche settimanale hanno, a più riprese, parlato della Banda di Follonica. Ma se questo non bastasse, potremmo far parlare le migliaia e migliaia di ragazzi, donne, uomini, di cittadini insomma di Roma, Como, Fiuggi, Lugano, Messina ecc. ecc., che per ore ed ore accompagnano ogni volta quello che a giusta ragione può essere considerato uno dei più importanti complessi musicali del nostro paese. Una banda, dobbiamo proprio dirlo, che ha trovato in «Baffo» un mazziere d'eccezione.

Bruno BRESCHI

«Baffo», al secolo il conduttore Amadio Radi, in testa alla caratteristica banda di Follonica

COME CI VEDE LA STAMPA

Il discorso iniziato dal GIORNALE D'ITALIA sulle linee passive e sul disavanzo ferroviario si è allargato e nella polemica è autorevolmente intervenuto il prof. Luigi Einaudi con un articolo pubblicato sul CORRIERE DELLA SERA. Non esistono solo i «rami secchi» a determinare il disavanzo ferroviario — osserva l'illustre economista — ma anche le rilevanti spese per pensioni dirette e indirette, e la disputa intorno alla competenza degli oneri relativi tanto alle linee passive che alle pensioni non è importante ai fini della valutazione del disavanzo ferroviario reale, di quello cioè che comprende anche i rimborsi del Tesoro. Motivi estranei agli interessi dell'Azienda hanno consentito, nel passato, di incrementare a dismisura il personale e nel presente di conservare linee in perdita. Ma di questa situazione non si può far carico ai dirigenti delle F.S., la verità è — scrive Einaudi — che «l'esercizio di Stato costa perdite fantastiche al Tesoro, perché è un esercizio di Stato e perché in Italia è assurdo sia dallo Stato esercitato diversamente dal modo attuale». Dopo aver affermato che se nelle condizioni attuali delle attrezzature ferroviarie il numero degli inconvenienti di esercizio è limitato, ciò torna ad «onore della perizia dei dirigenti e della abnegazione del personale, non dell'ostinazione dei politici di mantenere in vita un esercizio antiquato e pericoloso», il prof. Einaudi cita l'esempio della Svizzera, dove le Ferrovie hanno un bilancio attivo, essendo svincolate dall'obbligo di ascoltare voci diverse da quelle che provengono dagli impianti e dai materiali, che hanno bisogno di essere conservati, rinnovati e perfezionati continuamente.

L'articolo di Luigi Einaudi ha avuto una vasta eco sulla stampa quotidiana e su quella periodica ed IL GIORNO ha ritenuto di dover contestare alcune affermazioni contenute nell'articolo del CORRIERE DELLA SERA. Innanzitutto — ha scritto A. Barone su IL GIORNO — il prof. Einaudi criticando l'esercizio di Stato, in quanto tale, non ha offerto nessuna alternativa, sebbene l'abbia fatta intravedere. Invero una diversa soluzione non esiste, poiché non vi è nessuna correlazione tra esercizio di Stato e disavanzo ferroviario, tanto è vero che le Ferrovie svizzere, gestite dallo Stato, sono attive. Ma la Svizzera rappresenta un'eccezione di fronte alla realtà che vede in tutti i continenti le ferrovie gestite da aziende pubbliche, con bilanci generalmente in perdita per cause strutturali, contro le quali imprenditori privati potrebbero lottare con fortuna anche minore di quelli statali. Quanto alle linee passive IL GIORNO ricorda che due sono i motivi che hanno finora impedito il taglio dei «rami secchi»: da una parte l'ostilità delle popolazioni interessate e delle loro rappresentanze politiche e amministrative e dall'altra l'opposizione degli interessi privati alla sostituzione con servizi automobilistici pubblici. Secondo il giornale le critiche, le proteste che sorgono ogni qualvolta viene soppressa una linea non si avrebbero se l'esercizio della autolinea sostitutiva restasse affidata alle F.S. con tutte le garanzie di tariffe e di orari che esse implicitamente offrono. Qualunque impresa privata, invece, pretende una libera manovra in fatto di tariffe e di orari oppure di fruire di una sovvenzione che lo ponga al riparo da ogni rischio.

Altri sono intervenuti nella polemica: così IL GIORNALE D'ITALIA ha osservato che non bisogna guardare tanto all'opinione pubblica, quanto al comportamento degli utenti che di fatto disertano le linee passive. Osservazione giusta, che però contrasta con quanto ha scritto sullo stesso giornale il corrispondente di Como, il quale per tirare l'acqua al mulino di un problema locale ha affermato che le F.S. si preoccupano troppo delle linee passive e non sanno trovare una contropartita alle perdite incrementando altre e più redditizie attività, come quelle della Dogana di Como. Da parte sua 24 ORE, criticando la mancata autorizzazione all'esercizio di autolinee sull'Autostrada del Sole, si è richiamato alle linee passive che sarebbero preferite alle autolinee, ma il riferimento non ci sembra pertinente. La decisione degli organi competenti si riferisce infatti all'istituzione di un autoservizio tra Milano e Bologna, ritenuto superfluo in relazione alla efficienza delle comunicazioni ferroviarie fra le due città.

L'ing. Cuttica ha pubblicato su IL GIORNO un interessante articolo sulla fabbricazione delle rotaie e sui moderni sistemi di impianto e di manutenzione dell'armamento ferroviario. In esso sono illustrati i continui perfezionamenti nella fabbricazione delle rotaie, il trattamento termico alle estremità delle rotaie stesse, le saldature per eliminare i giunti, i progressi nella installazione degli scambi, il collocamento del binario in curva, i raccordi parabolici, insomma tutte le nuove tecniche che riguardano la sede ferroviaria, e che contribuiscono a soddisfare l'esigenza di un maggior comfort per i viaggiatori mediante l'aumento della velocità dei treni e le migliori condizioni delle sospensioni dei veicoli.

Renato MATTONE

BINARIO DIECI

GIOVANNI PANERO
macchinista e medico

Raramente accade d'incontrare nomi di agenti nella rubrica «Binario dieci», riservata, di solito, ai figli di ferrovieri che abbiano conseguito buoni voti a scuola. Questa volta la rubrica si sente assai onorata di poter ospitare il nome di un collega, precisamente del Macchinista Giovanni Panero, in servizio presso il Deposito Locomotive di Torino Sm.to.

Merita davvero di essere raccontata, sia pur succintamente, la storia di questo ferroviere: è una storia tutta improntata alla più ferrea volontà, allo spirito di sacrificio, all'indomabile costanza, al sano e profondo desiderio di migliorare.

Assunto in servizio nel 1942 quale vincitore di concorso esterno da operaio saldatore, Giovanni Panero l'anno successivo vinceva un altro concorso per aiuto macchinista e con tale qualifica veniva assegnato al D.L. di Torino Sm.to. Finita la guerra, appena al termine del periodo di tempo prescritto, superava anche l'esame per macchinista. Acquistata pertanto la certezza di un cespite sufficiente per sé e per la propria famiglia, chiedeva di essere assegnato al servizio di manovra notturno in via permanente: iniziava così l'impegnativo ciclo di studi che doveva condurlo dalla quinta elementare alla vetta della laurea.

Ecco in breve il suo «curriculum studiorum»: 1949, iscrizione alla 1ª scuola media come privatista; 1951 conseguimento della licenza media; 1954, conseguimento della maturità scientifica; 1960 (11 luglio) conseguimento della laurea in Medicina e Chirurgia con brillante discussione della tesi: «Su due casi di anomala origine di un'arteria coronaria dall'arteria polmonare» e con 100 punti su 110.

Per più di undici anni ha dedicato tutti i congedi ed i riposi esclusivamente allo studio, ha sottratto infinite ore al sonno, lavorando sempre di notte per aver libero il giorno, tanto che negli ultimi anni d'Università era cosa naturale per lui deporre al mattino la nera blusa di «maestro» per correre all'ospedale ad indossare il bianco camice di tirocinante in medicina.

Alle più vive, sentite e meritate felicitazioni, aggiungiamo per il collega Panero anche i nostri più fervidi auguri, giacché sappiamo che egli ambisce ad altre mete ancora: specializzazioni, ricerche scientifiche, pubblicazioni e così via; tutto ciò mentre, ancorchè già medico-chirurgo, egli continua, con lo zelo di sempre e con ammirevole attaccamento al dovere, a fare il macchinista.

Renzo MARELLO

NOTIZIARIO DI VILLA PATRIZI

AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Durante il mese di settembre u.s. il Consiglio di Amministrazione ha esaminato, esprimendosi favorevolmente, numerosi provvedimenti riguardanti il personale, tra i quali si segnalano i seguenti:

Autorizzazione a nominare in prova altri 987 candidati, riusciti idonei oltre i vincitori del concorso pubblico a 4500 posti di Manovale. Dette assunzioni sono state disposte allo scopo di far fronte alle più inderogabili necessità del servizio, aggravatesi con l'attuazione dei nuovi orari di lavoro.

Retrodatazione ai sensi dell'art. 5 della legge 471/1958 di n. 90 promozioni conferite con decorrenze varie ad altrettanti dipendenti e combattenti della guerra 1940-1945 od assimilati.

Determinazione dei criteri per la classificazione delle Assuntorie di stazione e di fermata e di quelle di custodia di passaggi a livello o di vigilanza di tratte speciali della linea.

Costruzione di un fabbricato di 24 alloggi a Torino, che avrà caratteristiche confortevoli e decorose, analoghe a quelle adottate per le costruzioni INA-Casa.

Il Consiglio di Amministrazione si è pure pronunziato favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie; ha inoltre esaminato vari ricorsi ovvero punizioni e trasferimenti, istanze per riapertura di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio, riammissioni in impiego ecc.

INDENNITA SOSTITUZIONE CAPI REPARTO

E' stato chiesto se l'indennità concessa a taluni Capi Reparto di esercizio, in base al 2° comma dell'art. 14 delle D.C.A., possa essere corrisposta a favore dei funzionari incaricati di sostituire gli stessi Capi Reparto in caso di loro assenza. Al riguardo, con circolare n. P.3.2.2./91646 del 30 luglio 1960, il Servizio Personale informa che va corrisposta l'indennità a condizione che la sostituzione si protragga senza soluzione di continuità per più di metà del mese (oltre 15 giorni). In tale evenienza l'indennità stessa va liquidata agli interessati fin dal 1° giorno nella misura di un trentesimo per ogni giornata di sostituzione effettuata. La disposizione ha validità dal 1° agosto c.a.

CONSERVAZIONE DI IMPIEGO E COLLOCAMENTO IN DISPONIBILITA'

Con circolare n. P.2.3.2/51100 del 5.8.1960 sono state impartite le istruzioni per l'applicazione delle norme previste dallo stato giuridico concernenti la conservazione in impiego — artt. 23 c) e 49 — e il collocamento in disponibilità — artt. 100 e 102 — del personale riconosciuto **totalmente inidoneo alle funzioni della propria qualifica.**

SORELLE NUBILI A CARICO

Al Servizio Personale è stato chiesto se le sorelle nubili conviventi con il dipendente debbano considerarsi a carico del medesimo, ai fini della concessione del soprassoldo previsto dal D.M. 3827/51 e successivi. Con circolare n. P.3.2.2./105928 del 17 agosto 1960 è stato precisato che sono da considerare a carico del dipendente, se con lui abitualmente conviventi, conformemente ai criteri seguiti nella emanazione della circolare n. P.3.2.2./43427 del 31.3.1960, che regola la materia di cui trattasi, anche le figlie e figliastre vedove, i fratelli minorenni e le sorelle nubili, se il loro eventuale reddito, a qualsiasi titolo, non raggiunge L. 11.000 mensili.

CONCESSIONI DI VIAGGIO PER ASSUNTORI E COADIUTORI

La legge 30 dicembre 1959, n. 1236, concernente il trattamento giuridico ed economico degli assuntori dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, statuisce, all'articolo 15, che « agli assuntori, ai coadiutori degli assuntori ed ai rispettivi familiari « competono » concessioni di viaggio del tipo previsto per il personale ferroviario, secondo le norme e nei limiti che saranno stabiliti nel regolamento ». Nelle more di approvazione del regolamento esecutivo previsto dalla legge stessa, è stato chiesto che si dia corso al rilascio, in favore degli assuntori, del biglietto chilometrico in sostituzione dei biglietti a tagliandi, finora previsti dai capitolati di assuntoria, e che si dia corso, altresì, al rilascio, in favore dei coadiutori, del biglietto chilometrico, come prima applicazione della legge. Per andare incontro alle istanze della categoria interessata, l'Azienda con circolare AG 3.3/21000/I del 17.8.60 del Servizio Affari Generali, ha impartito dettagliate disposizioni che interessano il rilascio delle nuove concessioni di viaggio a favore degli Assuntori e Coadiutori.

PREMIO DI FINE ESERCIZIO 1959-60

Con il primo comma, a pag. 2, della circolare n. P.3.2.4/47000/PM.02.59-60 del 3 giugno 1960, relativa all'oggetto, è stato disposto che il premio di fine esercizio 1959-60 è da corrispondere al personale di ruolo e non di ruolo in relazione alla qualifica rivestita al 30 giugno 1960, salvo conguaglio a favore di quei dipendenti che dovessero essere promossi con ritardo, ma con decorrenza anteriore alla predetta data, in dipendenza dell'applicazione dello stato giuridico del personale.

Ciò stante, è stato precisato in esito ad un quesito formulato, che tale disposizione è applicabile a tutte le promozioni conferite in attuazione di una qualsiasi norma dello stato giuridico del personale con decorrenza retroattiva non posteriore al 30 giugno 1960.

Pertanto in particolare nei confronti dei Coadiutori recentemente promossi Coadiutori P.li con decorrenza non posteriore a detta data, può senz'altro farsi luogo alla liquidazione della differenza del premio in questione in applicazione della disposizione sopra citata. (Circ. n. P.3.2.4/134895/PM.02.59-60 del 27 agosto 1960).

XXIII CAMPAGNA NAZIONALE ANTITUBERCOLARE

La Federazione Italiana contro la Tubercolosi ha indetto, come per i decorsi anni, la Campagna Nazionale Antitubercolare imperniata sulla vendita degli appositi francobolli chiudilettera, il cui ricavato, com'è noto, è interamente devoluto alle opere di assistenza sociale. La Federazione in parola ha chiesto anche quest'anno all'Amministrazione ferroviaria di esitare i predetti francobolli presso le biglietterie delle stazioni della rete e di affiggere cartelli e manifesti divulgativi nelle stazioni stesse.

Con circolare n. AG.3.2.0/6100 del 30.8.60 il Servizio Affari Generali ha impartito le istruzioni necessarie per lo svolgimento della Campagna Nazionale Antitubercolare in seno alla nostra Azienda.

ORARIO RIDOTTO NELLE RICORRENZE TRADIZIONALI

Le istruzioni per l'applicazione delle norme concernenti le prestazioni del personale dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, approvate con D.P.R. 2 aprile 1960 n. 433, trasmesse con la circolare P.3.2.1/46300 del 23 maggio c.a. all'art. 6, per il punto 6, stabiliscono che, in particolari ricorrenze, il personale direttivo e degli uffici, nonchè quello dell'esercizio la cui presenza in servizio non sia indispensabile alla circolazione dei treni (personale delle officine, dei depositi e della linea) è lasciato libero, compatibilmente con le esigenze del servizio, nelle ore pomeridiane diurne, 2 ore prima del termine dell'orario ordinario prescritto, senza essere tenuto a recuperare le minori prestazioni rese. In relazione a quanto precede è stato chiesto di conoscere l'elenco delle suddette particolari ricorrenze, al fine di mettere in grado i dipendenti impianti di predisporre per tempo gli opportuni ordini di servizio per la concessione agli interessati del beneficio in parola.

Al riguardo l'Azienda con circolare P.3.2.1/52900 del 5 settembre 1960 ha precisato che l'orario ridotto deve essere osservato, secondo le norme contenute nella Circolare PAG.5127/3/40200 del 23 febbraio c.a., nelle seguenti ricorrenze tradizionali: ultimo giorno di carnevale; venerdì precedente la Pasqua; 2 novembre, commemorazione dei Defunti; 24 dicembre, vigilia di Natale; 31 dicembre, ultimo dell'anno.

ROSA ANGILERI VIVE NEL RICORDO

In una buia notte dello scorso mese, poco prima delle 22, un autotreno attraversava il passaggio a livello posto al km 77+058, fra le stazioni di Castalbuono e Cefalù della linea Palermo-Messina, quando, improvvisamente, si fermava sui binari, ostruendo completamente la strada ferrata.

La Coadiutrice, addetta alla vigilanza del P.L., signorina Rosa Angileri, si avvicinava all'autista ed essendo imminente il transito di un treno, lo sollecitava a riprendere la marcia. Ma invano: per un guasto meccanico l'autoveicolo non poteva ripartire.

Preoccupata dall'approssimarsi del treno 7444, la Angileri provocava l'intervento dell'Assuntore sig. Turati, il quale cercava di preavvisare l'ultimo posto telefonico da cui doveva transitare il convoglio. Purtroppo il 7444 era già passato. Non restava che una soluzione di estrema emergenza. Munita di lanterna e di petardi la Coadiutrice si avventurava incontro al treno in arrivo: entrava correndo nella vicina galeria, agitava la lanterna a luce rossa nell spearanza di essere vista dal macchinista.

Purtroppo il convoglio stava già arrivando ed a causa della scarsa visibilità il personale di macchina non poteva scorgere che troppo tardi la coraggiosa donna.

Rosa Angileri veniva investita dal convoglio e il suo corpo, risucchiato dal locomotore, veniva poi schiacciato contro l'automezzo fermo sui binari.

Eventi tragici come questi fanno parte da sempre della nostra « cronaca amara ». Questa volta protagonista è una donna: quasi a dimostrare che nel mondo della rotaia ognuno sa acquistare un'altissima coscienza delle proprie responsabilità. E il nostro cordoglio si tinge di particolare commozione mentre ci inchiniamo alla memoria di Rosa Angileri, donna della rotaia caduta al posto del dovere.

FATTI DI CASA

VESTIARIO UNIFORME

Le innovazioni apportate dal nuovo Stato Giuridico al precedente ordinamento delle qualifiche del personale ha reso necessario un aggiornamento del vigente Regolamento sul vestiario uniforme.

Tale aggiornamento, oltre a prevedere agevolazioni per le qualifiche di nuova istituzione e per quelle che hanno cambiato denominazione, ha apportato anche innovazioni concrete tendenti a migliorare le condizioni di lavoro di alcune categorie del personale.

Tra esse citeremo:

a) la sostituzione delle lenzuola a sacco usate dal personale di macchina e dei treni che usufruiscono dei dormitori dell'Azienda, con lenzuola e federe normali; provvedimento che ha trovato favorevole eco presso tutte le organizzazioni sindacali;

b) la concessione in uso gratuito di due paia di calzature da lavoro (anzichè di un solo paio, come attualmente) al personale addetto alle manovre, a quello che presta servizio a terra agli scambi in via permanente nonchè al personale dirigente ed esecutivo della linea, in considerazione delle particolari situazioni di disagio che deve affrontare soprattutto nei mesi invernali.

Le innovazioni apportate hanno già carattere esecutivo.

LOCALITA' DI DISAGIATA RESIDENZA

Alcuni lettori ci hanno scritto per sapere a che punto è la definizione dell'elenco delle località da considerare « disagiate » ai sensi delle art. 17 c) delle Disposizioni sulle Competenze Accessorie.

Riteniamo di poter affermare che la questione è ormai avviata verso una sollecita e soddisfacente soluzione.

Già nello scorso mese di maggio è stata discussa in seno al Consiglio d'Amministrazione una relazione nella quale sono stati definiti i criteri generali ai quali l'Azienda intende ispirarsi nella messa a punto dell'elenco di dette località. Alla base degli stessi va posta la obiettiva considerazione che il notevole miglioramento delle condizioni di vita verificatosi dal 1931 (anno al quale risale lo ultimo elenco ufficiale delle località dichiarate « disagiate ») ad oggi, mentre da un lato ha contribuito a far diminuire il numero delle località in questione — si tenga, ad esempio, presente che ormai non esistono più località di malaria grave, — d'altro canto ha mutato sostanzialmente l'essenza del concetto di « disagio ».

In altri termini, molte cose che nel 1931 potevano non assumere il carattere di *necessità* — per cui la loro mancanza non costituiva un vero e proprio *disagio* in relazione alle condizioni generali di vita dell'epoca — oggi dobbiamo ritenerle acquisite all'attuale livello del tenore di vita, per cui sono diventate vere e proprie esigenze.

Naturalmente, bisogna anche tener presente che le situazioni di *disagio* presentano minor carattere di staticità di una volta, considerato il ritmo impresso nel dopoguerra alle trasformazioni degli impianti ed al miglioramento delle condizioni di vita anche nei piccoli agglomeramenti urbani e rurali.

Partendo da questi concetti, si è proceduto prima ad un esame generale della questione — anche sotto i riflessi economici — e successivamente, anche con la collaborazione dei rappresentanti sindacali, sono stati fissati alcuni elementi obiettivi, al fine di conseguire la necessaria uniformità di criteri da parte dei vari Compartimenti nella definitiva stesura dell'elenco delle località disagiate da sottoporre al più presto all'approvazione del Consiglio d'Amministrazione.

A tal fine — con circolare in data 12 settembre u.s. del Servizio Personale — sono stati indicati ai Direttori Compartimentali i seguenti criteri di massima per stabilire quali siano le località da considerare «disagiate»;

a) gli impianti ferroviari (comprese le case cantoniere) siti in località isolate; ritenendo tali quelle lontane oltre i 4 chilometri dal più vicino centro abitato provvisto di farmacia, di condotta medica ed ostetrica e di scuole (anche rurali), quando non siano collegati a tale centro con mezzi di comunicazione sufficientemente rapidi e frequenti;

b) tutti gli impianti ferroviari privi di acqua corrente o di luce;

c) quegli altri eventuali impianti per i quali sussistano indiscusse condizioni di disagio per particolari situazioni climatiche o ambientali.

E' stato anche fissato un termine perentorio per la definitiva compilazione dell'elenco di tali località.

AVVICENDAMENTO DEL PERSONALE NELL'ALTO ADIGE

Anche il problema, piuttosto complesso, dell'avvicendamento del personale in servizio nell'Alto Adige è stato affrontato dall'Azienda che ha emanato particolari disposizioni già in fase di attuazione.

Alla base di esse è stata posta la norma di carattere generale, prevista per tutte le località di disagiata residenza, che da' diritto all'avvicendamento a tutti coloro che abbiano prestato servizio per almeno tre anni nella zona, compatibilmente con le esigenze del servizio e a seguito di loro domanda. La domanda, però, è richiesta solo al fine di accertare chi desideri essere avvicendato, poichè i trasferimenti vengono tutti considerati come avvenuti « per esigenze di servizio » e, quindi, gli interessati percepiscono in ogni caso le relative indennità di trasloco.

Tra le innovazioni concernenti il vestiario uniforme è prevista la concessione di due paia di calzature da lavoro al personale addetto alle manovre, in considerazione delle particolari situazioni di disagio che deve affrontare specie nei mesi invernali

E' opportuno aggiungere, al riguardo, che il trasferimento viene riconosciuto « per esigenze di servizio » anche a tutti coloro che avanzino domanda per essere traslocati nelle località dell'Alto Adige e che è stata fissata la corresponsione di uno speciale soprassoldo a coloro che vi prestano servizio.

Gli avvicendamenti vengono effettuati in base a graduatorie predisposte da Commissioni istituite presso le Divisione Compartimentali di Verona, di cui fanno parte funzionari dell'Azienda e rappresentanti sindacali.

Nella pratica attuazione degli avvicendamenti si incontrano, però, non poche difficoltà — particolarmente per gli appartenenti alle Divisioni Movimento e Commerciale — non solo per motivi tecnici e per particolari situazioni dell'organico, ma anche perchè parte degli agenti da trasferire in Alto Adige pongono la condizione dell'assegnazione di un alloggio della Azienda nella nuova residenza. Pertanto, si sta cercando di risolvere — sia pure gradualmente — il grave problema degli alloggi.

Nella città di Bolzano sono stati ultimati — salvo alcuni lavori di sistemazione delle aree esterne — 20 alloggi dell'I.N.A. per ferrovieri. Sono pure in fase di avanzata costruzione sempre a Bolzano, due fabbricati, di 6 alloggi ciascuno, ed è stata recentemente iniziata nella stessa città la costruzione di altri due fabbricati per complessivi 47 alloggi. A Merano è quasi ultimato un edificio di 12 appartamenti, costruito dalla gestione I.N.A.

Sono altresì in atto alcuni provvedimenti per riparare e rammodernare le case cantoniere più disagiate, mentre è allo studio un ulteriore aumento degli alloggi per il personale di linea.

Nei settori in cui tali difficoltà non si sono presentate in forma particolare, sono già stati effettuati tutti, o quasi tutti, gli avvicendamenti richiesti. E' il caso, ad esempio, del personale della Divisione Lavori di Bolzano, per un totale di 67 agenti; della Divisione Materiale e Trazione, per 43 agenti su 54 inclusi nella graduatoria divisionale; della Divisione Impianti Elettrici, per 40 agenti su un complesso di 63 in graduatoria.

Per le Divisioni Movimento e Commerciale la situazione va migliorando con le nuove assunzioni, per cui è stato possibile avvicendare finora 60 agenti su 217 in graduatoria.

Il problema degli avvicendamenti presenta, come è facile comprendere, moltissime difficoltà di ordine generale ed individuale, ma l'Azienda — come dimostrano anche le cifre riportate — intende risolverlo integralmente, attenendosi ai più scrupolosi criteri di imparzialità.

Nel frattempo non vengono risparmiati gli sforzi per migliorare le condizioni di vita e di lavoro di coloro che prestano servizio nelle località della zona in questione.

CASE DI RIPOSO

Nella seduta del Consiglio dei Ministri del 1-10 u.s., su proposta del Ministro dei Trasporti, è stato approvato un disegno di legge con il quale viene prevista l'istituzione da parte dell'Opera di Previdenza del Personale delle Ferrovie dello Stato di Case di Riposo per pensionati e per vedove di agenti deceduti in servizio e la concessione di un contributo straordinario di 220 milioni di lire a favore dell'Opera stessa.

PIANTE ORGANICHE

Sempre su proposta del Ministro dei Trasporti, nella stessa seduta del Consiglio dei Ministri è stato approvato un disegno di legge che prevede un aumento degli organici del personale delle Ferrovie dello Stato di circa 5 mila unità. Il provvedimento consentirà di fronteggiare le maggiori esigenze di personale derivanti all'esercizio dall'applicazione delle nuove norme sulla riduzione degli orari e sui turni di servizio.

L. R. B.

UN CANE, UN MACCHINISTA E UN PO' DI CUORE

Vittorio Fantuzzi, macchinista «di cuore» in servizio presso il Deposito Locomotive di Bologna

Correva «sparato» il bel cane, un grosso pastore tedesco. Da anni aveva vagheggiato un po' di congedo: nel piccolo cortile, due balzi di qua e due di ritorno, non poteva scostarsi dal raggio d'azione consentito dalla catena che strideva su quel maledetto filo teso in alto. Solo di notte gli toglievano tutto, ma rimaneva sempre il recinto invalicabile e la compagnia, unica e sgradita, degli occhi fosforescenti dei gatti; mai un po' di libera uscita.

L'avesse saputo prima che, a forza di sfregare nella cantonata del fienile, la catena si sarebbe rotta. Ad ogni modo, ora era libero, sia pure con un pezzo di catena i cui anelli tintinnanti ogni tanto finivano sotto le zampe, ad arrestargli nella strozza la pazza corsa. Mica era cattivo il padrone, anche se pronto a dar su di voce, coi suoi urli robusti; ma una corsa fra i campi era una tentazione troppo allettante per non approfittarne.

Corse a lungo nel piano, indi si inerpicò sulla massicciata della ferrovia, ove si fermò a guardare intorno. Nella distesa a perdita d'occhio, il terrapieno pareva un monte e di lassù il panorama raddoppiato gli fece apparire ancora più bella la libertà. Finalmente. Si ritrasse un momento, sospettoso: sopra le rotaie, con le quali pareva congiungersi lontano, pendeva alto un filo. Non ci sarebbe stato per caso un nuovo padrone con un'altra catena per vincolarlo a quel filo rossastro?

Non c'era nessuno e si tranquillizzò. Un po' trotterelloni, un po' vagolando, s'incamminò fra i binari. Capperi, in un cartoccio sfasciato c'erano crocchianti resti di pollo e croste di formaggio. Fece piazza pulita. Solleticato, puntò su un cestino di carta dalle cordelle di spago; altri resti, altra mangiatina. Mica male, quella lunga montagnola dritta e ghiaiosa.

Annusò qua e là, mangiò ancora, poi si fermò satollo e felice su due traverse di legno, affiancate sotto un giunto, ben calde di sole. Si girò attorno più volte senza trovare la posizione comoda poi la trovò e fece siesta. Ma la pace durò poco: prima come un fremito nelle rotaie poi distinto nell'aria un rumore crebbe, da lieve divenne marcato anche se restava indefinibile; sembrava quasi un branco di cento padroni urlanti insieme. Ebbe paura, con la coscienza non pulita. Sempre pronto all'attacco, questa volta si ritrasse di botto, a coda bassa, per raggiungere quatto quatto la vicina macchia di acacie. Ma la catena si era impigliata fra traversa e chiavarda; dètte uno strattone, due, ma in direzione sbagliata e rimase prigioniero fra le rotaie.

Scorse un puntino lontano che, col crescere del rumore, si ingrandì rapidamente. Ora lo si vedeva bene: un mostro di ferro, qualcosa come una trebbiatrice, ma assai veloce e rumoroso. Nell'avventarsi su di lui, prese ad ululare; ma rallentò prontamente, come faceva lui con le zanne puntate in avanti, in uno stridore di ferraglia. Si arrestò a tre passi, gigantesco nel polverone.

Dall'alto un uomo col berretto nero si sporse e gridò: «via, vattene!» poi scese da una scaletta e si avvicinò. Sgridava ancora, ma più dolcemente «L'hai scampata bella. Bòno, eh, bòno...» e si avvicinò un altro poco. Ringhiava il cane, più per abitudine professionale che per convinzione; stava all'erta, ma quel tipo gli era simpatico, trovava la sua voce suadente. L'uomo si avvicinò ancora, parlando tentò una carezza, scansata di malavoglia; un'altra gli riuscì. Poi si sedette sulla rotaia e mollò una pedata alla catena nel verso giusto: il cane libero guardò l'uomo e ristette. «Vieni qua» e l'animale ubbidì, la lingua penzoloni, lo annusò: sapeva d'olio minerale e di sigaretta come tanti altri, ma non l'aveva mai sentito, costui. Anche se sgridava, con che cuore lo faceva. Era proprio un amico e si strofinò contro le sue gambe. Quello gli dava scappellotti che eran carezze, poi lo invitò sul mostro. E il pastore tedesco salì per scendere alla stazione vicina, ove fu preso in consegna da un nuovo amico dal cappello rosso che, letta la targhetta sul collare, «ci penso io» gridò all'altro amico che ripartiva sul mostro d'acciaio, dopo una lunga carezza.

* * *

L'episodio è accaduto al Macchinista Vittorio Fantuzzi del D.L. di Bologna, sulla linea Bologna-Verona. Per questo l'E. N. P. A. gli ha concesso un diploma di benemerenza nel corso di una bella cerimonia a Bologna ed un giornale di Buenos Aires ha annunciato che, a sua volta, gli farà dono d'una medaglia d'oro.

alsen

Walter Felice, figlio del Cantoniere Giuseppe della Divisione Lavori di Roma (34° Tronco, Grosseto), benchè abbia solo 10 anni, si è già affermato come fisarmonicista di eccezione. Ha vinto il primo premio al Festival di Genova, il secondo premio ai Campionati nazionali di Bari e al Festival internazionale di Pavia

Mobili "A.L.T." A. L. TEDESCHI - Livorno

ORGANIZZAZIONE SPECIALIZZATA - VENDITE PER CORRISPONDENZA

VENDITA DIRETTA ESCLUSIVAMENTE A PRIVATI

finalmente ho una casa elegante

Visitate i grandi saloni di esposizione, aperti ogni giorno, anche festivo

CONCORSI VIAGGIO E SOGGIORNO ACQUIRENTI

L. 230.000

• Consegna gratuita ovunque • Imballaggi specializzati

AGEVOLAZIONI PER I FERROVIERI

80 *anni di esperienza garantiscono:*

Sicurezza nell'acquisto - Convenienza nei prezzi - Chiedete senza alcun impegno: riproduzioni, fotografie, catalogo con l'invio di L. 100 in francobolli - Facilitazioni di pagamento.

INDICATE QUALI AMBIENTI DOVETE ARREDARE

Scriveteci! - **C.so Mazzini 90 - Livorno - T. 26.134** - Scriveteci!

IL D.L.F. PER I TURISTI DELLE OLIMPIADI

NATO IN UNA NOTTE L'ALBERGO DELL'ARACOELI

Ho udito, recentemente, uno dei nostri più brillanti attori uscirsene in questa battuta: « Affari d'oro, quest'anno, a Chianciano e Montecatini! Tutto prenotato dagli albergatori e dai commercianti romani! »

La frase, in verità più cattiva che spiritosa, era stata declamata come pungente sigla di chiusura al termine di una polemichetta da ore zero, nata in un crocchio di via Veneto, sul tema: Amarezze e delusioni olimpiche di albergatori e commercianti romani.

Nonostante il carattere salottiero della conversazione, l'argomento che ne formava oggetto era, e forse lo è ancora, uno di quelli di cui si suol dire che « bruciano »; e in ispecie questo bruciava per non poche speranze deluse, per altrettante promesse tradite, per troppi calcoli sballati e magari, anche, per una buona dose di rimorsi, per i quali era ormai inutile recitare il « mea culpa ».

Comunque, sia detto subito che niente è più lontano dalla mia intenzione che il voler qui riproporre un simile argomento; se ho citato la frase del mio amico attore l'ho fatto per riportarmi mentalmente allo stato psicologico collettivo che ha caratterizzato, per un verso o per l'altro, il periodo della immediata vigilia olimpica e più particolarmente ad una certa euforia che sembrò rendere ebbri di « futuro » tanti bravi gestori di alberghi e trattorie della Capitale.

Vi chiederete perché mai stia prendendomela tanto con i nostri maggiori « benemeriti del turismo »; non gliene voglio affatto, credetemi! Se parlo di loro e di certi loro atteggiamenti è per arrivare a rendere comprensibili le ragioni che li indussero al « no! » di fine giugno.

In altre parole, questo « no! » ce lo dissero tondo in faccia, quando noi del D.L.F. andammo a trattare per ottenere, con pagamento anticipato, che un certo numero di camere di albergo e di posti in ristorante fossero riservati a favore delle comitive di ferrovieri in presumibile arrivo da ogni parte di Europa, per assistere ai Giochi Olimpici.

I « No! » erano di due tipi: uno esplicito e giustificato dalle pressanti richieste delle Agenzie di Città; l'altro implicito, celato dietro la richiesta di prezzi assolutamente inaccettabili.

La situazione si presentava fin troppo difficile; d'altra parte il Dopolavoro ferroviario doveva assolutamente trovare il modo di poter garantire l'alloggio ai ferrovieri italiani e stranieri che sarebbero affluiti a Roma nell'agosto; un alloggio decoroso e a prezzo turistico-ferroviario.

A problemi insolubili, soluzioni impossibili; e se proprio impossibile non fu la soluzione del problema « alloggi » adottata dall'Ufficio Centrale del Dopolavoro, essa fu, certo, una soluzione... piuttosto ardita: « Facciamoci un albergo per conto nostro! ».

Adottata questa decisione e dato che per allestire un albergo occorre in primo luogo un ambiente, un fabbricato ove poterlo allestire, ci si preoccupò di prendere contatto con collegi, convitti, e scuole per poterne ottenere il temporaneo uso; ma anche qui la febbre olimpica mieteva le sue vittime.

Solo i Padri della Compagnia di Gesù accolsero ragionevolmente la richiesta del D.L.F. e il contratto fu concluso: ora il D.L.F. disponeva di un intero collegio, proprio nel cuore di Roma (Via Aracoeli). Il più era fatto; ormai non c'era che da trovare **soltanto** 120 letti con relativo materasso, 300 lenzuola e 400 asciugamani. Non credo che il D.L.F., nonostante i miracoli che riesce a fare con i pochi fondi di cui dispone, sarebbe riuscito a risolvere questo secondo aspetto del problema — aspetto piuttosto essenziale, direi — se non fosse intervenuta la nostra Amministrazione.

All'una di notte, tre Carri ferroviari, trainati su carrello, sfilarono lenti e solenni in Piazza Venezia e in Via Aracoeli si fermarono. Da essi furono scaricati letti, materassi, lenzuola e così fino all'alba.

Ormai l'« Albergo » poteva dirsi pronto. Per il resto si sarebbe trattato di problemi organizzativi che si sarebbero comunque risolti.

E furono risolti, infatti, anche se non furono problemi facili: basti considerare, ad esempio, la difficoltà, di fornire, a richiesta delle comitive in arrivo, i biglietti per le manifestazioni sportive; la difficoltà di disporre sempre di interpreti e di guide da mettere a disposizione dei colleghi stranieri; la complessa assistenza di cui i nostri colleghi turisti avevano bisogno in quei giorni di particolare affollamento della capitale.

Oltre 500 ferrovieri, tra italiani, svedesi, finlandesi, lussemburghesi, francesi e inglesi, sono stati ospitati per più giorni nell'Albergo di via Aracoeli; accolti in un ambiente confortevole, ad un prezzo veramente modesto e sempre cordialmente assistiti.

Partendo da Roma, non uno di essi ha voluto mancare di esprimere la sua soddisfazione e la sua gratitudine per il piacevole soggiorno romano consentitogli dalla complessa organizzazione predisposta dal D.L.F. Evidentemente l'Ufficio Centrale del Dopolavoro era riuscito nel suo intento.

Augusto FINOCCHI

Turisti ferrovieri italiani e stranieri hanno affollato per alcune settimane i locali dell'improvvisato albergo

Il trasporto notturno delle suppellettili dell'albergo

ATTUALITÀ D. L. F.

BARI

Sotto il patrocinio del Dopolavoro Ferroviario di Bari è stata organizzata la gara di bocce a terne « 2° TROFEO CAPITANO ITALO MUCI ». Alla gara hanno partecipato formazioni di diverse città della Penisola. La terna del D.L.F. di Bari, Muci-Ladisa-Sciacqua, ha bissato l'impresa del 1958, vincendo ancora una volta l'ambito trofeo. (N.Z.)

BOLOGNA

Sette componenti del Gruppo Tennis del D.L.F. di Bologna sono stati ospitati dai colleghi svedesi a Gavle, ove hanno sostenuto incontri amichevoli, in un clima di signorile e cordiale accoglienza. Il rendez-vous ha avuto luogo a Bologna, ove sette tennisti ferrovieri svedesi sono stati accolti con viva cordialità. (A. S.)

NAPOLI

Nell'accogliente salone della Sezione di Campi Flegrei del Dopolavoro Ferroviario di Napoli si è svolta una graziosa e singolare manifestazione: le allieve che

LETTERE AL GIORNALE

★ Franco Bianchi, operaio qualificato di 1ª classe del Deposito Locomotive di Roma S. Lorenzo, ci esprime il suo rammarico per il fatto che « sul nostro giornale non sono mai ricordati gli Operai T.E. ». In particolare egli ha notato che non solo « Voci » ma la stampa in genere ignora « l'attività degli uomini-ombra che lavorano nell'interno delle fondazioni o nelle cabine A.T. dei locomotori e degli elettrotreni, oppure nel caldo infernale dei motori diesel delle automotrici, a contatto diretto con un pericolo (la morte invisibile a 3000 volt) e che spesso vengono colpiti da gravi forme di pleurite a causa dei fortissimi sbalzi di temperatura ». « Per far camminare i treni — prosegue il Bianchi nella sua lettera — non c'è solo la collaborazione del capo stazione, del capo treno, del deviatore, manovratore e macchinista; c'è anche quella dell'operaio del tecnico I.E. che in molti casi è determinante ».

Già la pubblicazione di alcuni brani di questa lettera ci sembra possa colmare in parte la lacuna lamentata, ma certo non mancherà occasione di tornare più diffusamente sull'argomento « Operai di T.E. ». Se è vero che il macchinista, il capo stazione, il conduttore tornano più spesso alla ribalta della nostra cronaca, ciò è dovuto al fatto che la loro attività è per così dire più visibile; ma non per questo è meno apprezzato il lavoro degli altri, di tutti gli altri ferrovieri, che in mansioni meno appariscenti ma non meno importanti danno il loro contributo, indispensabile come ogni altro, per assicurare la corsa dei treni.

★ Pietro Cinquemano e Rosario Cosentino del D.P.V. di Caltanissetta lanciano un appello a tutti i colleghi invitandoli a collaborare con loro per offrire un modesto aiuto ai lebbrosi... « 15 milioni di lebbrosi sparsi in tutto il mondo, lontani da ogni persona che possa dar loro la gioia di un sorriso ».

Davvero ammirevole e degno di ogni rispetto, il sentimento caritatevole rivelato in questa lettera. Giriamo l'invito in essa contenuta ai nostri lettori, pregandoli, ove intendano dare la loro collaborazione, di prendere direttamente contatto con i due agenti di Caltanissetta. A Cinquemani e Cosentino, « Voci » porge un solidale voto augurale.

★ L'Ispettore Capo Giovanni Achiardi del Compartimento di Palermo, lasciando l'Azienda dopo 40 anni, per raggiunti limiti di età e di servizio, ha voluto rivolgere attraverso « Voci » « il più cordiale saluto a tutto il personale, in particolare a quello del Compartimento di Palermo, che mi è stato più vicino, ed un augurio di sempre maggiore benessere », formulando altresì i migliori voti per la nostra Rivista.

« Voci » ringrazia e si associa ai molti che conobbero ed apprezzarono l'Ispettore Capo Achiardi, per porgergli affettuosi auguri di buona quiescenza.

★ Il Macchinista Vincenzo Colangelo del D.L. di Foggia lamenta che il personale di stazione addetto alla manovra, non faccia uso del fischietto regolamentare per le segnalazioni al Macchinista. In genere, scrive Colangelo, si usa sì il fischio così detto « alla pecorara », che non è certo molto dignitoso nè per chi lo fa nè per chi lo riceve.

Forse i nostri manovratori trovano più semplice e più pratico il fischio diciamo così « naturale », ma non c'è dubbio che l'effetto risulti poi quello lamentato dal Colangelo. Molto meglio, in questo come in ogni altro caso, tenersi al regolamento: e del resto il sibilo emesso col fischietto è più dignitoso ed elegante e consente di risparmiare fiato.

★ Il Capo Stazione geom. Leandro Morroni di Livorno si dichiara « fervido assertore » dei principii cristiano-sociali che ispirano la moderna organizzazione dell'Assistenza Sociale. Dopo aver ricordato che « già da anni esiste nei paesi più progrediti nel campo del lavoro una fattiva rete di Assistenza Sociale » e che qualcosa si va ormai facendo anche in Italia, si domanda se e quando saranno prese analoghe iniziative in seno alla nostra Azienda.

Qualche applicazione dell'Assistentato è in corso, a cura dell'ONARMO, come il lettore saprà.

Se ne iniziò a studiare l'eventuale estensione, ma non fu possibile superare ostacoli di carattere vario: si tenga conto del numero dei ferrovieri (156.000 circa), della loro dislocazione di servizio, ecc., ai fini di una pratica valutazione delle difficoltà, a prescindere dal probabile onere, inevitabile allorché si passa all'organizzazione su vasta scala.

E' solo sperabile che, risolti un giorno — speriamo vicino — i suoi problemi più urgenti, e avviata verso mari più tranquilli la sua gestione, l'Azienda possa por mano anche a questo problema di indiscutibile importanza sociale.

★ Il sig. Dino Dami di Firenze scrive anche a nome di altri ferrovieri che come lui prestarono la loro opera nell'Azienda, dal 1924 al 1936, come avventizi straordinari, e chiede perché non vengono loro estesi i benefici di alcuni provvedimenti legislativi concernenti appunto la categoria degli avventizi straordinari. Purtroppo non possiamo che rimandare il nostro lettore alla « precisazione » già pubblicata sul numero di Maggio di « Voci » (pagina 16 - Rubrica « Villa Patrizi »).

hanno frequentato il corso di taglio e cucito indetto dallo stesso Sodalizio, si sono esibite in una mostra di modelli, indossando gli abiti confezionati da loro stesse e presentandoli al numeroso pubblico presente.

Particolare interesse ha suscitato la gara svoltasi fra le allieve per la confezione di una gonna nel tempo massimo di dieci minuti. Alla vincitrice è stata assegnata, come premio, la « Ruota alata » d'oro, offerta dalla Soc. Singer.

Presenti alla cerimonia il Direttore Compartimentale, ing. Mario Borriello, il Direttore Generale della Singer, venuto espressamente a Napoli. (D. M.)

VERONA

Nel giardino del Dopolavoro Ferroviario di Verona si è svolto l'annuale saggio di danza classica, offerto dalle allieve dei corsi organizzati dal Dopolavoro stesso e diretti con abilità e dedizione dalla maestra Giulia Guastoldi Avogadri. Interpretando pezzi scelti fra i migliori autori si sono fatte applaudire le giovani Valli Salvetti, Laura Salea, Cinzia Da Ronco, Clara Savoini, Manola Campagnaro, Paola Masotto, Micaela Braunizer, Gianna Botti, Cristina Barbieri, Elena e Cristina Gini, Luisa Poli, Anna Zuccalà, Licia Caiani e Vittorina Schiavo. (R. C.)

VENERA STRANO FONTANAZZA CANDIDATA SICILIANA A « SPOSA D'ITALIA »

Come i nostri lettori ricorderanno, la signora Fontanazza è la moglie del Macchinista di Catania che, in seguito a un gravissimo incidente in servizio, è degente da oltre tre anni in ospedali e cliniche: da Taormina, a Roma, a Milano, la signora Fontanazza ha sempre seguito il marito nelle sue dolorose peregrinazioni, affrontando qualunque sacrificio pur di restargli vicina. A riconoscimento della sua nobile dedizione è stata prescelta per la Sicilia alla candidatura per il titolo « Sposa d'Italia » attribuito ogni anno dalla « Necchi ».

(Nella foto la Sig.ra Fontanazza riceve dal Sindaco di Messina, on. Trimarchi, il diploma e la medaglia d'oro della Necchi).

AD INIZIATIVA DELL'A.S.A.I.: PREMIO "ITALIA 61"

L'Associazione della Stampa Aziendale informa che nel prossimo anno, nel quadro del « Premio Pacces » riservato, come noto, ai collaboratori della Stampa Aziendale, sarà assegnato anche un premio speciale intitolato « Italia '61 », dedicato al Centenario dell'Unità.

Tale premio sarà assegnato alle migliori collaborazioni sul tema del centenario, pubblicate nel periodo gennaio '60 marzo '61.

« Voci della Rotaia » invita pertanto i suoi lettori che intendano partecipare al Premio, ad inviare articoli e saggi (di non oltre 4 cartelle) che pur avendo come tema centrale il centenario, prospettino in particolare il contributo della ferrovia al grande evento.

A Roma i ferrovieri milanesi dell'"A.V.I.S."

Lo scorso mese sono stati ospiti della nostra città i componenti del Gruppo compartimentale ferrovieri della « A.V.I.S. » di Milano con le rispettive famiglie.

La comitiva, composta di trentasei persone tra cui alcune gentili signore, anch'esse donatrici di sangue, è stata ricevuta a Villa Patrizi dal Vice Direttore Generale dott. Branca il quale, in assenza dell'ing. Rissone, ha rivolto ai convenuti affettuose parole di saluto e di elogio per la loro nobilissima attività. Successivamente, i colleghi milanesi sono stati ricevuti in udienza dal Papa, in S. Pietro. Sua Santità si è detta lieta di parlare ai figli di una città a Lui particolarmente cara e, dopo avere esaltato il valore cristiano e sociale della loro prestazione, ha impartito al gruppo la benedizione apostolica. Nel corso della loro permanenza a Roma i gitanti hanno effettuato alcune visite turistiche ai dintorni della città. Il Gruppo Compartimentale A.V.I.S. di Milano, che fu il primo a costituirsi come tale in seno alla famiglia ferroviaria, vanta al suo attivo una medaglia d'oro (Sig.ra Borla) e numerosi distintivi d'oro conferiti ai soci che hanno superato le cento trasfusioni. Ai benemeriti colleghi milanesi vadano anche il nostro affettuoso saluto, il nostro plauso e la nostra più viva simpatia. (D. L.)

La Signora Ernesta Torini ved. Donda, abitante a Castelletto Ticino (Novara) è probabilmente la più anziana pensionata delle F. S. Nata l'8-6-1863, fu assunta in servizio presso la rete Mediterranea il 26 aprile 1904 in qualità di Guardiana al P.L. del Casello 93, sulla Domodossola-Milano e lasciò la nostra Azienda il 10 agosto 1928. Nella foto la nostra «anziana» attorniata dai familiari. Alla quasi centenaria i nostri affettuosi auguri.

BARI

● **Con una fraterna manifestazione**, superiori e colleghi hanno voluto porgere il loro augurio al Coadiutore Capo Francesco Colaianni della Segreteria Compartimentale, Gruppo Irregolarità di viaggio, in occasione del suo collocamento a riposo, dopo 41 anni di fedeltà all'Azienda. Il Capo della Segreteria Comp.le, dott. Desiati, nel consegnare al festeggiato una medaglia d'oro ricordo, ha tenuto a sottolineare la modestia del nostro «Don Ciccio», le sue elette doti di mente e di cuore e la larga simpatia che lo circondava nei tanti anni di lavoro. Al caro Don Ciccio, pur nel rammarico di averlo visto allontanare dalla «sua» famiglia ferroviaria, esprimiamo il caldo augurio di una serena e lunga quiescenza.

● **Gli Aiuto Macchinisti** Giuseppe Linciano e Giuseppe Avvantaggiato, della Rimessa Locomotive, hanno consegnato al legittimo proprietario un portafoglio contenente lire venticinquemila da loro rinvenuto. Ai due onesti agenti il Direttore Comp.le ha inviato il suo elogio personale.

N. Zingarelli

BOLOGNA

● **I 104 alloggi INA-Casa a riscatto** sorti nelle vie Arno e Nuova, in piccola parte occupati nell'aprile u.s., sono stati ora consegnati tutti: ben 104 famiglie di ferrovieri, pur responsabilmente impegnate ad effettuare il riscatto in soli 10 anni, hanno così risolto il problema della casa. Prosegue intanto l'operazione case che, entro un anno, accontenterà nel Compartimento altre 100 famiglie, così ripartite: 48 a Bologna, 12 a Modena, 12 a Parma, 12 a Reggio Emilia e 16 a Piacenza.

● **La vecchia guardia se ne va.** Anche il Capo della Segreteria Compartimentale, l'Isp. Capo Cav. Carlo Castaldi, ha ceduto le gravose redini tenute per tanti anni con fermezza ed impegno. Quanti lo hanno avvicinato ed apprezzato, gli augurano affettuosamente un sereno e lungo riposo, mentre rivolgono un cordiale benvenuto all'Isp. P.le dr. Alberto Mastrini giunto dal Servizio Personale a sostituirlo.

● **Chi ha interesse** ad apprendere l'Esperanto, potrà frequentarne i corsi serali che, come negli anni scorsi, saranno tenuti dal D.L.F. presso la Scuola Professionale di Bologna Comp.le. Per informazioni, rivolgersi alla Segreteria del Dopolavoro, tel. 3294.

A. Sensi

CAGLIARI

● **Senza cerimonie, senza discorsi**, nella maniera semplice di chi lavora e realizza, sono stati attivati gli apparati di sicurezza, nonchè il blocco F.S. nella intera tratta Cagliari-Decimo che, pur modesti nella loro estensione, rappresentano un sensibile progresso nelle condizioni di sicurezza e di celerità nella circolazione dei treni nella tratta a più intenso traffico della rete sarda. Il Direttore Compartimentale dr. Gazzei, accompagnato da funzionari del Servizio I.E. e dai Capi delle Divisioni Comp.li ha visitato gli impianti di Cagliari compiacendosi col Capo Riparto I. E., con i tecnici della Ditta costruttrice e con quanti hanno collaborato alla realizzazione dell'opera, che può essere considerata come una prima pietra posta nel settore ferroviario del Piano di Rinascita della Sardegna.

● **Sono entrati a far parte** della famiglia ferroviaria oristanese: i Manovali Daria Pascalis, Ebsio Spiga e i cantonieri Francesco Abis e G. Battista Virgilio. I più fervidi auguri di «Voci della Rotaia».

● **Sono stati collocati in quiescenza** i colleghi: Enrico Ariu, operaio qualificato del D.L. di Cagliari e Salvatore Corrias, Operaio qualificato di 1ª cl. della Squadra Rialzo di Cagliari. Ad essi l'augurio affettuoso di «Voci».

● **Salutato da superiori**, colleghi ed amici è partito alla volta di Novara per dirigere quel Reparto Movimento, l'ing. Alfonso Roscetti, Ispettore di 1ª cl, il quale lascia un buon ricordo per il servizio prestato quale Capo Reparto Movimento di Sassari. A lui e al suo successore ing. Mario Storti, auguriamo buon lavoro.

● **BINARIO DIECI:** ha conseguito la licenza di Scuola Media la signorina Maria Pia Rachel, figlia di Luigi, Operaio qualificato del Rep. I.E. di Cagliari. Auguroni.

● **La sig.na Anna Rais** è stata nominata Assistente Sociale per il servizio nel Comp.to. E' presente tutti i giorni, eccettuato il sabato, nell'ufficio attiguo alla Ragioneria dalle ore 9 alle ore 13.

A. Luchi

FIRENZE

(Servizio Materiale e Trazione)

● **E' deceduto a Firenze**, pochi giorni prima di essere collocato in quiescenza, l'Ispettore P.le cav. Ettore Francini, uno dei più anziani e valorosi funzionari del Servizio Materiale e Trazione. Teniamo a ricordarlo in modo particolare perchè il Francini, entrato nelle F.S. nel 1916, conosceva a memoria tutte le innumerevoli disposizioni riguardanti le competenze accessorie e aveva fatto da maestro a tutti coloro che si sono succeduti nel trattare la difficile materia delle indennità spettanti al personale della Trazione. La sua dipartita rappresenta una grave perdita per l'Amministrazione, per gli amici e per la famiglia alla quale esprimiamo le nostre più sentite condoglianze. (G. G.)

(Impianti)

● **A Siena è deceduto** improvvisamente il Direttore Compartimentale a riposo Giovanni Masserizzi. Funzionario di elevate qualità, aveva percorso gran parte della brillante carriera alle dipendenze del Servizio Lavori e per molti anni, nell'ultimo dopoguerra, fu capo della Divisione Lavori di Firenze, profondendo la sua intelligente opera nel duro lavoro della ricostruzione. Assunse successivamente la dirigenza del Comp.to di Reggio C. e, infine, quella del Comp.to di Ancona, presso il quale, circa un anno fa, lasciò il servizio ferroviario per raggiunti limiti di età. Alla famiglia «Voci della Rotaia» esprime sentite condoglianze.

● **Cordialmente salutati** da dirigenti e colleghi hanno lasciato la famiglia ferroviaria per limiti di età: il Capo Gestione Sup. cav. Dino Fiaschi, il Capo Gestione P.le Gino Papini, il Segretario Capo dr. Roberto Marletta e il Capo Sq. Deviatori (con funzioni di Usciere), Giuseppe Di Gennaro della Divisione Commerciale e del Traffico, il Capo Stazione P.le cav. Argo Castellani, titolare della Stazione di Pistoia, la Coadiutrice Capo Elena Delcroix e l'Applicato Capo Mario Pellegrini del Controllo Merci Cumulativo, l'Assistente Viaggiante Tito Mannini, di Pisa, il Manovratore Capo Gerardo Zoppi, di Pisa, il Cantoniere Adelmo Ficcarelli, di Borgotaro; il Macchinista di 1ª classe Gino Innocenti, del Deposito Locomotive di Pistoia e l'Assistente di Stazione Sabatino Lazzeri, di Chiusi. Porgiamo a tutti il nostro cordiale saluto ed i più fervidi auguri.

● **BINARIO DIECI:** Latino Bardelli, figlio del Capo Stazione di 1ª cl. a.p. Mario Di Siena, ha conseguito con brillante votazione il diploma di artista grafico pubblicitario presso la scuola d'arte fiorentina «Leonetto Cappiello». Felicitazioni ed auguri vivissimi.

A. d'Errico

GENOVA

● **Nella Sala delle Riunioni** della Direzione Comp.le si sono svolti quest'anno i lavori della Conferenza franco-italiana, per la trattazione dei problemi ferroviari del transito di Ventimiglia. Hanno partecipato al convegno numerosi funzionari ed esperti della S.N.C.F., tra i quali Monsieur Doudrich, Direttore della Regione del Mediterraneo e Monsieur Carle, rappre-

Dopo 40 anni di servizio è stato collocato a riposo per limiti di età, il Capo Gestione Giuseppe Di Maria di Palermo Centrale. Interprete dei sentimenti di vivo cameratismo dei superiori e colleghi, il Capo del 1° Rip. Traffico, dr. Romeo, ha espresso al Di Maria il ringraziamento dell'Azienda per il lodevole ed esemplare servizio reso in tanti anni, porgendogli gli auguri per una felice quiescenza. Il festeggiato, nell'allontanarsi dall'Azienda, lascia in seno ad essa una numerosa rappresentanza: ben 4 dei suoi 8 figli fanno parte della nostra grande famiglia. Nella foto, attorniano il padre (da sinistra) i figli Giovanni, di posto a Brancaccio, dr. Paolo alla Segreteria Comp.le di Palermo, Rosario alla Zona I.E. di Lodi e Benito di posto a Catania C.le. A Giuseppe Di Maria i voti augurali di «Voci».

Anna Notargiacomo di anni 4 ed Enrico Viola di anni 3, rispettivamente figli del Capo Treno Antonio e del Conduttore Antonio del Deposito Personale Viaggiante di Cassino, salutano entusiasticamente «Voci» al termine di un loro eccezionale... «raid» automobilistico.

sentante delle Ferrovie francesi a Ventimiglia; da parte italiana, il Direttore Comp.le, ing. Navaretti, funzionari della Sede Centrale e i Capi Divisione d'esercizio. Al termine dei lavori, la comitiva francese, su invito della Direzione Comp.le, ha trascorso una giornata in gita sul golfo del Tigullio.

● **Molto festeggiata** da colleghi ed amici, ha lasciato l'Azienda, per limiti di età, il manovale Cleto Tedone della Divisione Impianti Elettrici. Auguri di bene e di lunga vita.

● **CICOGNA EXPRESS:** Roberto, al Segretario Tecnico P.le Vinicio Puntoni della Divisione I.E.; Giuseppe, al Capo Gestione 1ª cl. Giorgio Toscani della Divisione Commerciale; Giuseppe, al Coadiutore P.le Antonino Ranieri della Segreteria Comp.le. Ai genitori e ai piccoli i più fervidi auguri.

A. Battaglia

■ MILANO

● **Milano C.le ha aggiunto,** al suo già complesso apparato ricettivo di Stazione internazionale, altri due servizi accessori che ne migliorano indubbiamente la funzionalità. Un nuovo modernissimo e vasto ufficio postale, comprendente, oltre agli indispensabili servizi postali e telegrafici, 26 cabine telefoniche (8 in telesezione e 18 interurbane), è stato inaugurato dal Vice Prefetto di Milano, presente, con alti funzionari delle PP.TT., anche il Direttore Compartimentale ing. Forte.

Contemporaneamente, l'atrio d'ingresso ai binari si è arricchito di quattro grossi armadi posti in punti strategici, entro i quali il pubblico potrà depositare, in 96 distinti scomparti, altrettanti colli a mano. Si tratta di 96 cassette ad apertura automatica, funzionanti mediante l'introduzione in apposita fessura di una moneta da lire 100; con tale spesa si acquista il diritto a depositare una valigia di misura media per la durata di 24 ore.

● **Su proposta** della Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Capo Stazione Superiore Filippo Vaggi, Titolare della Stazione di Gallarate, è stato insignito della Croce di Cavaliere del Lavoro. Tutto il personale dell'Impianto, a mezzo nostro, desidera porgere al neo Cav. le più fervide felicitazioni.

● **A Lecco,** presso la Scuola Damiano Chiesa, è stata inaugurata dal V. Sindaco la 1ª Mostra nazionale di pittura «Dilettante Ferroviere», organizzata dal locale S.F.I. e patrocinata dall'Azienda autonoma di soggiorno «Pro Lecco». Vi hanno partecipato 22 agenti provenienti da tutta Italia, presenti con 72 opere di ogni scuola. La giuria ha così assegnato i cinque premi in palio: 1° Gentile Amodio, di Torre Annunziata; 2° Guglielmo Salvetti, di Bergamo; 3° Amedeo Paulon, di Verona; 4° Paolo Biagetti, di Milano; 5° Giovanni Battista Pincietti, di Genova Rivarolo.

● **MARCIA NUZIALE:** A Madrid, Ubellino Cecchinato, Assistente di Stazione a Domodossola, ha impalmato la gentile signorina Carmen Posadas, figlia dell'Ispettore P.le Ettore delle Ferrovie Spagnole, rete R.E.N.F.E. Vivissime felicitazioni.

● **CICOGNA EXPRESS:** Maria Pia, al Capogestione Pasquale Vitulano, della Segreteria del Direttore Comp.le. Rallegramenti.

● **Il Segretario Capo** Giuseppe Hurle, della Divisione Lavori, annuncia, felice, unitamente al fratello Luigi, le nozze d'oro dei propri genitori, Arturo ed Ida Habermacher. «Voci della Rotaia» non può che associarsi alla gioia della famiglia Hurle ed augurare ai due coniugi le nozze di diamante.

L. Paina

■ NAPOLI

● **Con l'intervento dell'ing. Montaina,** dei Capi Tecnici Colangelo e Ferrante e di un folto numero di colleghi, è stato calorosamente salutato l'operaio di 1ª classe qualificato Gennaro Varvella che ha lasciato il servizio dopo 41 anni, durante i quali ha diretto con zelo encomiabile la «squadretta» degli apparecchi di sollevamento e strumenti metrici del Compartimento. All'ottimo Varvella anche il saluto affettuoso di «Voci».

● **BINARIO DIECI:** La famiglia del Capo Treno Luigi Di Matteo del Deposito Personale Viaggiante di Napoli, detiene il record nelle affermazioni nel campo scolastico. Sei figlioli del Di Matteo hanno recentemente ottenuto risultati positivi nelle prove d'esame: Angela Maria, promossa alla 2ª elementare; Immacolatina, promossa alla 4ª; Giuseppina, ammessa alle scuole medie; Salvatore, promosso alla 3ª media; Assuntina, licenziata dalla scuola media ed infine, Michele si è assicurato la «Maturità classica». Le votazioni hanno visto i sei fratelli nelle primissime posizioni. A tutti un bravo di cuore con gli auguri di sempre maggiori affermazioni.

D. Manganelli

■ PALERMO

● **BINARIO DIECI:** Aldo Salvatore Corcoruto, figlio di Antonio, Capo Stazione Principale a Messina, ha conseguito la licenza di Scuola Media con un bel nove in tutte le materie. E' questa la votazione più brillante registrata presso l'Istituto frequentato dal giovane Corcoruto. Vivissimi rallegramenti e tanti auguri.

G. Caruso

■ REGGIO CALABRIA

● La Colonia montana di Gambarie, per i figli e gli orfani dei ferrovieri, ha chiuso i battenti dopo avere ospitato ed assistito 400 bambini di ambo i sessi. Hanno presenziato la cerimonia l'Arcivescovo di Reggio, Mons. Ferro, il V. Provveditore agli studi dott. Rizzuto, i Capi delle Divisioni di Esercizio, della Segreteria Compartimentale e dell'Ispettorato Sanitario. Il Direttore Comp.le, ing. Carucci, ha pronunciato parole di circostanza mettendo in risalto, tra l'altro, gli sforzi della nostra Azienda, che ogni anno contribuisce al mantenimento delle numerose Colonie marine e montane con oltre 350 milioni di lire per la gestione in proprio. Un saggio ginnico-corale e la premiazione di bimbi distintisi per l'encomiabile condotta hanno chiuso la lieta cerimonia. Perfetti sono stati i servizi di vettovagliamento curati dal delegato Comp.le sig. Spanti ed encomiabile l'opera svolta dalla Direttrice Pia del Guercio, delle Assistenti e delle Vigilatrici, che hanno curato i piccoli ospiti con particolare attenzione.

● **Si è proceduto alla consegna** di 24 alloggi INA-Casa ai ferrovieri, presenti l'on. Reale e le massime autorità cittadine. Dopo la benedizione impartita al fabbricato dal Rev. Can. Mandalari, in rappresentanza dell'Arcivescovo Mons. Ferro, ha parlato il Direttore Comp.le ing. Carucci. L'opera, che s'inquadra nel vasto piano dei miglioramenti che si stanno realizzando nel Compartimento, è costata 83 milioni ed ha richiesto l'impiego di 10 mila giornate lavorative.

● **Nel concorso** bandito in occasione della XXIII Campagna Antitubercolare fra gli alunni delle scuole medie, per lo svolgimento di un tema prescelto per l'occasione, è risultato vincitore, nella graduatoria provinciale, lo studente Carmelo Romeo, figlio del Segr. P.le Angelo della Divisione Commerciale. Quale compenso per la sua diligenza, l'ottimo Carmelo è stato prescelto per un viaggio di istruzione a Roma a spese del Comitato Organizzatore.

● **MARCIA NUZIALE:** Per Giovanni Caminiti, Capo Pers. Viagg. di Reggio C. e Sonia Filippini; per Gennaro Parrucci, Capotreno e Santa Romeo. Felicitazioni.

● **CICOGNA EXPRESS:** Emanuela, ha allietato la casa del manovratore Gaetano Azzarelli della Stazione di Villa S. Giovanni. Auguri alla piccola Emanuela.

● **NOZZE D'ORO:** Antonino Rullo e Domenica Marino, genitori del Macchinista di 1ª cl. Antonino Rullo del D.L. di Reggio C. Ai tanti rallegramenti uniamo anche i nostri.

A. Cremona.

■ ROMA

(Dai Servizi)

● **Il Segretario Superiore rag.** Nicola Colica della Sezione 4ª del Servizio Approvv.ti ha lasciato il servizio per limiti di età. Auguri.

● **Dopo 44 anni di lodevole attività,** ha lasciato recentemente l'Azienda per limiti di età l'Applicato Antonio Bernacchioni del Servizio Lavori e Costruzioni - Gruppo Architettura. Agli auguri che superiori e colleghi hanno esternato al festeggiato aggiungiamo anche i nostri, affettuosi e sinceri.

● **CICOGNA EXPRESS:** Angelo, al rag. Filippo Mazzorino del Servizio Ragioneria, vecchio amico e collaboratore amministrativo di «Voci»; Sergio ad Alfonso Camilloni della Sezione 13ª del Servizio Approvv.ti. Felicitazioni.

● **BINARIO DIECI:** Si è specializzato in gastro-enterologia, riportando il massimo dei voti e lode, il dott. Gualtiero Testa, figlio del Segr. Sup. rag. Alberto del Servizio Impianti Elettrici. Rallegramenti vivissimi. (C. C.)

(Dagli Impianti)

● **Per limiti di età** è stato collocato a riposo il collega Segr. Sup. cav. Roberto Belocchi della Divisione Ragioneria. Nel corso di una simpatica manifestazione di affetto di colleghi ed amici, che si sono riuniti per offrirgli un vermut di commiato, ha preso la parola il Capo della Divisione, dott. Dodet, ricordando le doti di mente e di cuore del festeggiato che lascia la grande famiglia della rotaia dopo 41 anni di servizio. Aggiungiamo i nostri vivissimi auguri

● **BINARIO DIECI:** Anna Cerqua, figlia del C.S. P.le Italo della Stazione di Frascati ha superato gli esami di ammissione al 3° Liceo classico con la media di 8/10. Anche Armando Delicato, figlio di Angelo, Deviatore a Roma Smistamento, si è licenziato brillantemente dal Liceo Orazio con la seguente votazione: italiano 9, latino 7, greco 6, storia 8, filosofia 8, matematica 8, fisica 9, scienze 9, arte 8, educazione fisica 8. Un bravo di cuore e tanti auguri a tutti e due.

D. Loffredo

Il più vecchio ferroviere dell'Umbria è Bernardino Antonini. Nato e residente a Foligno, fu assunto in servizio nel secolo scorso con la qualifica di Guardiano del Reparto Manutenzione della locale stazione e lasciò la Azienda dopo 37 anni di lodevole attività. Malgrado abbia superato i 93 anni, l'Antonini è tuttora vegeto ed arzillo e non tralascia di effettuare — quando le giornate sono propizie — lunghe gite in bicicletta, come documenta la fotografia che pubblichiamo. All'anziano della rotaia «Voci» invia il suo affettuoso saluto augurale.

TUTTA LA RETE

TORINO

● **Una medaglia della fondazione Carnegie** è stata concessa alla memoria del Macchinista delle F.S. Giovanni Ravinà, per l'eroico atto compiuto il 4 settembre 1959 in un incidente ferroviario alle porte di Chiomonte.

● **La Signora Delfina Giacobbe**, vedova del ferroviere Carlo Pozzi caduto sul lavoro il 10 marzo u.s. ad Alessandria Sm.to, rivolge tramite «Voci», un particolare ringraziamento a tutti i Funzionari del Compartimento di Torino e ai colleghi dello scomparso marito di posto a Smistamento per le attenzioni e le dimostrazioni di solidarietà ricevute in occasione della «Giornata del ferroviere» e per la prova tangibile di affetto indirizzata alla sua piccola Rossella.

● **I familiari** della signora Pasqualina Mauro Bretto, Coadiutore Capo presso il Controllo Merci di Torino, ringraziano, riconoscenti e commossi, le colleghe ed i colleghi per le spontanee e generose offerte di sangue a favore dell'ammalata e per la continua assistenza durante il periodo di degenza dell'inferma all'Ospedale delle Molinette. Un particolare ringraziamento estendono anche ai Superiori per la sollecitudine dimostrata nel caso.

● **All'Officina Materiale Rotabile** di Torino si è svolta una breve cerimonia, durante la quale, oltre ai diplomi e distintivi a nove agenti anziani, sono stati consegnati gli attestati di frequenza a 27 allievi dei corsi di istruzione 1959-60. Inoltre, ai tre pensionati Ettore Roletti, Enrico Maggi e Giuseppe Pecol, ai quali di recente era stata conferita l'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine «Al merito della Repubblica Italiana», è stato consegnato il relativo brevetto.

● **Vivissimo cordoglio** ha destato la notizia dell'immatura ed improvvisa morte del Segretario Superiore Lelio Prugno, della locale Divisione Ragioneria, perito in un banale incidente alpinistico mentre trascorreva le sue vacanze a Cogne. Per il carattere aperto e per la bontà che manifestava in ogni circostanza era stimato e benvoluto da quanti lo conoscevano. «Voci» porge alla famiglia le sue più sentite condoglianze.

● **Presso le O.M.R.** hanno lasciato l'Azienda, per raggiunti limiti di età e di servizio, il Capo Tecnico P.le Giovanni Furgeri e gli Operai qualif. di 1ª cl. Antonio Cerchio, Francesco Bono, Eligio Amerio, Damiano Schena. Superiori, colleghi ed amici hanno salutato i neopensionati, festeggiandoli con un brindisi ed augurando loro una lunga e felice quiescenza.

● **MARCIA NUZIALE:** per Maria Rosa Vallegro, figlia di Federico, Capo Gestione P.le di Alessandria C.le e per Gian Pietro Cairo, Capo Stazione di Valenza. Alla coppia felice i nostri migliori rallegramenti.

● **CICOGNA EXPRESS:** Fabio, ad Errante Sabbatini, Capo Tecnico; Claudio all'operaio q. 1ª Oscar Giai; Domenico all'operaio q. 1ª Ruggero Trollo; Marina all'operaio q. 1ª Italo Mainelli; Maria Maddalena all'operaio q. 1ª Francesco Rasino; Sergio, all'operaio q. 1ª Mario Stroppiana; tutti dipendenti delle O.M.R. Torino. Felicitazioni ed auguri.

R. Marello

TRIESTE

● **Hanno lasciato il servizio**, per raggiunti limiti di età: il Capo Gestione P.le Lodovico Anderle della Stazione di Cervignano, l'A. Macchinista Vittorio Borri del D.L. di Trieste C.le, l'Applicato Iolanda De Ferra nata Fantin della Divisione Movimento, il Commesso a.p. Lorenzo De Marco della Segreteria Comp.le, l'Operaio q. di 1ª cl. Antonio Fermo della 2ª Zona I.E. di Gorizia, il Macchinista di 1ª cl. Abramo Giacomelli del D.L. di Trieste C.le, l'Assistente di Stazione Giacomo Macorig della Stazione di Udine, l'Operaio q. Vittorio Marcon della 5ª Zona I.E. di Pontebba, il Segretario Tecnico Superiore Giuseppe Maseri della Divisione Lavori, l'Aiutante a.p. Vittorio Schefer della Stazione di Trieste C.M., l'Operaio q. di 1ª cl. Antonio Sullig della Squadra Rialzo di Udine. Tutti sono stati festeggiati da dirigenti, colleghi e dipendenti. Anche da parte di «Voci della Rotaia» un saluto affettuoso e tanti auguri.

L. De Leonardis

VENEZIA

● **Lo scorso mese** sono convenuti a Venezia circa 800 agenti iscritti all'Associazione Genio Ferrovieri. Il raduno ha avuto inizio nella Sala del Noviziato della Fondazione Cini all'isola di S. Giorgio con il benvenuto ai convenuti del Direttore Comp.le ing. De Rosa. Ha fatto seguito il Presidente Nazionale dell'Associazione, sig. Persoglio di Sampierdarena, con una relazione sull'attività svolta ed infine ha parlato l'ex Direttore Generale, ing. Di Raimondo, che ha ricordato le benemerenze del Genio Ferrovieri specie durante i periodi bellici. Nel pomeriggio, a bordo di un vaporino messo a loro disposizione, i convenuti hanno visitato le isole dell'estuario. Il giorno dopo hanno assistito alla regata storica lungo il Canal Grande.

● **Festosamente salutati** da superiori e colleghi hanno lasciato il servizio per raggiunti limiti di età l'Ispettore di 1ª cl. cav. Erminio Zennaro della Divisione Trazione, i Coadiutori Capi Giordano Erizzo e Riccardo Penzo della Divisione Impianti Elettrici e il Coadiutore P.le Angelo Cipriano della Divisione Commerciale. I nostri migliori auguri.

● **MARCIA NUZIALE:** per Faustino Stabarini della Divisione Trazione e la gentile signorina Marcella Bonzio. Felicitazioni vivissime.

F. Poli

L'Aiuto Macchinista Salvatore Barbera del Deposito Locomotive di Catania e la Signora Giuseppina hanno celebrato le nozze d'argento. Alle felicitazioni dei colleghi uniamo anche quelle di «Voci»

AVVISI

001) Agente in servizio Istituto Sperimentale Roma, mansioni ufficio, cambierebbe con Applicato del Servizio Lavori e Costruzioni. L'incarico comporta varie indennità. Scrivere direttamente alla Redazione di «Voci della Rotaia» citando il numero della inserzione.

002) Il Macchinista Adelino Guglielmi, del Deposito Locomotive di Verona, chiede al sig. Elmore Fiacchi, da lui conosciuto nel periodo 1936-1940 quando lavoravano insieme alle dipendenze della Divisione Lavori di Bolzano, di inviargli sue notizie, desiderando riallacciare con lui i vecchi rapporti di cordiale amicizia.

CAMBI DI RESIDENZA

111) Assuntore Francesco Bracciodieta, P.L. km 254 linea Potenza-Metaponto, Comp. Bari, cambierebbe con p.g. Comp.ti Genova, Milano, Torino, preferibilmente quest'ultimo. Lascia e chiede alloggio. Scrivere: stazione Bernalda Scalo (Matera).

112) Manovale, i.g., mansioni fattorino, Paolo Saladino, stazione Genova Sestri Ponente, cambierebbe con p.g. Comp.ti Napoli o Palermo. Non lascia né chiede alloggio.

113) Cantoniere Pompeo Vivacqua, stazione Milano Smistamento, cambierebbe con p.g. Comp. Bari. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Via Rivoltana, 2 - Segrate (Milano).

114) Alunno d'ordine a.p. Renzo Buti, stazione Settimo (Torino), cambierebbe con p.g. Comp.to Firenze. Lascia alloggio privato moderno. Scrivere: Via della Consolata, 4 Settimo Torinese (Torino).

115) Cantoniere Eugenio Di Lenardo, Tronco VIII, linea Gallarate-Laveno (Comp.to Milano), cambierebbe con p.g. Comp.to Trieste. Lascia alloggio Casa Cantoniera, 4 vani, luce e acqua e ne chiede altro. Scrivere: stazione F. S. Tornate (Milano).

116) Capo Stazione Santi Di Bella, stazione Caronia (Comp. Palermo), cambierebbe con movimentista Comp.ti Firenze - Torino - Milano. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Via Nazionale, 63 - Marina di Caronia (Messina).

117) Capo Stazione 1ª classe Antonino Mastrogiovanni, stazione Poggio Mirteto (Comp. Roma), cambierebbe con p.g. stazione Messina, Dirigenza movimento o Dirigenza Centrale. Lascia alloggio 3 vani, accessori e non ne chiede. Scrivere: Piazza G. Carducci, 15 - Monterotondo (Roma).

118) Capo Stazione Giovanni Bonanno, Biglietteria Milano Cent.le, cambierebbe con p.g. o impiegato qualsiasi servizio Palermo o località viciniore. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Don Minzoni, 86 - Sesto San Giovanni (Milano).

119) Cantoniere Danilo Martini, cambierebbe con p.g. Comp.ti Verona, Milano, Bologna, Firenze, Ancona. Lascia Casa Cantoniera situata a un km da Mondovì. Scrivere: Casa Cantoniera 16 - Via S. Giovanni Bualungi - Mondovì (Cuneo).

120) Operaio 1ª classe Bruno Ceolin, Squadra Rialzo Milano C.le, cambierebbe con p.g. Comp. Venezia, Squadra Rialzo Venezia S. L. - Mestre-Treviso o Padova, oppure Officine M.M. Vicenza. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Viale Monza, 109 - Milano.

121) Capo Gestione Alfonso Tuccillo, stazione Genova Sestri Ponente, cambierebbe con p.g. Compartimenti Napoli o Roma. Non chiede né lascia alloggio. Scrivere: Stazione Genova Sestri Ponente.

"CLASSICI DELLA DURATA"

L. 78.000

L. 420.000

L. 420.000

L. 180.000

ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA chiedete catalogo a colori VR/10 contenente 100 ambienti, inviando L. 120 in francobolli. Consegna ovunque gratuita. Pagamenti anche lunga rateazione. PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AL PERSONALE F.S. Scrivere indicando chiaramente: cognome, nome, professione, indirizzo, forme di pagamento ed ambienti desiderati alla MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA - CARRARA.

L'ANGOLO DELLA MASSAIA

NELLA MIA CASA, IN QUESTO MESE

Dopo il periodo delle vacanze estive, la vostra vita ha ripreso ormai il suo ritmo regolare. La casa è tutta in ordine: non avrete che a mantenerla tale con le pulizie quotidiane e settimanali di sempre. E' dunque venuto il momento di pensare alla provviste di cucina. Legumi secchi, patate, marmellate e conserve varie, e se aveste la fortuna di avere un marito bravo cacciatore, non dimenticate di preparare dei patè che iscatolerete e che durante le feste figureranno degnamente nei vostri pranzi.

Riordinando la cucina vi sarete accorta come alcuni strofinacci mostrino troppo evidente la trama, o peggio ancora siano sfilacciati. Sostituiteli immediatamente con altri nuovi. Ne troverete di bellissimi a colori e disegni vivaci, che daranno alla vostra cucina un tono di modernità piacevole. Riorganizzate anche la vostra piccola biblioteca, incollando le rilegatura che fossero un po' rotte, e ricoprendo i libri più sciupati con carta a disegni, scegliendo un tipo di carta per ogni categoria di libri. Abbiate cura di rinnovare qualcosa anche nella camera dei vostri figli, ormai decisamente arredata a studio, con i divanletto, e procuratevi uno scaffale per riporvi i loro libri, ponendolo accanto alla scrivania.

NOTIZIE UTILI

Per togliere le macchie di uovo: bagnate i tessuti lavabili e anche non lavabili con acqua fredda. I tessuti lavabili verranno poi lavati con acqua e sapone, i non lavabili, una volta asciugati, saranno smacchiati con uno dei comuni smacchiatori in commercio. **Per le macchie d'inchiostro:** per la lana e la seta, cotone e lino **macchiate** la macchia con glicerina, sciacquando poi con acqua. **Per quelle di ruggine:** si spreme sulla macchia qualche goccia di succo di limone stirando con ferro caldo e ripetendo più volte l'operazione. **Per le macchie di cera:** su qualsiasi tessuto usate il dorso del coltello per raschiare tutta la cera. Mettete un pezzo di carta asciugante bianca sotto e sopra e stirate con ferro caldo. **Gli anelli con pietre preziose** si puliscono immergendoli per qualche ora in alcool denaturato, quindi strofinandoli con una pezzuola morbida. **L'alone** nero lasciato dai caloriferi o dai termosifoni sulla tappezzeria si toglie semplicemente strofinando con gomma-pane, che acquisterete in cartoleria. **I tessuti neri,** di seta o di lana, si lavano con un decotto di foglie di edera.

QUALCHE RICETTA

Merluzzi al gratin (per 4) kg. 1,200 di merluzzetti freschi - gr. 50 di burro - una manciatina di prezzemolo, basilico e maggiorana tritate - gr. 100 di funghi freschi - 1 cipolletta - 4 cucchiai di pangrattato - 1 bicchiere di vino bianco - sale.

Pulite, svuotate e togliete le squame ai pesci. Imburrate un tegame e disponetevi i merluzzi. Tritate finissimi i funghi e la cipolla, miscelate al prezzemolo, basilico e maggiorana e spolverizzatene abbondantemente i merluzzi. Salate, quindi bagnate con vino e ricoprite con il pangrattato. Fate liquefare il burro rimasto e versatelo sui merluzzi. Cuocetelo a forno dolce per circa 20 minuti, fintanto che si sia formata una crosta dorata. Quindi servite, senza togliere la pietanza, in precedenza, dal tegame.

Soufflè di riso al cioccolato (per 4) gr. 300 di riso - gr. 30 di cacao amaro - 2 uova intere e 2 albumi - 1 litro scarso di latte - 4 cucchiaiate di zucchero - 1 pizzico di sale.

Fate cuocere nel latte, aggiungendovi il sale ed un cucchiaio di zucchero, il riso. Quando il latte è stato tutto assorbito, ponete in una terrina. A parte frullate i tuorli con il rimanente zucchero, miscelate al riso aggiungendovi il cacao. Fatene un composto omogeneo. Incorporatevi ora tutti gli albumi montati a neve, riempite a metà uno stampo da soufflè e mettete in forno vivace per circa mezz'ora, fintanto che sia montato e si sia formata una crosticina dorata. Dopo, servite.

Ed ora, care amiche, buon appetito dalla vostra

MARCELLA

I MODELLI DI MARA BOTTARI

Tailleur in lanetta a tinta unita. Nuovissimo il motivo a balza poco arricciata della baschina. Il resto dell'allacciatura è all'inglese.

L'ERBORISTA

LA BORSA PASTORE

(Capsella bursa pastoris)

Questa graziosa e modesta pianticella è assai comune e cresce con molta facilità ovunque. La si può trovare nei prati, sui margini delle strade ed è diffusa in quasi tutti i continenti. Appartiene alla Famiglia delle Crucifere, come la Violacciocca, il Rafano, la Senape, ecc.

Le proprietà terapeutiche dell'erba non sono ancora ben sfruttate. Il contenuto utile di tutta la pianta risulta un miscuglio complesso di sali circa i quali non v'è ancora perfetto accordo tra i farmacologi. Con l'uso della pianta fresca o dei preparati concentrati, si sono ottenuti risultati veramente incoraggianti sia nei casi di emottisi e di ematuria, sia in quelli di metrorragie dipendenti da cause diverse.

Nei riguardi di queste ultime anzi, la Capsella ha mostrato una reale capacità regolatrice del flusso mestruale.

Oltre a ciò venne scoperto che la pianta possiede virtù radioattive perché, portata indosso, può frenare certi scoli di sangue, specialmente viscerali.

Per uso orale si preparano delle decozioni da prendersi a digiuno e che servono nei disturbi intestinali, vescicali ed anche contro gli ingorghi epatici. Circa tali proprietà molti medici hanno riconosciuto a questa pianticella indiscutibili virtù curative e da molti anche venne adoperata per sostituire la ben nota segale cornuta, avendo la prerogativa di essere meno tossica della segale e recar minori disturbi.

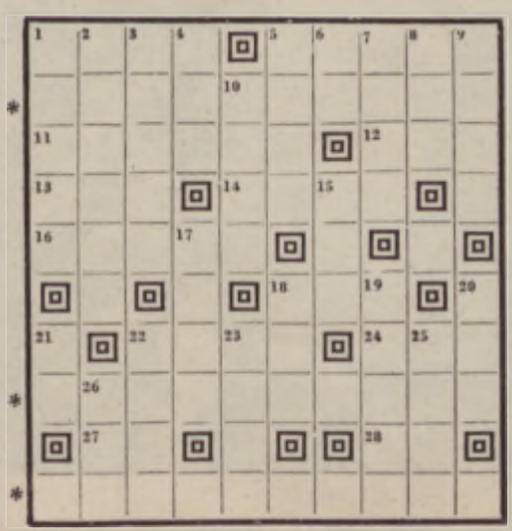
Le proprietà astringenti della Borsa Pastore furono ben valutate da celebri medici e vennero applicate con esito sempre favorevole. Inoltre il decotto venne usato per lavande oftalmiche con risultati sorprendenti.

La pianta fiorisce dal Marzo all'Ottobre. Si consiglia di raccoglierla nella stagione calda, perché allora più ricca di sali terapeutici. Per i raccoglitori si ricorda inoltre che l'erba deve essere conservata in luoghi asciutti e che va rinnovata ogni anno.

F. C.

CRUCIVERBA

(F. Muccio)



ORIZZONTALI: 1) Fegato greco; 5) Lente a capire; 11) Pagare i propri peccati (tr.); 12) Sindacato Ferrovieri Liberi; 13) I raggi del Petrarca; 14) Leggi francesi; 16) Sul lago Maggiore; 18) La metà del doppio; 22) Sotto il treno; 24) Un corso d'acqua... perverso; 27) L'ultima e la prima; 28) Meridione e Levante.

VERTICALI: 1) Una pianta... fedele; 2) Un verbo del droghiere; 3) Il nome dell'Imperatore Claudio; 4) Il se stesso dei francesi; 5) Il più noto è quello « a segno »; 6) Azienda Turistica; 7) Rosso ma non del tutto; 8) Dopolavoro Ferroviario; 9) Padre della tramontana; 10) Una camera importante; 15) Fini in un rogo; 17) Sta sotto gli occhi; 18) Giove e Nettuno; 19) Stampa inglese; 20) Viene dopo il prima; 21) Le iniziali di Cenzato; 22) Il verbo delle canzonette; 23) Era il nome del comico Laurel; 25) Come sopra; 26) Riposi eccessivi.

A soluzione ultimata nelle tre colonne orizzontali con asterisco si leggerà il nome di un importante impianto ferroviario toscano.

SOLUZIONE DEL NUMERO PRECEDENTE

ORIZZONTALI: 1) Chi; 3) Rivolo; 7) Predire; 9) Pedalino; 11) Ago; 13) To; 14) Vaccinati; 17) Tapino; 19) Reato; 22) In; 23) Dito; 24) Itr; 25) Errori; 28) Valigia; 29) Sed; 31) Reza; 32) Prece; 33) In.

VERTICALI: 1) Chiavarde; 2) Ippocrate; 3) Reddito; 4) Ida; 5) Ori; 6) Lentini; 10) Oo; 12) Ga; 15) Na; 16) Ti; 18) Onorario; 20) Ei; 21) Torv; 24) Iole; 26) Rare; 27) Per; 29) Sp; 30) De.

De Sica dirige le riprese. Sono numerosi gli incontri di questo regista con la ferrovia: il più noto è certamente quello del film « Stazione Termini ». Di spalle, Raf Vallone.

De Sica e le stazioni di Roma

Il regista De Sica e Sofia Loren durante le riprese del film « La Ciociara » alla stazione di Roma Tiburtina

Sofia Loren, ciociara « sfollata »

VOCI DELLA rotaia

ANNO III - N. 11
NOVEMBRE
1960

A SESTO CALENDE:

CONTROSTAGIONE

L. 40
FRANCIA 0,40 nFr.
SVIZZERA 0,30 Fr.
BELGIO 4 Fr.

VOCI DELLA rotaia

ANNO III - N. 11 - NOVEMBRE 1960

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 861.312.

Direttore Responsabile: Mario Pellegrino — **Redazione:** Alberto Ciambricco (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci — **Impaginazione:** Ennio Salvatore.

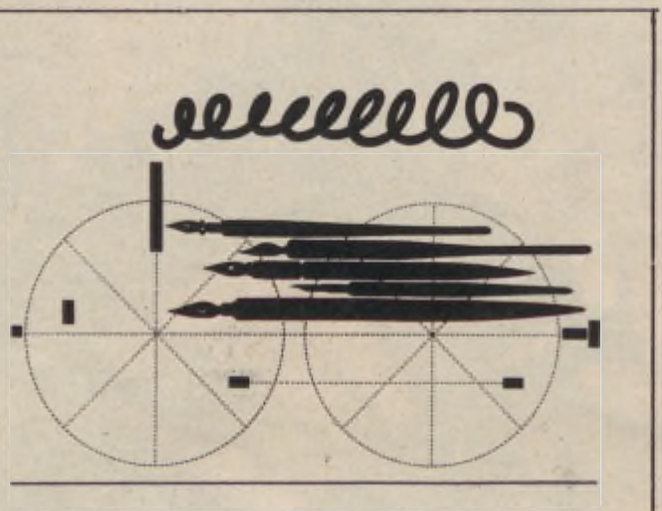
Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

Stampatore: APOLLON - Via Tiburtina 1292 - Roma - Tel. 419.026-27-28-29.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957

ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia nFr 4
« VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 3.800 Francia nFr. 20 - Belgio Fr. 365.



Olivetti Lettera 22

Per ogni scritto, in ogni luogo, la macchina per scrivere portatile.

Non è necessario scrivere romanzi per aver bisogno di una portatile, basta pensare alle lettere di tutti i giorni. Portate in casa vostra la Lettera 22: in poche ore ci saprete scrivere. E i vostri figli impareranno un'altra di quelle cose che nella vita bisogna saper fare: nuotare, guidare l'auto, scrivere a macchina.

olivetti

modello LL lire 42.000 + I.G.E.

CAMBIO DI INDIRIZZO

Per evitare disguidi nell'invio del Periodico a domicilio, si pregano i sigg. Abbonati di segnalare tempestivamente e direttamente alla Redazione le eventuali variazioni di indirizzo, servendosi del formulario riportato qui di seguito:

Servizio .....

Compartimento .....

Impianto di appartenenza .....

Sigla e numero della fascetta .....

Qualifica ..... **Cognome e Nome** .....

Vecchio indirizzo .....

da sostituire col nuovo indirizzo .....

NUOVE ADESIONI

Continuano a pervenire alla Redazione richieste di invio a domicilio del giornale da parte di agenti che a suo tempo, e per i più svariati motivi, non ebbero modo di sottoscrivere l'adesione alla nuova formula di spedizione.

Invitiamo tutti gli interessati ad inviare direttamente la richiesta alla rispettiva Segreteria Compartimentale, che provvederà ad inoltrarla al competente ufficio contabile e alla Redazione di « Voci della Rotaia ».

AI LETTORI

Per ragioni di funzionalità si consigliano i lettori che desiderano rivolgersi alla Redazione per informazioni, chiarimenti, precisazioni, ecc., di scrivere a « Voci della Rotaia » - Giornale Aziendale delle F. S. - Villa Patrizi - Piazza della Croce Rossa, 1 - Roma, evitando di indirizzare personalmente al Direttore, al Segretario di Redazione o ai Redattori. Una tale procedura è nell'esclusivo interesse dei lettori stessi e servirà ad accelerare le singole risposte. Le lettere indirizzate secondo le presenti indicazioni, avranno la precedenza nella evasione.

IN COPERTINA

Il Manovratore Enzo Nessi tra i fiori della Stazione di Sesto Calende. Con 91 punti su cento, Sesto Calende ha vinto il 1° Concorso Nazionale per l'abbellimento arboreo-floreale delle Stazioni. Al secondo posto si è classificata Orte, con 89 punti. Terza Vallo della Lucania, con 81. Alle pagine 8, 9 e 24 vi raccontiamo la storia del trionfo di Sesto.

DALLA TOSCANA AL VENETO NUOVE LINEE A T.E.

Si rompe la tradizionale bottiglia di spumante alla stazione di Massarosa-Bozzano

Il 2 ottobre ha avuto luogo l'inaugurazione della Trazione Elettrica a 3.000 V c.c. sulle tratte Pistoia-Lucca-Viareggio (km. 64) e Pisa-Lucca (km. 19). La prima parte della cerimonia si è svolta a Pistoia, dove il Sottosegretario ai Trasporti, sen. Cesare Angelini, accompagnato dalla Signora, è stato ricevuto dal Prefetto, dott. Abbate, dal Sindaco dott. Gelli, dai Parlamentari della Provincia, nonchè dal Direttore Generale ing. Rissone, dal Vice Direttore Generale dott. Branca, dal Direttore Comp.le di Firenze ing. Bagnoli e dai Direttori dei vari Servizi.

Dopo la benedizione, impartita dal Vescovo di Pistoia, Mons. Mario Longo Dorni, il sen. Angelini ha tagliato il rituale nastro tricolore ed è quindi salito, seguito dalle altre Autorità, sul treno speciale, composto di 4 vetture. Durante il viaggio inaugurale il convoglio si è brevemente fermato in tutte le stazioni, per l'occasione addobbate a festa, ovunque accolto dal saluto delle popolazioni, accompagnato talora dalle note di gaie fanfare come a Montecatini Terme, a Pescia, ad Altopascio ed in altre località, mentre venivano offerti fiori alle Autorità ed alle Signore.

A Viareggio, il Sindaco, prof. Catelli, ha rivolto alle Autorità un breve discorso di saluto, al quale ha risposto il Sottosegretario Angelini. A Pisa ha avuto luogo la seconda parte della cerimonia, quindi il treno ha ripreso il viaggio, raggiungendo Lucca tra rinnovate manifestazioni di simpatia da parte della folla convenuta alle varie stazioni.

A Lucca il convoglio è stato accolto dal Prefetto, dal Sindaco, da Parlamentari e rappresentanti dell'amministrazione provinciale. Dopo un breve discorso, con il quale il Sindaco ha, fra l'altro, espresso al sen. Angelini, lucchese di nascita, il cordiale ringraziamento della cittadinanza per l'opera compiuta, ha preso la parola il nostro Direttore Generale.

L'ing. Rissone, dopo aver ricordato che l'opera è stata compiuta nel quadro del Piano Quinquennale promosso dall'ex Ministro dei Trasporti, sen. Armando Angelini, ha messo in risalto il ruolo che la Pistoia-Viareggio viene ora ad assumere, in ausilio alla linea empolese.

Ha quindi ricordato le principali spese sostenute per l'attuazione dell'opera, che ha richiesto 200 mila giornate lavorative ed un onere di circa 4 miliardi: 700 milioni per l'elettrificazione vera e propria, 138 per la sistemazione dell'armamento e 2355 per l'acquisto dei mezzi di trazione. La rimanente somma è stata spesa per l'adeguamento degli impianti di illuminazione e telecomunicazione, l'installazione di moderni impianti di sicurezza e segnalamento, nonchè per la costruzione di un fabbricato per i servizi e di due fabbricati alloggi per il personale addetto all'esercizio degli impianti di elettrificazione. Concludendo, l'ing. Rissone ha sottolineato la necessità che vengano predisposti altri finanziamenti per migliorare l'efficienza delle Ferrovie dello Stato, le quali, in tal modo, potranno rimanere ancora per lungo tempo, un valido strumento dello sviluppo del Paese.

Ha infine parlato il Sottosegretario Angelini, il quale ha rilevato che l'elettrificazione delle due tratte costituisce un importante incremento dei traffici tra le provincie di Pistoia, Lucca e Pisa.

Collegamenti più rapidi e frequenti agevoleranno la integrazione economica delle provincie interessate e favoriranno una progressiva rivalutazione turistica della zona.

Il Sottosegretario ha infine rivolto un saluto al sen. Armando Angelini e — anche a nome dell'attuale Ministro dei Trasporti, on. Spataro — ha indirizzato un caldo elogio al Direttore Generale e ai ferrovieri di ogni ordine e grado che hanno preso parte alla realizzazione dell'opera.

* * *

Con l'intervento del Ministro dei Trasporti, on. Spataro, del suo predecessore, on. Ferrari Aggradi e dell'ing. Rissone, nostro Direttore Generale, ha anche avuto luogo lo scorso mese l'inaugurazione della elettrificazione sulla linea: Udine-Treviso-Mestre di Km. 127.

La nuova realizzazione consentirà di effettuare completamente a T.E. l'itinerario Tarvisio-Udine-Treviso-Venezia, già elettrificato nel tratto Tarvisio-Udine, potenziando così le comunicazioni tra l'Austria e Venezia.

Si otterrà tra l'altro un guadagno medio di circa 20 minuti sulla percorrenza dei treni effettuati con carrozze tra la città della Laguna ed Udine.

Alberto d'ERRICO

Il Comitato dell'O.R.E. (Ufficio Ricerche ed Esperimenti) dell'Unione Internazionale delle Ferrovie, ha recentemente disposto l'effettuazione delle prove necessarie a stabilire le condizioni di circolabilità sulle linee F.S. dei convogli svizzeri policorrenti. Le prove sono state eseguite sulle tratte Domodossola-Rho e Chiasso-Monza con l'elettromotrice ALe 840.065 sulla quale, a cura dell'Officina del Deposito T.E. di Gallarate, sono stati montati, di volta in volta, gli archetti di contatto usati per i pantografi delle quadricorrenti svizzere che dovranno completare i servizi previsti.

Erano presenti agli esperimenti i sigg. Weber, Diefenhart e Metz delle Ferrovie Federali Svizzere, Dupont e Boissonard delle Ferrovie Francesi, l'ing. Prosperi, Direttore Centrale e l'ing. Muzio del Servizio I.E., l'ing. Manzo e il sig. Campolmi della sede centrale del Servizio Materiale e Trazione, nonché alcuni tecnici della Società Brown Boveri.

Per talune operazioni di controllo è stata agganciata alla locomotrice la carrozza speciale del Servizio I.E., particolarmente attrezzata per la visita delle linee e per misurazioni.

Le prove, condotte sempre a velocità molto elevate, hanno confermato nella pratica i buoni risultati che gli studi avevano fatto prevedere.

G. GIUL.

UN VOLTO NUOVO PER MILANO P.N.

Il plastico della nuova stazione secondo il progetto approvato

Come sarà il nuovo Fabbricato Viaggiatori della Stazione di Milano Porta Nuova?

Si è molto scritto e parlato di questa Stazione che sorgerà nel nuovo Centro Direzionale di Milano, ma nulla si è detto ancora in merito al progetto definitivo, ormai in fase di avanzata esecuzione.

Il Concorso Nazionale per lo studio e la progettazione del Nuovo Fabbricato Viaggiatori e per la sistemazione del piazzale antistante la Stazione fu bandito dalle F.S. e dal Comune di Milano nel 1957.

Risultarono vincitori ex-aequo due gruppi di Architetti progettisti (Gentili, Minoletti e Tevarotto gruppo milanese; Bonamico, R. Del Debbio, F. Gigli, G. Gigli e D. Iannicelli: gruppo romano) ai quali l'Amministrazione ferroviaria affidò l'incarico della consulenza tecnico-artistica e della progettazione definitiva.

Si lavora alla preparazione delle armature

I due gruppi riunitisi in unico collegio hanno elaborato, in pieno affiatamento, il progetto costruttivo, concordando sull'impostazione generale del problema e confermando alcune premesse comuni ai loro progetti di concorso.

L'esigenza di servire il viaggiatore con il più facile e rapido percorso ha suggerito ai progettisti l'eliminazione del dislivello esistente fra piazza e piano del ferro (circa 2 metri) mediante una leggera inclinazione della stessa piazza, ottenuta con una pendenza dell'1%.

Altra premessa fondamentale è l'impostazione architettonica data dai progettisti al Fabbricato Viaggiatori.

Il problema che si presentava, di origine strettamente funzionale, era quello di progettare un organismo che pur aderendo alle necessità del viaggiatore, si risolvesse in definitiva in una semplice copertura.

Contro ogni impostazione di carattere retorico-monumentale è stata scelta senza esitazioni una soluzione puramente e dichiaratamente strutturale la cui potenza espressionistica derivasse dal materiale e dalle dimensioni.

Per la copertura è stata adottata la struttura metallica, più chiara ed essenziale di quella cementizia e che offre maggiori possibilità statiche legate alla natura del materiale, (dimensioni delle luci, di campata, degli sbalzi ed esilità degli ingombri dei piedritti.)

La scelta ha permesso inoltre ai progettisti una maggiore flessibilità di pianta, in aderenza all'impostazione distributiva dell'organismo, il quale è stato concepito come una serie di spazi comunicanti e strettamente connessi, sotto l'unica copertura che li comprende.

Il concetto di unità degli spazi interni, ottenuto riducendo al minimo le divisioni fra gli ambienti e facendo largo uso di superfici vetrate, ha permesso egualmente di ottenere varietà di scorci: la copertura infatti — pur conservando la sua integrità — ha permesso di impostare a varie altezze i solai di copertura in funzione delle necessità di proporzionamento e di illuminazione dei locali interni.

La copertura — di circa 8.500 mq. — risulta costituita da 8 grandi travi di acciaio lunghe ml. 84,00 cadauna ed alte ml. 2,50 ad interasse di ml 14,00 impostate secondo uno schema ortogonale di 4 file di 8 pilastri, anch'essi in acciaio.

Un aspett

Oltre i pilastri terminali, e travi che portano la copertura propriamente detta escono a sbalzo per metri 24,50 sia dal lato binari (galleria di testa) che verso il piazzale esterno (galleria dei veicoli).

La soluzione degli sbalzi soddisfa in modo completo la necessità di lasciare la massima libertà al viaggiatore, offrendo percorsi facili ed accessi rapidi.

La stazione risulta così praticamente articolata in tre zone: due estreme, coperte dai due grandi sbalzi dove il viaggiatore arriva o si smista ed una interna, — centrale — dove il viaggiatore trova lungo il suo percorso i servizi di biglietteria, bar-ristorante, giornali, tabacchi, telefoni, bagagli ecc.

Si è in tal modo raggiunto pienamente l'intento di far aderire la struttura alla funzione ed anzi esse coincidono formalmente e spazialmente.

Architettura quindi strutturale allo

« stato puro » la cui espressività è resa più ardua e interessante dal materiale impiegato e dall'ampiezza delle dimensioni.

Del pari metalliche saranno le pannellature dei pieni (curtain-walls) e così le finiture dei pannelli e dei setti interni, prefabbricati.

L'ossatura di acciaio sarà decisamente « in vista » e la delimitazione degli spazi sarà realizzata mediante grandi vetrate, opportunamente intelaiate in anticorodal anodizzato.

Il Fabbricato Viaggiatori avrà su piazza una fronte di circa 100 metri ed ospiterà al piano terreno i già menzionati servizi per il pubblico. Il primo piano, dove si avrà una galleria pedonale fiancheggiata da negozi, risulterà alla stessa quota altimetrica della nuova grande strada che unisce l'asse attrezzato delle Regine con il Cavalcavia di Viale Zara, ed avrà diretta comunicazione con questa arteria mediante una piazza che costituirà praticamente la copertura dei binari passanti. Sulla piazza sorgerà un grattacielo (Uffici-Albergo) che completerà l'organismo-stazione, conferendo sul piano di

ri in corso

estetica urbanistica una giusta composizione spaziale al nuovo ambiente.

Il Fabbricato Viaggiatori completerà il nodo di smistamento risultando direttamente collegato — mediante scale fisse e mobili — con la Stazione di due linee della Metropolitana.

Si avrà anche un piano sotterraneo con struttura in cemento armato, ove troveranno idonea sistemazione i servizi del ristorante, i depositi bagagli, i servizi igienici per il pubblico, i collegamenti con le già menzionate linee della Metropolitana e gli accessi al sottopassaggio per raggiungere i binari di Stazione. Tale piano interrato sarà in diretta comunicazione con l'esterno mediante una spaziosa e comoda rampa che raggiungerà il piano della Via G. Ferrari.

Il nuovo complesso della Stazione di Milano P.N. costituirà un efficiente impianto nel quadro delle moderne attrezzature di Milano e conferirà una nuova fisionomia al « cuore » del Centro Direzionale della città.

Dante JANNICELLI

VECCHIE E NUOVE AUTOMOTRICI AL SALONE DELLA TECNICA

Un notevole settore del SALONE INTERNAZIONALE DELLA TECNICA (Torino 22 settembre — 2 ottobre) è stato dedicato quest'anno agli sviluppi dei mezzi ferrovari.

Nell'importante rassegna figuravano infatti in primo piano le Ditte costruttrici di materiale rotabile e di impianti di sollevamento e di trasporto. Di vivo interesse, anche per il pubblico non particolarmente qualificato, la automotrice FIAT OM tipo 131, destinata alle Ferrovie argentine. Presentata all'esterno del Palazzo Esposizioni, al Valentino costituiva un po' il biglietto da visita della nostra industria pesante, così apprezzata anche all'estero. E' noto infatti che le automotrici costruite in serie dalla Fiat, dall'O.M. e dalla Breda sono esportate in numero sempre crescente nel vicino e medio Oriente, in India, in Africa e nell'America Latina.

La Fiat fu la prima in Italia e fra le prime nel mondo, a studiare e realizzare l'applicazione del motore a scoppio ai veicoli su rotaia e quest'anno, al X Salone della Tecnica, ha voluto fare il punto del progresso tecnico in tale campo. Al centro del vasto padiglione « Giovanni Agnelli », figurava, in grandezza naturale, uno « spaccato » dimostrativo risultante dall'accostamento delle sezioni di due diverse automotrici: l'AU 4, entrata in servizio nel '32, con motore benzina, e la recente Aln 668, di ben maggiore abitabilità e più elevato comfort. Accanto allo « spaccato » figuravano i rispettivi banchi di manovra.

Elemento di particolare attrazione per grandi e piccini, per tecnici e profani, era il plastico con automotrice in miniatura funzionante e docile ai comandi che i visitatori stessi potevano azionare sul banco di manovra elettro-pneumatico — al vero — della Aln 668. Abbiamo così visto austeri « cummendatur » con lobbia e avana contendere il posto di comando a ragazzetti delle elementari ed abbandonarsi al piacere di guidare un treno, dimentichi dei loro impegni di affari.

Di speciale interesse per il tecnico, tra i principali elementi esposti erano invece il gruppo generatore per la locomotiva Diesel-elettrica D 341 (Ferrovie dello Stato) con motore Diesel a 12 cilindri, 4 tempi, sovralimentato, della potenza di 1400 Cv, nonchè la « motorizzazione » della Aln 668 (motore Diesel Fiat-OM, giunto idraulico, cambio meccanico a 5 marce sincronizzate 165 Cv). Anche questo « pezzo al vero » era contrapposto alla « motorizzazione » della vecchia AU 4, in modo da completare la dimostrazione dell'evoluzione tecnica delle automotrici termiche.

Negli altri settori della Mostra, fra le novità che possono interessare i nostri tecnici, segnaliamo la « boccola ferroviaria con protezione stagna di gomma » costruita dalla RIV e capace di assicurare il perfetto funzionamento delle ruote dei veicoli anche nelle zone soggette a bufere di sabbia e polvere.

« Montateli e Dimenticateli » è l'efficace slogan in cui la stessa Ditta ha presentato i suoi più recenti cuscinetti a sfere, fornendo un'esauriente dimostrazione pratica delle loro eccezionali possibilità d'impiego.

Numerose e notevoli, naturalmente, anche le novità presentate negli altri settori della meccanica, di cui, tuttavia, in questa sede non è possibile far cenno.

Alla grande rassegna torinese hanno partecipato ben 1480 espositori di cui 500 stranieri, in rappresentanza di 21 nazioni.

Il padiglione della Fiat Ferroviaria al salone della tecnica

VISITA AD UNA NOSTRA CENTRALE ELETTRICA

I FERROVIERI-EREMITI DEL SAGITTARIO

(dal nostro inviato)

Sagittario, Ottobre:

Laggiù in fondo valle, lontanissimo, corre un treno: lo intravediamo appena nella foschia, ma ce ne giunge nitido il sibilo, quasi un segno di familiare saluto rivolto ai ferrovieri-eremiti che vivono su queste montagne.

Son salito fin quassù, alla centrale elettrica del Sagittario, con molta curiosità (e molta fatica): ed ora scopro che la vita ed il lavoro di questi uomini sono ancora più interessanti e sorprendenti del previsto.

— Io devo fare un po' il padre qui — mi dice forzando alquanto la voce per superare il frastuono delle macchine, il collega Gildo Ventresca, giovanissimo capo tecnico dirigente della nostra Centrale elettrica del Sagittario. — E dire che i miei collaboratori sono tutti uomini fatti, con tanto di moglie e figli, e spesso mi prospettano problemi dei quali non ho alcuna esperienza!

Ma Gildo, che tra l'altro è figlio di ferroviere, se la cava benissimo anche sul piano «umano» oltre che su quello tecnico. I suoi operai (una trentina) lo amano e lo rispettano e non a caso i Superiori gli hanno affidato la Dirigenza dell'impianto non ostante la giovane età e i pochi anni di servizio.

— Questa è la sala macchine — ci spiega Gildo — questi sono i tre gruppi alternatori A, B e C della potenza di 12,500 KVA, tutto macchinario di costruzione italiana. Gli alternatori sono della Savigliano e della Brown-Boveri, le turbine (da 13.600 HP) della Franco Tosi. La Centrale è alimentata da tre condotte forzate a pieno carico con un salto utile di 350 metri e una portata media di 4 metri cubi/secondo. Alimentiamo complessivamente una *terna* (elettrodotto) di 88 KV in parallelo con la Società Meridionale di Elettricità, due terne di 60 KV in parallelo con la nostra Sottostazione di Prenestina e una sottostazione di conversione, annessa alla Centrale, con due cilindri ad aria soffiata da 3000 KW per la linea di contatto della ferrovia Roma-Sulmona-Pescara a 3000 V.

* * *

Al di là della fredda enunciazione dei dati e delle cifre, la visita ad una grande centrale elettrica è sempre una cosa affascinante anche per il visitatore meno provveduto.

Il frastuono incessante, l'odor di vernici e di olio caldo, il sentore di ozono prodotto dallo scintillio dei collettori, il frinire misterioso dei trasformatori, lo scatto dei congegni automatici, il brillare della lampadine spia, fanno sentire la presenza di quella forza invisibile, misteriosa e possente che è l'elettricità.

Quando giungiamo davanti al turbo-alternatore C, un po' diverso dagli altri, la mia guida si ferma a guardarlo quasi affettuosamente e ce ne racconta in breve lo storia, una storia di guerra.

Nel '43 i guastatori tedeschi, prima di ritirarsi fecero saltare tutto il macchinario con la dinamite. Rimasero a mala pena in piedi le sole opere murarie, per cui, alla liberazione, la centrale era ridotta ad un cumulo di rottami.

Ma la ricostruzione incalzava, bisognava far presto, ridare corrente, alimentare le linee ferroviarie paralizzate, illuminare le case, gli ospedali.

Giunsero i tecnici: il gruppo C sembrò il meno danneggiato ma occorrevano grandi riparazioni in officine appositamente attrezzate. Fu smontato, senza badare a fatiche e ad ore lavorative, fu portato a Terni tra incredibili e inaudite difficoltà, quasi a forza di braccia (mancavano i comuni mezzi di trasporto e quelle strade di montagna erano qua e là interrotte). Alcune parti furono costruite e riparate nella nostra officina di manutenzione con la forgia e il martello, alla maniera degli artigiani biblici.

Un giorno del '47 fu dato l'ordine di aprire le paratoie del Pozzo di carico, l'acqua si riversò impetuosa nella condotta, il colossale *rotore* incominciò a girare piano, poi sempre più veloce, tra l'entusiasmo dei presenti. La corrente tornò a circolare sui fili, a muovere i primi locomotori.

Dalla sala macchine passiamo al locale dei quadri di controllo, di manovra, alla

Vasca di carico e diga di sbarramento

Imbocco galleria lato condotte forzate

Veduta generale della centrale, pozzo di carico e condotte forzate

sottostazione, ai locali dei trasformatori, alla centralina dei servizi accessori. Visitiamo la stazione radio presenziata giorno e notte, in collegamento ad appuntamenti orari con la Direzione e le altre centrali della Rete. Tutto è lindo, ordinato e funzionale. C'è anche una officina meccanica bene attrezzata per le piccole riparazioni e l'ordinaria manutenzione. Un operaio dal viso simpatico e dalla figura atletica batte poderosi colpi di mazza su un pezzo di ferro incandescente. Interrompe un attimo il lavoro per dirmi che abbiamo qualcosa in comune. — Sa, ho fatto il militare a Roma, nel secondo Bersaglieri!

* * *

Sono le quattro del pomeriggio quando usciamo dalla centrale e ci avviamo al Pozzo di Carico (un vascone in cemento armato dove le condotte succhiano l'acqua per portarla in fondo valle alle turbine) situato a 800 m. sul livello del mare, sul Monte Cantalupo.

C'è ancora il sole, un pallido sole d'ottobre, ma l'aria è molto frizzante. Mi torna a mente lo *slogan* abruzzese che imparai una trentina di anni fa quando venni da queste parti nella mia prima residenza di movimentista: « *Qua ci fanne undici mesi de friddu e uno de friscu* ».

— Hai fatto bene a portarti questo giaccone da motociclista — approva il Dirigente — Adesso comincia, credo, la parte più emozionante della visita.

Prendiamo posto sul vagoncino « decauville » di una piccola funicolare che si arrampica arditamente sulla roccia tra le condotte forzate con una pendenza variabile intorno ai 45 gradi (in parole povere: una rampa a precipizio), fino al pozzo di carico.

Man mano che il carrello sale, si offre allo sguardo un panorama di incomparabile e selvaggia bellezza mentre un precipizio pauroso si apre sotto di noi.

— Non guardare in basso, stai tranquillo — mi assicura Gildo. — Ci sono tutte le condizioni di sicurezza.

Ma si ha un bel dire in certi casi. I miei occhi vanno da soli, irresistibilmente, al cavo d'acciaio teso come corda di una gigantesca chitarra su cui premono le carrucole di guida.

Arriviamo all'imboccatura della galleria di uscita delle condotte, dove alcuni operai stanno eseguendo lavori di consolidamento. Abbandonano un attimo, il lavoro, mi circondano cordialmente e accettano di posare per una foto.

L'« Abruzzo forte e gentile » non è davvero un luogo comune e i « ferrovieri eremiti » ce ne offrono la migliore riprova mentre parlano della loro vita tra questi monti. Lavoro, famiglia, pochissimi svaghi. Per recarsi in servizio si percorrono lunghi tratti a piedi o in motoretta, spesso in lotta col gelo e la tormenta. Una stretta di mano a tutti: arrivederci, ragazzi!

* * *

Giovanni Agnetti è il guardiano del pozzo e degli impianti relativi. Trascorre lassù la sua giornata, a tu per tu col telefono e gli strumenti di comando delle paratoie, solo, a circa mille metri di altitudine, al cospetto dei monti e del cielo in compagnia della sua fida cagnetta Lola. Vuole un fotografia « da solo » da lasciare ai figli in ricordo della sua vita trascorsa in questo romitaggio. Faccio del mio meglio per accontentarlo: e gli chiedo scusa da queste colonne se l'opera non è riuscita come sperava.

* * *

Ridiscendiamo ora a valle sul terribile carrello. In discesa emozione superiore a quella della salita. Mi torna in mente quello che provai con quel matto del tenente pilota Nocentini quando frequentavo un corso di osservazione aerea, e lui scese col suo scassatissimo velivolo in 15 secondi da 2000 metri sulla palazzina del Comando per mettere paura al colonnello. Ma la mia guida mi distrae dall'incubo richiamandomi alla serenità del paesaggio. E' quasi il tramonto, l'ultimo sole tinge di rosa le creste e le rocce, i canaloni e le pietraie.

— Vedi laggiù, in fondo a destra tra la nebbia? quella è Sulmona! Vedi là, davanti a noi, quelle mura biancastre mezzo diroccate? sono i resti della Villa ove nacque Ovidio! E lì, dall'altra parte alle falde del Morrone, quel castello a strapiombo su una gola del Sagittario? E' quello di Tebaldo di Sangro che ispirò a D'Annunzio *La fiaccola sotto il Moggio.*

Domenico LOFFREDO

Giovanni Aglietti e « Lola » amici inseparabili

Sesto Calende

stazione fiorita

(dal nostro inviato)

Sesto Calende, ottobre

La notizia arrivò all'improvviso fra le nove e le dieci del mattino. Dopo aver farfugliato qualche parola di ringraziamento, il Capo si precipitò fuori del suo ufficio per comunicarla ai suoi collaboratori. « Mi sun propi cuntent — disse il *Marziano* — in barba a tutti quelli che ci han sempre criticàa ».

Il *Barbis*, prima di crederci se la fece ripetere due o tre volte.

Enzo Nessi non tradì la sua gioia. Nessi è un *duro* e sa padroneggiarsi ma anche lui accusò il colpo.

Più tardi la notizia fu trasmessa dalla radio e ripresa dalla stampa locale ma ormai la voce era corsa lungo tutta la linea da Milano a Domodossola: Sesto Calende aveva vinto. Sesto Calende era la più bella di tutte, la Miss Italia 1960 delle stazioni fiorite.

La storia che andiamo a narrare ha avuto inizio molti mesi orsono.

La stazione di Sesto Calende fa da scena a questa vicenda interpretata da quattro personaggi d'eccezione e da una folla di personaggi di secondo piano ma non per questo meno importanti. Protagonisti: Luigi MARTINELLI Capo Stazione Titolare, Enzo NESSI Manovratore, Clemente RAVIZZOLI e Mario GEREVINI Manovali.

« Diamoci dentro, ragazzi! » ruggì come al solito Martinelli gettando via la sigaretta e brandendo il Foglio Disposizioni che recava l'annuncio della competizione.

Il Concorso per l'abbellimento arboreo-floreale delle stazioni, fino allora ristretto all'ambito Compartimentale, per la prima volta veniva esteso su scala nazionale sì da costituire un vero e proprio torneo che avrebbe visto in campo tutte le stazioni della rete.

« Diamoci dentro, ragazzi — ruggì ancora il Cav. Martinelli che nel frattempo aveva acceso un'altra nazionale — e pigliamoci il primo premio! » E Nessi Enzo Manovratore, Gerevini Mario e Ravizzoli Clemente, Manovali, si rimboccarono le maniche e diedero di piglio alla vanga.

Appena tre anni prima, quando era stato inviato ad assumere la dirigenza di Sesto Calende, Luigi Martinelli distingueva a stento una quercia da una margherita e credeva che il baobab fosse un nuovo tipo di locomotiva da manovra. Oggi gira sempre con un paio di forbici da giardiniere in saccoccia e, tra un treno e l'altro, mentre vi parla con disinvoltura di *cedro deodara* o di *pinus pinea*, con gesto automatico recide qua una foglia secca, là un fiore appassito, più in là ancora aggiusta con delicatezza un rametto fuori posto.

I medici sono concordi nell'affermare che il Capo Stazione Titolare di Sesto Calende è un esempio tipico di floriculturite acuta. Martinelli l'ha presa per contagio dal Direttore del Compartimento di Milano, Ing. Forte, che del bacillo è un pericoloso portatore.

Deciso dunque di vincere il primo premio, i quattro di Sesto passarono a ripartirsi i compiti. Enzo Nessi si assunse tutta intera la responsabilità dei giardini lato Luino e guai a chi ci avesse messo le mani. O, peggio, i piedi. Enzo Nessi, manovratore, è un tipo asciutto, dai lineamenti decisi, di poche parole. Non dubitiamo che avrebbe tenuto fede alle sue minacce. C'è anzi chi giura che il Nessi girava armato a difesa delle sue belle siepi di *ligustrum:* ma forse c'è dell'esagerazione.

Clemente Ravizzoli, Manovale, è addetto al Magazzino Merci. Ama definirsi

Luigi Martinelli, Titolare di Sesto, al suo terzo caffè. Glielo porge la Signora Genesio. Accanto al titolo: il Manovale Clemente Ravizzoli, detto Barbis, è particolarmente orgoglioso delle sue rose

rat de magasin e *rat de jardin* (topo di magazzino e topo di giardino) e del topo ha gli occhietti mobili e vivaci e i baffi appuntiti che gli hanno procurato il nomignolo di *Barbis*. Prima di entrare in Ferrovia ha fatto per tre anni il comico in un Circo e a tratti, ha ancora irresistibili spunti da *clown*. Infortunatosi in servizio, la sua capacità lavorativa rimase notevolmente ridotta. Le altre stazioni della linea non volevano saperne di un manovale che aveva riportato la frattura del cranio e 57 punti di sutura. Martinelli ebbe fiducia in lui e gli affidò il lavoro più importante. Aveva visto giusto. *Il Barbis* seppe essere contemporaneamente manovale e giardiniere. Anzi, assai più che giardiniere si rivelò un artista. Fu lui, Barbis l'*asso nella manica* del titolare di Sesto Calende.

Mario Gerevini, Manovale, si accollò il lavoro grosso.

« Peserà trenta chili bagnato — dice di lui la signora Rina Genesio, appaltatrice del Ristorante di Stazione — ma ha una fibra di ferro e lavora per tre ».

E Gerevini Mario, cremonese, rivoltò con la sua vanga tonnellate di terra, trasportò migliaia di ettolitri d'acqua per innaffiare, sistemò centinaia di metri quadrati di prato all'inglese, pulì chilometri di viali.

Per questo suo lavoro indossava un costume incredibile: un cappello alla Robin Hood con una enorme penna di tacchino, un paio di stivaloni di gomma più alti di lui, un giubbotto di tela incerata stretto ai fianchi con un tubolare di bicicletta. Alla sua prima uscita sbalordì tutti e il Capo Stazione Sciarini lo battezzò subito il *Marziano*. Il soprannome ebbe fortuna. Oggi quasi più nessuno si ricorda del suo vero nome e da Milano a Domodossola tutti lo chiamano *Marziano*. E' un tipo vivace e sa stare agli scherzi. Un giorno lo chiusero nella gabbia dei fagiani e fuori ci attaccarono un cartello con su scritto « *Marziano* », come se fosse un animale raro: e fu un gran ridere, quella volta.

A Sesto Calende le cose si fanno in grande o niente. E nel giardino, oltre alla vasca con i pesci rossi e una trota, ci hanno messo anche un'uccelliera con alcune tortore e una splendida coppia di fagiani. Marino, il maschio, fiero e pettoruto, Marina la sua gentile signora. Col consenso del *Marziano* riusciamo a fotografarli.

« Dev'esse bbôno, Marino, aoh! » mugola il nostro fotografo entrando nella gabbia, leccandosi le labbra e con uno sguardo che non ci piace. E il fagiano Marino che in genere attacca chiunque osi penetrare nella gabbia, per la prima volta in vita sua ha avuto paura. S'è lasciato fotografare docilmente e quando l'operatore è uscito dalla gabbia ha tirato un grosso sospiro di sollievo. C'è anzi chi afferma che in quei brevi ma intensi istanti di terrore le variopinte piume della coda gli sono diventate bianche.

Marino e Marina, la splendida coppia di fagiani di Sesto Calende

Passarono i mesi, venne l'inverno e con l'inverno la brina, la neve e le gelate che bruciarono molte piante. E poi vennero le imprese appaltatrici dei lavori di elettrificazione della Luino-Novara e del raddoppio tra Gallarate e Arona. Da Sesto Calende si irradiavano i treni di materiale. Di nuovo le aiole furono calpestate e sconvolte. Martinelli fu sul punto di mandare al diavolo, piante, fiori, concorso, Capo Compartimento e tutto. C'era davvero di che strapparsi i capelli dalla rabbia. Ma Martinelli — forse anche perché di capelli ne ha già pochi — dopo qualche momento di cupo sconforto decise di ricominciare daccapo. Passarono altri mesi, venne la primavera. A poco a poco la stazione andava assumendo un volto nuovo. Perché qui a Sesto Calende hanno addirittura capovolto la formula del concorso: non si tratta più di un giardino di stazione ma di *una stazione in un giardino*.

Gli altissimi cedri atlantici svettano al di sopra dell'intricata ragnatela dei fili di contatto, alla confluenza della linea di Luino con quella di Domodossola e sotto è tutto un tappeto verde smeraldo sottolineato da bordure di ageratum, margherite azzurre, salvia splendente rossa, alternate a cannes rosse e gialle mentre le aiuole di garofani formano una tavolozza festosa e variopinta.

Venne l'estate e con l'estate vennero le prime soddisfazioni. A luglio Sesto Calende era prima nella classifica del Compartimento: poi vinceva le eliminatorie compartimentali del *girone* Nord. E, infine, il trionfo. Dopo un serrato duello all'*ultimo fiore*, Sesto Calende batteva sulla linea del traguardo Orte, vincitrice del *girone* Centro e Vallo della Lucania, prima nel Sud. Campione d'Italia 1960, Sesto vince una medaglia d'oro e pone una grossa ipoteca sul Grande Trofeo Challenge, da aggiudicare alla Stazione che vincerà il Campionato per tre volte, anche non consecutive, in cinque anni.

Non è stata un'impresa facile: i quattro di Sesto Calende hanno dovuto superare mille altre difficoltà. Avessero avuto la borsa di Rockfeller tutto sarebbe stato più semplice. Sperarono nel Totocalcio ma il tredici non venne. Allora dovettero arrangiarsi. Con sole quindicimila lire a titolo di rimborso spese, fecero miracoli. Riuscirono a comunicare la loro febbre di vittoria ad amici e parenti. Il giardiniere della Villa Bonomi di Meina — sig. Vittorio SCOTTI — fornì semenze e consigli. Il fiorista BERTELLO prestò la falciatrice e contribuì di tasca propria. Altri contributi vennero dalle ditte BUZZI & TAMBURI, SPERANZA e dalla VETRERIA LOMBARDA. La signora GENESIO offrì vasi, catenelle, forbici da giardinaggio.

Le piante di alto fusto furono prelevate dai vivai del Compartimento di Milano: il vivaio di Morbegno, curato con amore e competenza dal Sorvegliante ai lavori, Artemio RIVA e quello di S. Zeno Folzano, entrambi nati dalla passione arboreo-floreale dell'ing. Forte.

Il sig. ARMAGNI, Capo del Riparto Circolazione Veicoli, fornì a Sesto e a tutte le altre stazioni del Compartimento i grandi vasi di cemento che un operaio del Deposito Locomotive di Milano Smistamento costruiva a ritmo febbrile nelle ore libere dal servizio.

Anche Armagni è un *patito* di piante e di fiori. Per la sua riconosciuta competenza in materia fu incaricato di presiedere la Commissione Compartimentale del « Concorso fiorito » e successivamente quella Intercompartimentale.

Le figurine stilizzate che adornano le aiuole sono invece un grazioso omaggio dell'Officina elettrica di Gallarate che le ha ricavate da vecchi tondini di ferro fuori uso.

La vittoria verrà festeggiata dai quattro protagonisti con un pantagruelico banchetto ad Angera. Il celebre vino della Rocca scorrerà a fiumi e per quella occasione *Marziano* e *Barbis* — entrambi ottime forchette — contano di trovarsi in piena forma.

Enzo Nessi manovratore-giardiniere si concede un breve ristoro

Il giorno della premiazione ufficiale Martinelli vorrebbe accanto a sé, sul palco dei vincitori, anche il Nessi, il *Marziano* e il *Barbis*, vorrebbe che intervenissero alla cerimonia non solo i Titolari delle stazioni finaliste ma anche e soprattutto chi ha lavorato e sudato, sottraendo molte ore al proprio riposo, per farle belle. E' una proposta che lo onora. La giriamo a chi di dovere.

Filippo De NICOLA

Una bella novità SUPERTRIM!

è iniziato il

NUOVO GRANDE CONCORSO

ANGELINO

con bellissimi premi per tutti!

la biancheria è più bianca, è più pulita e dura di più

lava i piatti in un attimo e rende belle le mani

pulisce meglio, sgrassa di più, rende brillante tutta la casa ideale per pentole e superfici smaltate

detergente per macchina lava-biancheria

Gentile Signora,

partecipi al mio Concorso e potrà constatare quanto io sia generoso con i miei Amici.

Già con soli 80 punti potrà avere sicuramente un bel premio a Sua scelta.

Chieda al suo fornitore il catalogo dei premi e spedisca le raccolte, indicando il regalo desiderato, a: "Concorso Angelino - Milano".

Per completare più in fretta le Sue raccolte usi tutti questi meravigliosi prodotti che contengono le mie figurine:

SUPERTRIM - TRIM CASA - TRIK - LAVATRIX

ANGELINO

SUI BINARI E SOTTO ZERO LE NOSTRE "BISTECCHE"

La tecnica organizzativa del trasporto delle carni incoraggia la produzione ed il consumo

Forse non tutti se ne sono resi conto, ma da alcuni anni noi italiani mangiamo più bistecche. Con una nota di rimpianto per i pantagruelici piatti di pasta asciutta o per le fumanti polente, mettendo al bando popolari proverbi sulla bontà del «cacio e pere», stiamo, anche se lentamente, mutando le nostre tradizionali mense, sulle quali imperavano farinacei e verdure.

Ciò è dovuto sopratutto al migliorato tenore di vita ed all'aumentato reddito: in parte anche ad una più razionale alimentazione conseguente all'opera di educazione svolta da medici, sociologhi ed economisti e all'esempio di quelle popolazioni straniere che — per tante ragioni — in questo campo sono più avanti di noi.

Mettiamo subito in chiaro che siamo ben lontani dal voler denigrare la cucina italiana, di cui ci dichiariamo ferventi, entusiasti sostenitori; ma la grande massa degli italiani fa ricorso ai suoi piatti più «classici» solo in rare occasioni e normalmente si nutre di cibi semplici con basso contenuto di calorie.

Vi è poi una notevole diversità di alimentazione tra Regione e Regione e sopratutto fra città e campagna: i grandi centri, ad esempio, assorbono da soli oltre un quinto dell'intero quantitativo di carne consumato in Italia.

Di fronte a tale situazione non c'è che da auspicare un deciso, progressivo aumento del consumo di carne, uova e latte. Anche gli economisti sono, oggi, tutti orientati verso una radicale modifica dell'agricoltura italiana in modo che si limitino e selezionino le tradizionali coltivazioni e si estenda invece l'allevamento del bestiame. Dunque «Viva la bistecca», senza alcuna allusione o acclamazione postuma al defunto partito della stessa. E come ieri ci recavamo sulle orme dei Grandi a Firenze per affinare il nostro imperfetto italiano, così oggi rechiamoci in tempo nella città di Dante per imparare a cucinare e a divorare le «Bistecche alla fiorentina»...

La tecnica organizzativa del trasporto delle carni è, specie nel nostro Paese, alla base del progressivo sviluppo di tali consumi.

Per rifornire i mercati sono necessari continui spostamenti di carni macellate o lavorate. Da noi, ad esempio, la macellazione non è ancora concentrata vicino ai grandi centri né i centri di macellazione dispongono in misura sufficiente di adeguati impianti frigoriferi per la conservazione delle carni macellate.

Per avere un'idea più precisa del traffico ferroviario di carni macellate basti ricordare che nel 1959 esso è ammontato ad oltre 25 milioni di tonnellate-chilometro e le tonnellate trasportate sono state oltre 117 mila. Buona parte dei trasporti proviene dai transiti ferroviari di confine e principalmente da Modane, Luino, Domodossola e Chiasso nonchè dai porti di Genova e Venezia, e si irradia soprattutto nell'Italia Settentrionale e Centrale, come sta ad indicare la media non eccessivamente alta dei percorsi effettuati (215 km).

Quest'ultimo fatto vale altresì a conferma di quanto si è detto relativamente ai rapidi e continui spostamenti delle carni anche tra località vicine per la mancanza di adeguate attrezzature per la macellazione e conservazione. Probabilmente sempre a causa di tale inconveniente la ferrovia registra un altro fattore negativo in tale tipo di trasporto: lo scarso carico unitario dei carri. La media di utilizzazione è infatti di circa 8 quintali per carro, quando la capienza di questi è quasi il doppio trattandosi di merce che ha peso specifico elevato e che non richiede imballaggi ingombranti. Ciò — oltre ad incidere sulla economicità del trasporto — rappresenta un onere non indifferente per l'Azienda ferroviaria la quale utilizzerebbe più proficuamente i ricercatissimi carri refrigeranti se il loro carico medio fosse più alto.

Il trasporto più o meno lungo in ferrovia richiede una tecnica ed una organizzazione tutte particolari che fanno parte integrante della ormai notissima «catena del freddo».

I veicoli ferroviari usati per il trasporto sono infatti tali da assicurare la continuità del regime del freddo.

I carri F.S. sono di due tipi, isotermici e refrigeranti, ma è in realtà sui secondi — che sono oltre 6.500 — che si basa quasi totalmente il traffico di carni macellate refrigerate.

Su questo tipo di carro i tecnici ferroviari hanno concentrato studi e ricerche realizzando veicoli sempre più efficienti ed economicamente convenienti.

Accantonata la costruzione di carri frigoriferi, cioè muniti di apparecchi generatori di freddo — che se costituiscono i veicoli migliori per garantire una determinata temperatura, oltre ad essere molto costosi, richiedono manutenzione ed assistenza tecnica continua — si è dato grande impulso alla costruzione di quelli a coefficiente di isolamento termico medio, ma sufficiente e a moderato impiego di ghiaccio.

Il trasporto in regime di freddo richiede una gravosa e perfetta organizzazione ed il servizio viene effettuato dall'Azienda ferroviaria, impiegando mezzi sempre tecnicamente migliori: è infatti allo studio la costruzione anche di carri standard ad alta coibenza.

L'impegno appare anche più notevole ove si ricordi che i trasporti in questione vengono eseguiti *sotto costo*, proprio per favorire una più larga disponibilità del prezioso alimento. E difatti l'importazione di carni refrigerate e congelate che era di 33 mila tonnellate nel 1953 ha raggiunto nel 1959 le 79 mila tonnellate, la stragrande maggioranza delle quali sono state trasportate per ferrovia.

Allo sforzo delle F.S. deve però corrispondere, da parte degli operatori del settore, una completa riorganizzazione, diffusione e potenziamento dei servizi complementari che oggi rappresentano i punti deboli della "catena del freddo": prerefrigerazione dei carri, effettuazione delle operazioni di carico e scarico in ambienti adatti, razionale valutazione della quantità del mezzo frigorifero necessario al trasporto, eventuali collegamenti strada-rotaia.

Così le nostre costate di manzo, le lombate di vitella, le bistecche di vitellone, ben congelate o refrigerate, attaccate a speciali ganci mobili, viaggeranno sempre meglio conservate e (speriamo) in sempre maggiori quantità verso le lontane o vicine destinazioni, per essere tramutate in fumanti arrosti o in succolenti manicaretti.

ARNI

PROFUMO E COLORI DELLA RIVIERA VERSO IL NORD

971 M: VIAGGIO COI FIORI

E' in partenza da San Remo un treno carico di effe. Effe come fiori. Sissignori. I fiori viaggiano ed anche in «comitive» numerose. E non si limitano ai viaggi sulla rete nazionale, ma varcano i confini indirizzandosi ambiziosamente verso le zone del Nord Europa e in tal misura da richiedere niente di meno che la circolazione di un treno tutto per loro, almeno per una parte del percorso.

Dai giardini alle serre, agli orti, fino ai patetici vasi di gerani alle finestre, il nostro paese ha una sua costituzionale vocazione in chiave di colore, profumo e sentimento. Ma i fiori possono non esaurire il loro significato e la loro importanza sul piano romantico. Infatti, in molte regioni d'Italia — e in specie sulla Riviera di Ponente — clima, sole e vocazione «floreale» hanno trovato da tempo una felice sintesi ed un fecondo sviluppo sul piano industriale. Il clima particolarmente mite della Riviera ha indotto gli abitanti a valorizzare la sottile fascia di terreno costiera, terrazzando anche le pendici delle colline per coltivare in maniera intensiva una grande quantità di fiori, specialmente garofani. I favorevoli risultati conseguiti hanno man mano determinato l'affermarsi di una tecnica di coltivazione, che oggi viene custodita gelosamente e tramandata di padre in figlio. Mediante accostamenti, innesti e speciali sistemi di conservazione, i coltivatori della Riviera di Ponente raggiungono oggi risultati ammirabili in ogni tipo di coltura floreale.

I loro prodotti alimentano ormai i più importanti centri di raccolta da cui vengono avviati in ogni parte d'Italia e all'estero, specie in Svizzera, in Germania e nei Paesi scandinavi.

* * *

La continua e sempre crescente richiesta ha fatto naturalmente sviluppare sempre più l'industria dei fiori ed il relativo commercio: così i fiori viaggiano molto, soprattutto in ferrovia. E naturalmente si è già affermata e perfezionata una tecnica di spedizione.

I fiori vengono ordinatamente disposti in caratteristiche ceste rettangolari di giunco che costituiscono un imballaggio di agevole manipolazione e stivatura e consentono una sufficiente aereazione.

Per inoltrare celermente questi colli nei Paesi dell'Europa settentrionale (Svizzera, Germania, Olanda, Svezia, Norvegia, ecc.) specialmente attraverso i transiti di Chiasso e Brennero, si è ricorso all'istituzione di carri misti specializzati, inoltrati da San Remo con apposito treno veloce, «il treno dei fiori», che ne consente l'immediato proseguimento da Genova verso Milano per Chiasso, Basilea e per Verona, Brennero, Monaco.

In particolare, per consentire un arrivo dei carri misti a Basilea nelle prime ore della mattina, onde rendere possibile gli ulteriori proseguimenti per il Nord, si è resa necessaria l'utilizzazione di un apposito itinerario diretto, che si allacci con il nostro treno. D'altra parte il «treno dei fiori» non può lasciare troppo presto San

(Foto: Serv. Inf. Pres. Con. Min.)

Remo per consentire le mattutine operazioni di raccolta, di cernita e di imballaggio, alle quali devesi anche aggiungere la preventiva scrupolosa visita fitopatologica indispensabile per i fiori destinati all'estero.

Le constrastanti necessità di arrivare presto a Basilea e partire tardi da San Remo richiedono sempre laboriose trattative con i fioristi locali: si è cercato di risolvere il problema assicurando al tr. 971 M, (nome ferroviario del treno dei fiori), una marcia sollecita limitando le fermate a quelle strettamente necessarie (tra le altre quelle di Taggia e di Albenga, altri notevoli centri di produzione e di esportazione).

La celerità di marcia tuttavia non è di facile realizzazione in conseguenza della limitata potenzialità della linea Ventimiglia-Genova a semplice binario e già frequentatissima da numerosi treni viaggiatori ordinari e straordinari.

Ogni anno si è cercato di abbreviare nel loro complesso i tempi di viaggio, ma miglioramenti più sensibili potranno ottenersi solo quando sarà un fatto compiuto la sostituzione della trazione elettrica a corrente trifase, con quella a corrente continua che consente una maggiore velocità e una non trascurabile agilità di marcia.

La campagna floreale, che abbraccia un periodo di circa dieci mesi, raggiunge il livello massimo nei mesi da dicembre ad aprile, durante i quali naturalmente si hanno le più importanti spedizioni verso il Nord-Europa.

Anche la composizione del nostro treno si adegua allo sviluppo della campagna e mentre agli inizi si limita a 9 carri, durante il periodo culminante raggiunge anche i 20 carri.

La campagna floreale 1959-60 nella Riviera Ligure di Ponente ha interessato un totale di 1 milione 200.000 colli spediti per ferrovia, per un peso complessivo di 160.000 quintali di fiori.

Nella bilancia commerciale dell'esportazione del nostro Paese i fiori hanno ormai assunto un peso apprezzabile e le F.S., aggiornando i loro servizi, contribuiscono notevolmente al successo di questa profumata e redditizia attività commerciale.

Guido MELODIA

TRENI E LIRICA MODERNA

SUI BINARI DELL' ERMETISMO

Come accadde alle origini, la ferrovia non sfugge nemmeno oggi alla lirica, che la ripresenta in toni ed aspetti singolarissimi, anche se viene ormai ripudiata come motivo romantico.

Non solo in Italia, i poeti di questi ultimi trent'anni, dopo aver violentemente dimostrato contro l'arte sovrabbondante, retorica e decadentista alla d'Annunzio, scelsero, per vie diverse, una forma nuova di versificare, scevra da impedimenti di strofe e di rime obbligate, che seguisse l'onda della libera ispirazione, che si esprimesse con parole nude, essenziali.

Tra gli esempi più rappresentativi, Salvatore Quasimodo, che ha negli occhi le dense visioni riportate dal costante peregrinare giovanile di città in città, di stazione in stazione, a fianco del padre ferroviere, lungo i sentieri della «Terra Impareggiabile». Il verso di Quasimodo è levigato e prezioso, ma non freddo, perché riesce sempre a comunicare all'esterno invisibili particelle di umano calore. Nel pezzo dedicato al Poeta, in occasione del conferimento del «Premio Nobel», Voci della Rotaia ne ricordava la lirica «Al Padre», frutto della meditata maturità.

Dove sull'acqua viola
era Messina, tra fili spezzati
e macerie tu vai lungo binari
e scambi col tuo berretto di gallo
isolano. Il terremoto ribolle
da tre giorni, è dicembre d'uragani
e mare avvelenato. Le nostre notti cadono
nei carri merci e noi bestiame infantile
contiamo sogni polverosi con i morti
sfondati dai ferri, mordendo mandorle
e mele disseccate a ghirlanda. La scienza
del dolore mise verità e lame
nei giochi dei bassopiani di malaria
gialla e terzana gonfia di fango.

Palazzeschi, invece, sa raccontare favole che non hanno sapore nè d'antico nè di moderno, che schivano l'opprimente realtà del tempo, sì che i sentimenti, le nostalgie, le passioni, si fondono in una mistura di neutrale vibrazione. Nella «Casa di Mara», c'è una vecchietta sola, immersa in uno strano sopore lavorativo. La simbologia, anche se non facilmente accessibile, aleggia nella piccola stanza di legno, nell'alto cipresso e nei treni che corrono e vanno e stanno a rappresentare il destino indifferente, legato alla condizione umana; un destino che trascorre inesorabile.

La casa di Mara
è una piccola stanza di legno.
A un lato un cipresso l'adombra nel giorno.
Davanti vi corrono i treni.
Seduta nell'ombra dell'alto cipresso
sta Mara filando.
La vecchia ha cent'anni,
e vive filando in quell'ombra.
I treni le corron veloci davanti
portando la gente lontano.
Ell'alza la testa un istante
e presto il lavoro riprende.
I treni mugghiando
s'incrocian davanti alla casa di Mara volando
Ell'alza la testa un istante
e presto il lavoro riprende.

A completamento del trittico, due parole su Eugenio Montale, che si presenta con una carta da visita delle più irritanti: «Nessuno scriverebbe versi se il problema della poesia fosse quello di farsi capire». In «Addii», poesia inserita nel volume «Le occasioni», il poeta raggiunge il vertice dell'ermetismo, orientamento nato da un ironico senso spregiativo, accettato positivamente proprio da coloro verso i quali veniva indirizzato. Montale parla: ma con chi? di chi? Di un congedo. E' evidente l'influsso della poesia francese, in particolare di Rimbaud, monologica, che parla con nessuno e nello stesso tempo con nessuna parola vuol raggiungere l'intento di farsi ascoltare. C'è qualcosa in quella realtà, vuota di contenuto spaziale, temporale, oggettivo e spirituale, che sembra evocare la ferrovia, con l'accento che in tanto divagare colpisce gli «automi» che «appaiono dai corridoi murati». Unico barlume, in cui s'intravvede l'esistenza di un soggetto, almeno pensabile o immaginabile, è un *tu*, che non chiarisce e non è chiarito dalle parole che seguono, e quindi par d'intendere, ancora, un'allusione a quello che era il «bello e orribile mostro» dei nostri nonni, soffocato e disumanizzato dalla «fioca litania del tuo rapido».

Addii, fischi nel buio, cenni, tosse
e sportelli abbassati E' l'ora. Forse
gli automi hanno ragione. Come appaiono
dai corridoi, murati!
— Presti anche tu alla fioca
litania del tuo rapido quest'orrida
e fedele cadenza di carioca? —

Ci fermiamo qui, con cuore gentile, e vogliamo rammentare che Eugenio Montale è considerato, tra gli iniziati, un grandissimo poeta. Sarebbe sventatezza pensare altrimenti, come chi, non intendendo Beethoven, lo reputi mediocre e noioso. Dobbiamo concludere, tuttavia, che nella mescolanza che c'è attualmente tra poeti geniali e mistificatori, tra vati illuminati e cultori di occultismo in versi, s'è generata una formidabile baraonda, e s'è perduta la memoria dei versi carducciani: «*Corrusco e fumido — come i vulcani — i monti supera — divora i piani...*». Abbiamo voluto ricordarli: hanno lo stesso anelito, l'ansia possente e la ritmica del respiro sonante del «mostro». Belli, ma non più di moda nell'era dell'atomo e dello spazio.

Camillo LACCHE'

COME CI VEDE LA STAMPA

Dopo la Camera dei Deputati, anche il Senato ha discusso e approvato il bilancio dei Trasporti, unitamente a quello delle F.S. Il dibattito a Palazzo Madama ha avuto un interesse particolare per le dichiarazioni che ha fatto sulla politica dei trasporti il nuovo Ministro on. Spataro. Alcuni giorni prima che si iniziasse l'esame del bilancio al Senato, l'AVANTI! aveva sottolineato favorevolmente la decisione del Ministro di sottoporre la situazione delle F.S. al Comitato Interministeriale della Ricostruzione. Si è trattato di una decisione indicativa — aveva scritto il giornale socialista — ed è naturale che se il CIR ha discusso delle F.S. non lo ha fatto per interessarsi degli orari, ma per esaminare le attuali condizioni del bilancio delle F.S., gli oneri che lo insidiano, lo stato critico delle attrezzature, il nervosismo del personale, l'arretrata struttura dell'Azienda. Quanto alle soluzioni che il CIR potrà indicare — aggiungeva il giornale — esse non potranno derivare da una semplice disamina della situazione ferroviaria. L'analisi, cioè, per essere proficua, dovrà essere estesa agli aspetti generali della politica dei trasporti, di cui la situazione ferroviaria è soltanto un prodotto.

L'opinione secondo la quale le Ferrovie non possono in Italia essere considerate come un settore a sé stante è ormai largamente condivisa. Le F.S. si trovano in una situazione di estremo disagio — abbiamo letto sulla rivista del Touring Club LE VIE D'ITALIA — per molteplici motivi, come, ad esempio, la mancanza di ogni anche minima autonomia, l'impossibilità di difendersi e battersi a parità di condizioni con i mezzi concorrenti. Lo stesso prof. Corbino, in un articolo pubblicato sull'EUROPEO, occupandosi della preminenza delle autostrade nei programmi di opere pubbliche, ha affermato che è mancato finora un coordinamento negli investimenti per le infrastrutture, per cui lo Stato, padrone di tutte le vie terrestri del traffico, tende ad operare per ciascuna di esse ignorando gli effetti che ne deriveranno sulle altre.

Naturalmente quando si discute della situazione finanziaria delle F.S. si è portati a spostare il discorso sul futuro delle Ferrovie. Così il CORRIERE DELLA SERA, commentando la relazione presentata dal prof. Oeftering al Convegno delle comunicazioni di Genova e in gran parte dedicata alle difficoltà economiche delle Ferrovie europee, afferma che bisogna procedere, come ritiene la maggioranza degli esperti, a una revisione sostanziale dei criteri fin qui seguiti, adottando nuovi efficaci provvedimenti specie d'ordine economico per rinvigorire un sistema di comunicazioni, qual'è quello ferroviario, ancora vitale e preferito dagli utenti. E' stato giustamente osservato durante le Giornate della Rotaia, svoltesi alla Fiera di Bari — come ha riferito 24 ORE — che il potenziamento è legato allo sviluppo economico del Paese e alla realtà del Mercato Comune, poiché la strada ferrata ha ancora un ruolo prevalente da svolgere, specialmente nei trasporti di massa e sulle lunghe distanze, a condizione che le reti ferroviarie siano ridimensionate razionalmente, ammodernate e poste in condizioni di parità competitiva con gli altri mezzi di trasporto.

Come si vede la polemica sul problema ferroviario in corso sulla stampa quotidiana e periodica è ricca di spunti e indicazioni di estremo interesse e ciò, al di là di ogni considerazione, dimostra la presenza della nostra Azienda nella vita del Paese.

Tale presenza, per altri versi, si avverte nelle opere che l'Azienda delle F.S., con l'attuazione dei suoi pur limitati programmi di potenziamento, sta realizzando specialmente nel Mezzogiorno. Fra queste opere IL GLOBO, in due successivi articoli, ha voluto segnalare i lavori del raddoppio della linea Battipaglia-Reggio Calabria e quelli per la nuova e moderna stazione di Napoli Centrale. Di quest'ultima ha scritto anche Domenica Rea sulla terza pagina de IL MESSAGGERO. Lo scrittore napoletano ha affermato che la costruzione della nuova stazione è un avvenimento di enorme importanza per Napoli, non soltanto per la originalità del progetto e per le soluzioni urbanistiche che esso comporta, quanto per tutto ciò che è scomparso con la vecchia stazione, che conteneva in piccolo la storia pittoresca e plebea della città, con i suoi lunghi porticati dove sostava la caratteristica gente napoletana. Tutto un mondo è scomparso, ma i napoletani non se ne dolgono, a tutti sembra di essere scampati ad una lunga e misteriosa malattia.

Renato MATTONE

AVVISI

Le inserzioni devono essere indirizzate a « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Piazza Croce Rossa - Roma, unitamente alla fascetta con cui il Giornale viene inviato a domicilio. Non si darà corso alle inserzioni che perverranno in Redazione non munite di fascetta. I nostri lettori hanno l'obbligo di informare il Periodico qualora, prima della pubblicazione della « proposta di cambio », avessero ottenuto il trasferimento per il quale era stato interessato il Giornale.

122) Alunno d'Ordine Armando Marinelli, stazione Bussoleno (Torino), tutte abilitazioni, cambierebbe con p.g. Comp.ti Napoli, Roma. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Stazione F.S. Bussoleno (Torino).

123) Manovale i.p. Gabriele Pantalone, 7ª Zona I.E. Genova Sampierdarena, cambierebbe con p.g. Comp.to Ancona. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via Valentino Armirotti, 5/1, presso Marchelli - Genova Sampierdarena.

124) Cantoniere Alessandro Jezzi, Tronco 8° Genova Rivarolo, cambierebbe con p.g. Comp.ti Bologna od Ancona. Non chiede e lascia alloggio. Scrivere: Via Natale Gallino, 32 B - Genova Pontedecimo.

125) Capo Stazione Santi Di Bella, Stazione Caronia (Palermo), cambierebbe con p.g. o movimentista Comp.ti Firenze, Torino, Milano. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via Nazionale 63, Marina di Caronia (Palermo).

126) Operaio Qualificato Ugo Cilli, Elettricista Officina M.R. di Torino, cambierebbe con p.g. Comp.ti Ancona, possibilmente Pescara. Non chiede nè lascia alloggio. Scrivere: Officina M.R. - Via Pier Carlo Boggio, 19 - Torino.

127) Cantoniere Antonino Ettaro, 15° Tronco Patti (Comp. Palermo), cambierebbe con p.g. Comp. Milano, linea Gallarate-Varese o Gallarate-Milano. Lascia C.C. Km. 159+213 con tre vani, acqua luce e ne chiede altro. Scrivere: A.E. - CC. Km. 159+213 S. Giorgio (Messina).

128) Capo Gestione Umberto Di Mauro, Stazione Castellamare del Golfo (Trapani), cambierebbe con p.g. o inferiori Comp. Genova. Lascia e non chiede alloggio F.S. Scrivere: Stazione Castellamare del Golfo (Trapani).

129) Deviatore Francesco Scopelliti, abilitato G. Blocco, Stazione Ponte Schiavio, linea Messina-Catania, cambierebbe con p.g. Comp. Genova, possibilmente vicinanze di Genova Principe. Lascia alloggio 4 vani e ne chiede altro. Scrivere: Stazione Ponte Schiavio (Messina).

130) Operaio 1 Cl. Antonio Sessa, 5ª Zona I.E. Catanzaro Lido, cambierebbe con p.g. Comp. Roma, con servizio Roma loco. Lascia e non chiede alloggio. Scrivere: via Nazionale 3 - Catanzaro Lido.

131) Cantoniere Bruno Angiari, Tronto Lavori 44° Carmagnola (Comp. Torino), con C.C. Km. 9+482 composta tre vani, accessori, con annessa Assuntoria P.L. sul posto per moglie, linea Trofarello-Cuneo, cambierebbe con p.g. qualsiasi località Divisione Lavori di Verona, possibilmente linee Verona-Vicenza o Verona-Trento. Scrivere: Casa Cantoniera n. 2, via Vallongo-Carmagnola (Torino).

132) Operaio 1 Cl. T.E., III° Tronco Trieste C. Marzio, Aniello Cozzolino, cambierebbe con p.g. Milano o Genova. Lascia e chiede alloggio. Scrivere: Via Giulio Solitto, n. 13 - Trieste.

133) Manovale Rivo Boscagli, abilitato f.s.m., attualmente distaccato Dep. Personale Viaggiante Savona, cambierebbe con p.g. Comp. Firenze. Scrivere: Corso Vittorio Veneto, n. 20/4 - Savona.

134) Capo Stazione Vittorio Jannotta, Stazione Vallo della Lucania (linea Battipaglia-Sapri) cambierebbe con p.g. o movimentista Comp.ti Napoli, Roma, Firenze, Genova, Milano e Venezia. Non lascia nè chiede alloggio.

135) Segretario Amministrativo, Vincenzo Verardi, Deposito Locomotive Novara, cambierebbe con p.g. residente Milano o Como. Non lascia nè chiede alloggio.

136) Segretario Benito Silvestro, Ufficio Collaudi Trazione Milano, cambierebbe con p.g. o grado superiore Roma città o località viciniore. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Ufficio Collaudi Trazione Viale Monte Grappa, 12 - Milano.

NOTIZIARIO DI VILLA PATRIZI

MOVIMENTO DI FUNZIONARI

Per limiti di età è stato collocato a riposo il Direttore del Servizio Materiale e Trazione, Direttore Centrale di 1ª classe ing. Mario Alberto Fanelli, al quale inviamo i nostri più fervidi voti augurali.

A sostituire l'ing. Fanelli è stato chiamato il Direttore Centrale di 1ª classe ing. Gino Castellini. Vivissimi auguri di buon lavoro.

AL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione ha approvato uno schema di convenzione con il Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche per un mutuo di 50 miliardi con emissione di obbligazioni.

L'operazione coincide col persistere della favorevole situazione del mercato finanziario nel quadro dei provvedimenti necessari al finanziamento del noto piano quinquennale di ammodernamento e di potenziamento della rete ferroviaria.

Fra gli altri provvedimenti approvati sono da citare l'attrezzatura a cuccette di 20 carrozze di 2ª classe per un importo di circa 123 milioni e i bandi di cinque pubblici concorsi, rispettivamente per 1400 posti di Assistente di stazione, 500 posti di Conduttore, 250 posti di Operaio qualificato, 1200 posti di Manovale e 800 posti di Cantoniere. Tali nuove immissioni di personale sono state disposte allo scopo di far fronte alle necessità di servizio, aggravatesi con l'attuazione dei nuovi orari di lavoro per il personale di esercizio.

* * *

Tra le numerose deliberazioni prese nelle riunioni del mese di ottobre figurano inoltre i seguenti provvedimenti:

— Adeguamento degli impianti di sicurezza, segnalamento e blocco nelle stazioni delle linee Torino-Alessandria, Torino-Torre Pellice e Trofarello-Carmagnola, per una spesa di 554 milioni di lire;

— Costruzione di otto binari nel fascio «Direzione» della stazione di Bologna S. Donato, per una spesa di 140 milioni di lire;

— Rifacimento e consolidamento di alcuni tratti delle murature di rivestimento della galleria Piandisetta della Direttissima Bologna - Firenze, per circa 88 milioni di lire;

— Costruzione di un nuovo fabbricato viaggiatori per la stazione di Agnone, della linea Bicocca-Siracusa, per una spesa di 21 milioni di lire.

E' stato, inoltre, approvato il bando per un pubblico concorso a 1 posto di Ispettore in prova fra laureati in Scienze Forestali.

* * *

Per soddisfare le più urgenti necessità del parco veicoli in relazione al continuo incremento del traffico viaggiatori, è stato deliberato l'acquisto di 120 carrozze di 2ª classe per una spesa di 4.700.000.000 di lire e la sostituzione su 50 carrozze degli attuali carrelli con altri moderni a molleggio misto gomma-acciaio per una spesa di 255 milioni di lire.

Sono state inoltre approvate alcune importanti modifiche al «Regolamento sui segnali» ed al «Regolamento per la circolazione dei treni», che consentiranno di dare delle indicazioni più aderenti alle necessità dell'esercizio.

Il Consiglio di Amministrazione si è pure pronunciato favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie; ha inoltre esaminato vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riapertura di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio e riammissioni in impiego.

CONCESSIONI DI VIAGGIO

Nelle iscrizioni a carico di congiunti e di parenti domestiche, agli effetti del rilascio delle concessioni gratuite di viaggio, la valutazione dell'esistenza della condizione dell'«a carico» vien effettuata, com'è noto, in rapporto al reddito degli iscrivendi, reddito che, secondo le disposizioni finora in vigore, non deve superare, perché la iscrizione sia ammissibile l'importo di L. 9.000 mensili.

Poiché la legge 27-5-1959, n. 324, riguardante i miglioramenti economici al personale statale in attività di servizio e in quiescenza, ha elevato a L. 11.000 il limite oltre il quale il reddito percepito dal familare non consente la corresponsione delle quote complementari di carovita, si informa che analoga variante deve intendersi alle disposizioni riguardanti la iscrizione a carico di familiari, agli effetti del rilascio delle concessioni di viaggio. Resta cioè stabilito che il reddito percepito dall'iscrivendo è di ostacolo all'iscrizione a carico quando superi, mensilmente, il su indicato *limite massimo di L. 11.000* (Circolare AG. 3.3-19170-I del 8-9-60).

AUMENTO AGGIUNTA DI FAMIGLIA

Il Consiglio dei Ministri ha recentemente approvato un disegno di legge, già presentato al Parlamento, che prevede — con decorrenza 1° ottobre 1960 — un aumento di L. 1.000 (mille) mensili lorde di ciascuna quota aggiunta di famiglia a favore del personale statale di ruolo e non di ruolo il cui stipendio iniziale non sia superiore a L. 50.000 mensili lorde, nonché a favore dei pensionati provvisti di pensione non superiore all'indicato importo lordo.

In attesa dell'approvazione del provvedimento legislativo di cui trattasi il Ministero del Tesoro ha impartito disposizioni per il sollecito pagamento dell'aumento. (Circ. P.3.2/2.1/55000 del 18 ottobre 1960).

COSTITUZIONE SINDACATO

Si è costituito in Roma, con sede in Via Tagliamento n. 76, il *Sindacato Autonomo Personale degli Uffici* (S.A.P.U.), organizzazione di categoria del personale degli uffici (Coadiutori, Applicati e Uscieri) in attività di servizio e in pensione.

Quando vengono abbassate le sbarre di questo passaggio a livello (Casello 222) posto fra Vipiteno e Colle Isarco, sulla strada statale del Brennero, restano bloccate dalle due parti — specie durante il periodo estivo — interminabili colonne di autoveicoli.

Come avviene a tutti i passaggi a livello che tagliano strade di gran traffico, i veicoli delle due parti si lanciano all'attraversamento non appena i conducenti vedono le sbarre innalzarsi. Ma, nel caso particolare, la strada si restringe e la linea ferroviaria fa una curva di raggio molto ridotto. Basta pertanto che in una delle due colonne ci sia un guidatore indisciplinato perchè la regolarità del traffico vada a farsi benedire.

E' in quel momento che Bruno Domasini, Cantoniere del «222» impugna una paletta e prende a dirigere il traffico degli automezzi.

Come dire: a sbarre abbassate lavoro ferroviario, a sbarre alzate dopolavoro ferro-stradale.

Il passaggio a livello è compreso nell'elenco di quelli che saranno soppressi non appena compiuti certi lavori di deviazione stradale.

(G. G.).

FATTI DI CASA

« GIUDICI E GIUDICATI »

« La Punta », periodico sindacale del S.A.U.F.I., ha pubblicato un articolo dal titolo « Giudici e giudicati » a firma di Arnaldo Chisari, con il quale si critica il sistema di attribuzione delle qualificazioni e si mette in luce la discordanza che risulta, spesse volte, tra le valutazioni fatte dai Funzionari Dirigenti e le aspettative di coloro che hanno adempiuto con « abnegazione e sacrificio ai propri doveri ».

Gli uffici competenti, da noi interpellati in proposito, ci hanno espresso il loro punto di vista, che è il seguente.

Solo erronee interpretazioni possono giustificare illazioni circa pretesi atti d'ingiustizia riguardanti la compilazione delle note di qualifica nei confronti del personale ferroviario.

Le generiche asserzioni del Chisari, sullo « spirito di reazione » che spingerebbe alcuni dirigenti a conferire ai propri dipendenti qualifiche inferiori a quelle effettivamente qualificati, sono del tutto soggettive e prive di fondamento.

Intanto nessuna « pressione verbale » o coercizione morale è stata esercitata nei riguardi dei dirigenti per il conferimento di qualificazioni secondo prestabilite percentuali, ma si è soltanto richiamata l'attenzione dei dirigenti stessi sul significato e sulla importanza della qualificazione di « Eccezionale ».

Difatti, tenuto presente che tale qualifica presuppone l'esistenza di « eccezionali » e quindi di specifici meriti, non appare dubbio che, a rigor di logica, l'Amministrazione non possa ricorrere a tale giudizio se non in circostanze e casi che rivestono il carattere dell'eccezione.

Giustamente, quindi, il giudizio di che trattasi non è stato, in linea generica, conferito a dipendenti neo-promossi.

Infatti il conseguimento della promozione al grado superiore importa, oltre a maggiori responsabilità, anche un allargamento di compiti ed espletamento di attività d'importanza notevolmente superiori a quelle svolte nella precedente qualifica. Difficilmente i neo-promossi possono essere in grado di manifestare, nello svolgimento di tali nuove funzioni, particolari doti che ragionevolmente vengono acquisite solo dopo una lunga esperienza di servizio.

Tanto meno l'« eccezionale » può essere attribuito a coloro che, malgrado la promozione, continuano a svolgere la stessa precedente attività. « Eccezionale », infatti, in relazione alla nuova qualifica non può più, in genere, considerarsi colui che continua a svolgere l'incarico disimpegnato con la qualifica inferiore.

Ugualmente infondata appare, inoltre, l'affermazione sulla pretesa parzialità con la quale viene elargito l'« eccezionale » al personale d'esercizio alle dirette dipendenze dei Capi Impianto.

Premesso, infatti, che a funzioni di maggior rilievo sono chiamati dipendenti ritenuti più diligenti e meritevoli, si osserva che non può dar adito a critiche il fatto che agli stessi venga assegnata una qualificazione adeguata ai meriti posseduti.

Per quanto concerne, infine, il mancato inoltro dei ricorsi, avverso le note di qualifiche, all'Autorità competente a decidere, *non risulta* che casi del genere si siano verificati di proposito. Se qualche ritardo si è verificato, ciò è dipeso da cause indipendenti dalla volontà dei superiori.

L'Amministrazione, comunque, non mancherebbe di adottare gli opportuni provvedimenti qualora venisse a conoscenza dei fatti sopra segnalati.

MODIFICHE ALLE NORME SULLE COMPETENZE ACCESSORIE

In sede Parlamentare è stata approvata — con decorrenza dal 1° gennaio 1960 — la legge che apporta modifiche alle norme sulle competenze accessorie.

Con le nuove disposizioni si è voluto realizzare un maggiore equilibrio nei compensi assegnati alle varie categorie, tenendo conto dell'importanza delle mansioni disimpegnate, dei rischi e delle responsabilità connesse a ciascuna di esse.

Le modifiche riguardano in particolare i seguenti articoli delle disposizioni vigenti:

Art. 4. — In relazione a quanto stabilito dall'art. 80 del nuovo Stato Giuridico del Personale, l'indennità di trasferta sarà corrisposta nella misura stabilita per la qualifica superiore a chi è formalmente incaricato di espletare mansioni superiori alla propria qualifica, dopo tre mesi di esercizio delle funzioni stesse.

Art. 33. — La struttura di questo articolo è stata variata per abbinare, per alcune categorie di personale, alla concessione dell'alloggio l'obbligo della reperibilità, al fine di poter garantire in ogni evenienza la continuità e la regolarità dell'esercizio ferroviario. Per quest'obbligo della reperibilità sono stati, però, stabiliti dei limiti (al massimo per settimane alterne).

Art. 37. — Il testo dell'ultimo comma è stato modificato in armonia con le innovazioni apportate agli artt. seguenti n. 42, 49 e 77.

Artt. 42, 49 e 77 (premi di lavoro) — Con la nuova disciplina dei compensi per il personale di condotta, di scorta ai treni e navigante (premio giornaliero per ogni giornata di presenza e premio orario per ogni ora di condotta o scorta treni o di navigazione) si è voluto fissare le competenze per tali categorie di personale su basi più equilibrate e atte ad eliminare talune attuali sperequazioni di trattamento tra appartenenti alla stessa categoria.

Per attenuare tali differenze e rendere più adeguato il trattamento di competenze all'effettivo impegno, sono stati anche modificati i premi di percorrenza di cui agli artt. 43, 50 e 78.

Artt. 45 e 52 (Compenso per assenza dalla residenza). — Il compenso giornaliero per assenza dalla residenza verrà corrisposto, in analogia a quanto già previsto per l'indennità di trasferta, a partire dalla quinta ora, anziché dalla sesta.

Art. 57 (Premio di maggior produzione) — Ai fini del computo del guadagno massimo giornaliero realizzabile dal personale che lavora a premio di maggior produzione, vengono attualmente considerate 312 giornate lavorative all'anno, mentre, in effetti, il numero delle stesse è inferiore. Pertanto, si è ritenuto equo stabilire che, anzichè 312, vengano considerate 280 giornate lavorative.

Artt. 59, 59 (Premio di operosità) — Sono state previste nuove maggiori misure del premio giornaliero di operosità, conseguendo anche lo scopo di eliminare le sperequazioni di trattamento esistenti tra alcune categorie di personale.

Sono già state impartite le disposizioni necessarie per l'attuazione pratica del provvedimento e si ha ragione di credere che, entro il prossimo mese di dicembre, verranno corrisposti, con le nuove competenze, anche gli arretrati.

L. R. B.

Mobili "A.L.T." A. L. TEDESCHI - Livorno

ORGANIZZAZIONE SPECIALIZZATA - VENDITE PER CORRISPONDENZA

VENDITA DIRETTA ESCLUSIVAMENTE A PRIVATI

finalmente ho una casa elegante

Visitate i grandi saloni di esposizione, aperti ogni giorno, anche festivo

CONCORSI VIAGGIO E SOGGIORNO ACQUIRENTI

Mod. 1060

L. 335.000

• Consegna gratuita ovunque • Imballaggi specializzati

AGEVOLAZIONI PER I FERROVIERI

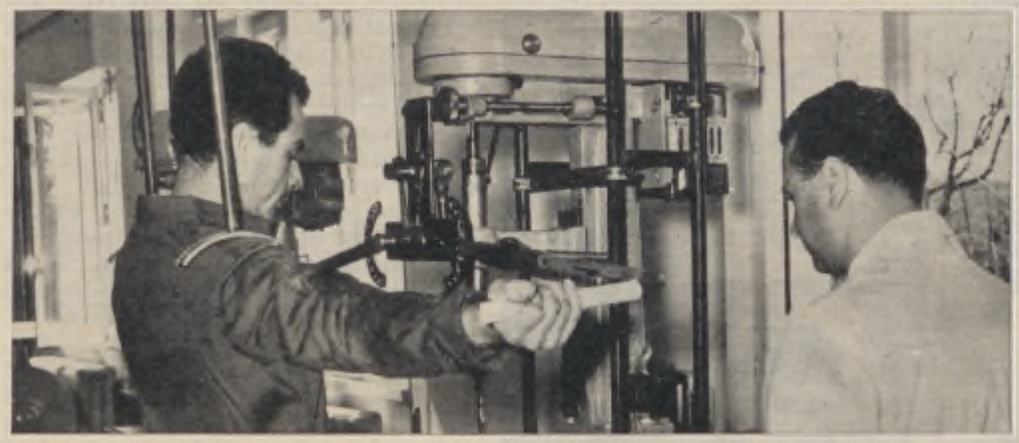
80 *anni di esperienza garantiscono:*

Sicurezza nell'acquisto - Convenienza nei prezzi - Chiedete senza alcun impegno: riproduzioni, fotografie, catalogo con l'invio di L. 100 in francobolli - Facilitazioni di pagamento.

INDICATE QUALI AMBIENTI DOVETE ARREDARE

Scriveteci! - **C.so Mazzini 90 - Livorno - T. 26.134** - Scriveteci!

IL CENTRO DI RIABILITAZIONE AL LAVORO PER MOTULESI DI ROMA SMISTAMENTO



Il problema della riabilitazione al lavoro, intesa come processo attivo avente lo scopo di recuperare nella maniera più rapida e completa le capacità fisiche, mentali, sociali, professionali ed economiche del lavoratore minorato, offre, in seno alla moderna organizzazione industriale un interesse morale e materiale particolare e notevole. Basta pensare che, ad onta dei provvedimenti e delle misure anti-infortunistiche, i casi di infortunio sul lavoro persistono nella loro più o meno marcata frequenza e gravità.

E' chiaro perciò che la riabilitazione acquista una notevole importanza sociale ed anche economica per il contributo veramente essenziale che apporta sia al lavoratore che alla società evitando o almeno riducendo al massimo l'incapacità lavorativa sia temporanea che permanente dei *motulesi* (con tale termine si vogliono indicare i soggetti che presentano minorazioni sia funzionali che anatomiche degli organi di movimento, cioé dei muscoli, delle articolazioni e dei tendini: in altre parole degli arti e della colonna vertebrale).

Quando per causa di un infortunio (o anche di una malattia) si determinano delle lesioni ossee, articolari muscolari o tendinee quali quelle osservabili nelle fratture, ferite lacere, distorsioni, contusioni, s'impone un adeguato trattamento medico-chirurgico il quale comporta sempre una più o meno completa immobilizzazione della parte offesa e non di rado cicatrici traenti o comunque limitazioni funzionali in parte o in tutto emendabili. In molti casi una adatta terapia fisica (bagni di calore) associata eventualmente ad esercizi fisici (chinesi-terapia) può aver ragione di queste limitazioni funzionali; altre volte invece, nei casi di una certa importanza, le limitazioni persistono più o meno cospicue e richiedono una cura assidua, continua per la durata di settimane. Il motuleso così s'allontana sempre più nel tempo dal suo posto di lavoro, perde fiducia nella guarigione, acquista un orientamento psicologico di autopietismo, sovente precipitando in una condizione di nevrosi che poi per essere vinta richiederà mesi e mesi di cure pazienti. Da qui la necessità della riabilitazione che restituendo il malato alla società, si può dire, nel pieno delle sue capacità lavorative, contribuisce validamente non solo alla sua completa guarigione fisica ma anche psichica.

In pratica i metodi di riabilitazione consistono nell'impegnare l'attenzione e la volontà del motuleso facendogli compiere un lavoro utile a mezzo di azioni automatiche, utilizzando movimenti attivi o passivi di rieducazione funzionale delle parti lese. Per l'attuazione pratica di tali metodi, sono sorti così centri di riabilitazione al lavoro, i migliori dei quali si sono dimostrati quelli organizzati nell'ambito dell'abituale ambiente di lavoro del minorato, per evidenti ragioni psicologiche.

Previa un'adeguata opera di convincimento e persuasione, il motuleso viene indirizzato a questi Centri dopo la guarigione medica o chirurgica o ortopedica e, se necessario, dopo un eventuale periodo di fisio-chinesiterapia effettuato presso ospedali o cliniche specializzate, oppure talvolta subito dopo l'infortunio ove ciò sia possibile compatibilmente alle condizioni della lesione riportata.

Scopo di questi Centri è dunque quello di abbreviare le convalescenze e di rendere proficuamente attivi, con un lavoro utile compatibile i minorati convalescenti di lesioni traumatiche o di malattie con postumi riducenti le possibilità di movimento dell'organismo di modo che in essi venga ad essere agevolata la guarigione definitiva nella maniera migliore e non venga a crearsi, come più su accennato, quel complesso psicologico caratterizzato da sfiducia, fissazione del pensiero sul danno riportato, rimuginazione ed autocompassione.

Questi Centri sono forniti di macchine utensili comuni (torni, frese, tagliatrici, punzonatrici, etc.) i cui comandi sono dotati di particolari dispositivi studiati e adattati caso per caso. Tali dispositivi obbligano il soggetto ad una meccanoterapia attiva o passiva in modo che la sua attenzione sia guidata a sorvegliare il lavoro eseguito dalla macchina; in altre parole il minorato per far lavorare la macchina è costretto a far compiere alla parte lesa quei movimenti che ripetuti a lungo andare e con gradualità potranno emendare le limitazioni funzionali residue.

Alcune amministrazioni ferroviarie straniere hanno già organizzato Centri del genere (Francia, Inghilterra) con risultati buoni e a volte veramente lusinghieri. Per le Ferrovie dello Stato il primo Centro è entrato di recente in funzione presso gli impianti del Deposito Locomotive di Roma Smistamento; esso è stato realizzato secondo i criteri più aggiornati in materia e dotato di tutti i comfort possibili in modo che i ricoverati possano trovarsi a loro completo agio e possano alternare ai periodi di ergoterapia adeguati periodi di riposo e svago; i ricoverati possono tra l'altro servirsi di un completo impianto di radiodiffusione e riposarsi in un ridente soggiorno con annesso giardino.

Per rendere più gradito il ricovero, l'accettazione al Centro è assolutamente volontaria e i ferrovieri abbisognevoli vengono ammessi dopo completi accertamenti sanitari effettuati dal medico Direttore del Centro e dal consulente ortopedico, i quali per altro seguono i malati giornalmente in modo da poter suggerire tutti quei provvedimenti utili ad un miglior risultato. In genere il soggiorno presso il Centro oscilla tra 30-40 giorni secondo i casi e durante tale soggiorno il trattamento economico dei ricoverati è quello spettante in base all'art. 91 dello Stato Giuridico per le assenze derivanti da infortunio sul lavoro o da malattia professionale o da malattia contratta per causa unica e diretta di servizio o infine da malattia per cause comuni o per trauma fuori servizio secondo i casi; analogo trattamento è riservato ai ricoverati già riammessi in servizio con utilizzazione in mansioni ridotte mentre per quelli che risiedono fuori di Roma viene corrisposta l'indennità di trasferta secondo le norme in vigore.

A questi ultimi, il Deposito Locomotive di Roma Smistamento può offrire ospitalità presso il locale dormitorio e presso la mensa.

Il Centro in parola è il primo del genere non solo per le Ferrovie ma anche per le altre organizzazioni industriali del Paese ed ha funzione pilota, poiché sulla base delle esperienze e dei risultati ottenuti altri ne potranno sorgere presso altri Impianti di altri Compartimenti; cosa questa del resto preannunciata dall'allora Ministro dei Trasporti On. Ferrari-Aggradi nel discorso inaugurale.

E' da augurarsi pertanto che i ferrovieri accolgano con soddisfazione questa iniziativa realizzata al fine del loro benessere fisico, sociale e psichico e collaborino attivamente alla sua riuscita e al suo sviluppo futuro.

dr. M. MONTI

A VERONA LA RASSEGNA DEL FILM A PASSO RIDOTTO

ENTUSIASMO ED ARTE A 16 MM

Ci siamo incontrati a Verona, qualche giorno fa. Ma, forse, non è esatto parlare di «incontro»; è una parola che suggerisce l'idea di casualità e se tutti noi ci siamo trovati a Verona il 15 ed il 16 ottobre, non è stato certo per caso. Un appuntamento, questo sì; è stato un gradito appuntamento del quale un collega veronese, un appassionato «passoridottista» anche lui, aveva tessuto pazientemente le fila e predisposto con cura luogo e modalità.

Bravo, il nostro collega veronese; ha organizzato ogni cosa come meglio non avrebbe potuto e tutti gliene siamo grati. Peccato che non possa fare il suo nome in questa cronaca; ma il Dottor Raffaello Campagnari è un tipo schivo agli elogi e mi ha pregato di astenermene.

Certo, gran parte del merito va a lui; ma la «1ª Rassegna Ferroviaria del Film a Passo Ridotto» non avrebbe potuto avere il successo che ha avuto senza il tangibile aiuto del Dopolavoro Ferroviario di Verona e senza quello, non meno tangibile, dell'Associazione Naturalisti Veronesi e del Museo Comunale di Storia Naturale, nella cui sede si è tenuta la manifestazione.

La cerimonia della premiazione

Il convegno di Verona ha costituito l'occasione di un incontro cordiale e proficuo tra i nostri cineamatori

«Passoridottisti»: un neologismo sgradevole: «Cineamatori» è, certo, parola meno aspra e più aderente all'oggetto: amatori del Cinema, di questa arte magica, fatta soltanto di luce e d'ombre.

Credo che sia capitato un po' a tutti d'aver avuto a che fare con un parente, un amico, un conoscente munito di macchina da presa. Sono le persone che non ci si dimentica mai d'invitare ai matrimoni, ai battesimi e alle «nozze d'oro» del nonno; sono tipi spiritati e sempre in movimento e li vedete girare tra i tavoli, gelosamente aggrappati alla loro macchinetta, li vedete correre, precedendo il gruppo ad accucciarsi a terra, per poi gridare: «Avanti!» con tono alla De Mille (c'è chi azzarda anche un: «Azione!», ma di questi è meglio non parlare).

Ebbene, costoro, e ce ne sono a mazzi da un tanto al migliaio, non hanno niente a che fare con i Cineamatori.

Il Cineamatore è una persona seria: una persona che studia il «Cinema» prima di farne, che si intende di estetica, che conosce la storia della sua arte, come e meglio di molti altri. Il Cineamatore è, nove volte su dieci, un autentico poeta, poeta nell'animo e nella scarsella, così che deve rubare a sè stesso, rinunciando al piacere di una sigaretta in più o al progetto d'una vacanza, i quattrini che occorrono (e molti!) per quei cento metri di pellicola che gli consentiranno di tradurre in immagini vive la sua idea.

Il Cineamatore è un artista vero che, troppo spesso, per la indisponibilità di mezzi tecnici adatti e di fondi adeguati, riesce ad esprimere solo in parte, e non come vorrebbe, la sua personalità.

Orbene, di questi Cineamatori con la C maiuscola, in Ferrovia ce ne sono molti. E' stata una sorpresa per tutti, nel corso dei lavori del Convegno di Verona, constatare quali siano realmente le forze ferroviarie anche in tale settore. Forze notevoli numericamente, ma, e questo conta assai di più, già qualificate sul piano artistico ad un livello difficilmente raggiunto in campo nazionale.

Abbiamo assistito a Verona a proiezioni di Documentari (citiamo: «Mattino sull'Arno» e «La mia Montagna» di Bacherini di Firenze; «Oasi di luce» di Mattioli, di Fidenza; «Una strada per risorgere» di Agostini, di Viareggio; «Piccole Stazioni» di Batoni, di Siena; «Noi e il Topino» di Rampioni, di Foligno; «La trazione elettrica» di Riva, di Catania) per i quali non sappiamo se apprezzare di più la felice intuizione, il perfetto linguaggio o la fotografia che, specialmente per le riprese a colori, ha dimostrato negli autori un grado di perizia sorprendente.

Per non parlare, poi, del gruppo dei films a cortometraggio (citeremo: «Dal nulla, la felicità» di Agostini, di Viareggio; «Orizzonte lontano» di Giglio, di Trieste; «Ruote» di Sommaruga, di Venezia; «Orgheneto» di Manzin, di Trieste; Un pugno di coriandoli» di Ferretti di Viareggio) per i quali, tutti indistintamente, i motivi di profonda umanità insiti nei soggetti sono stati trattati con squisita sensibilità, proprietà di linguaggio e assoluto rigore tecnico.

E abbiamo citato solo le opere migliori.

Non v'è dubbio che, al termine delle proiezioni, fossimo in molti a chiederci come mai tante energie e già così ottimamente educate all'esercizio d'un'arte difficile, fossero fin lì rimaste ignorate o, quanto meno, non sorrette ed aiutate così come meritavano di essere.

Ma tant'è; non serve guardarsi indietro, se non per trarne quel tanto d'esperienza che possa aiutarci nel far meglio domani.

Le opportunità di costituire, all'interno del Dopolavoro Ferroviario, Circoli di Cineamatori, con attività coordinata su scala nazionale, è stata incondizionatamente riconosciuta da tutti.

I problemi ci sono, ma si risolveranno. E vedrete, colleghi Cineamatori, che presto o tardi (speriamo presto) fra Ufficio Centrale Dopolavoro e Sezione Relazioni Aziendali un mezzo per fornirvi la pellicola a prezzi veramente economici si troverà.

I Cineamatori? Hanno sempre una fame di pellicola che non vi dico!

Augusto FINOCCHI

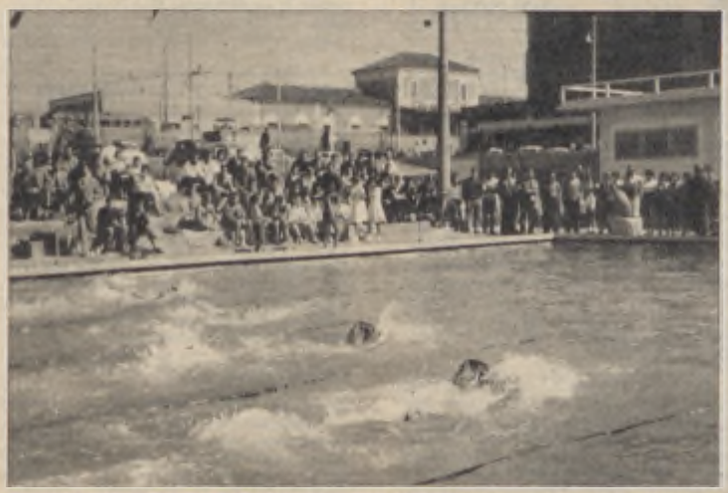
3° CAMPIONATO NAZIONALE PESCA SPORTIVA

Le migliori «lenze» d'Italia, le migliori, beninteso, in campo dopolavoristico ferroviario, si sono date convegno presso il Dopolavoro di Legnago, per disputare il 3° Campionato Nazionale di Pesca Sportiva.

La gara, cui hanno partecipato 28 Sodalizi con un complessivo numero di 208 concorrenti, si è svolta, nell'arco di 3 ore, sulla sponda del fiume Emissario, in località Torretta di Vangadizza.

Hanno presenziato la simpatica competizione Autorità Civili e Ferroviarie che si sono vivamente complimentate con il collega Pietro PAVANELLO, Presidente del Dopolavoro di Legnago, per la perfetta organizzazione della Manifestazione.

La palma del vincitore assoluto è andata al Sig. Luciano COSTA del D.L.F. di Bologna, mentre la classifica per Sodalizi ha visto affermarsi il D.L.F. di Lecco.



9° CAMPIONATO NAZIONALE DI NUOTO

L'attività natatoria dei Soci del Dopolavoro Ferroviario ha trovato, quest'anno, un degno coronamento nel 9° Campionato Nazionale di nuoto, indetto dall'Ufficio Centrale Dopolavoro ed ottimamente organizzato dal D.L.F. di Civitavecchia.

Con la partecipazione di oltre cento atleti, convenuti da ogni Compartimento nella bella piscina della Società Nuoto e Canottaggio di Civitavecchia, le gare si sono svolte in un clima di sereno agonismo ed hanno fatto registrare ottimi tempi, specialmente per quanto riguarda le prove di fondo.

Ecco i nomi dei primi classificati in ciascuna specialità:

Metri 400 stile libero - Gastone SIMIONI - D.L.F. Bologna — Metri 200 rana - Alberto BRUSCHINI - D.L.F. Firenze — Metri 100 dorso - Ettore PISTOLETTI - D.L.F. Pisa — Metri 66 dorso femmin. - Marina IZZI - D.L.F. Civitavecchia — Metri 66 stile libero femmin. - Marina IZZI - D.L.F. Civitavecchia — Metri 100 stile libero - Gastone SIMIONI - D.L.F. Bologna — Metri 66 stile libero ragazzi - Sergio CRISOSTOMI - D.L.F. Civitavecchia — Staffetta Mista 3 x 100 - D.L.F. Bologna — Staffetta stile libero 4 x 100 - D.L.F. Roma.

Classifica per Dopolavoro:

1) D.L.F. Civitavecchia — 2) D.L.F. Roma — 3) Dopolavoro Venezia.

IN PIÙ DI MILLE SONO TORNATI A SCUOLA

1° ottobre: si riaprono le scuole ed i cinque collegi dell'Opera di Previdenza tornano a popolarsi di giovani e fanciulle che si accingono ad iniziare il nuovo anno scolastico.

«Tornano a popolarsi» in realtà non è esatto, in quanto non vi è periodo dell'anno in cui i collegi restino chiusi. Prima ancora che la sessione estiva di esami sia terminata, infatti, i collegi si trasformano in colonie, potenziano la loro attrezzatura ricettiva per prepararsi a ricevere le migliaia di bambini (circa 14.000 nell'estate 1960) che annualmente l'Opera ospita per le cure climatiche estive.

E appena chiuse le colonie riaffluiscono in collegio gli allievi: prima i rimandati, che hanno dovuto tristemente interrompere la gradita parentesi delle vacanze al paese natio, poi, gradualmente, gli anziani e le nuove leve.

Non è certo facile l'attività di coloro che hanno la responsabilità dell'educazione ed istruzione dei mille e più giovani ospitati a Bellaria, Calambrone, Porto San Giorgio, Pozzano e Senigallia: la provenienza degli assistiti da diverse località, la conseguente diversità di abitudini, la lontananza dalla famiglia, sono fattori che rendono difficile l'opera dell'educatore, il quale deve prefiggersi di creare una collettività omogenea ed affiatata, senza peraltro ledere la personalità che man mano viene delineandosi nei giovani.

Tutti questi problemi devono essere affrontati e risolti all'inizio di ogni anno scolastico quando i collegi si rinnovano non soltanto nelle attrezzature, ma anche nell'elemento umano. Molti giovani, diplomati periti industriali, maestri, geometri, molte giovanette licenziate segretarie di azienda, stenodattilografe, corrispondenti in lingue estere, hanno lasciato il collegio e si accingono ad affrontare le prime battaglie della vita. Ad essi subentrano i nuovi allievi, sia provenienti dagli Istituti dell'Opera ove hanno frequentato le scuole elementari o i corsi medi inferiori, sia dalla famiglia.

Quest'anno un considerevole numero di giovani, selezionati attraverso l'annuale concorso hanno fatto il loro primo ingresso in collegio, portando il numero complessivo degli allievi a 1.060 circa, con un supero di 90 unità rispetto al precedente anno scolastico.

L'aumentato numero di convittori richiede un notevole sforzo finanziario, che però l'Opera di Previdenza ha inteso compiere nel convincimento che tale assistenza è una delle prestazioni più apprezzate da parte delle famiglie, per la possibilità, altrimenti non raggiungibile, di procurare ai figliuoli un titolo di studio.

Per l'assistenza in collegio è stata prevista per il 1960-61 una spesa di L. 340 milioni, pari a L. 320.000 per allievo.

Franco GALLIARDI

Il Direttore Comp.le di Bari, ing. Bastianelli, consegna al Capo Stazione 1ª cl. a.p. Adolfo Ardito, di Castellaneta Campagna, la coppa offerta dalla Camera di Commercio di Taranto per il 3° classificato nel X Concorso Compartimentale per l'abbellimento floreale impianti ferroviari.

ANCONA

● **L'Isp. Capo Sup. ing. Gianfranco Vitali** ha recentemente assunto la dirigenza della locale Divisione I.E. in sostituzione dell'ing. Sebastiano Alemanno trasferito alla sede C.le del Servizio I.E. All'ing. Alemanno un cordiale saluto di commiato ed all'ing. Vitali il nostro benvenuto e gli auguri di fattivo lavoro.

● **Al signor Pompilio Galeazzi,** macchinista a riposo del Deposito Locomotive di Ancona è stata conferita, da parte dell'Associazione AVIS di Ancona, la medaglia d'argento quale donatore di sangue, perchè distintosi per il numero delle donazioni, che hanno superato la cinquantina. Al generoso collega ferroviere congratulazioni vivissime.

● **Sono stati festeggiati da amici e dipendenti** in occasione del loro collocamento a riposo per raggiunti limiti di età, il Capo Stazione P.le Bonaventura Boccolini, titolare della Stazione di Fossato di Vico; il Capo Stazione P.le Ilario Bannella, titolare della Stazione di Spello; il Capo Stazione P.le Otello Barchiesi, titolare della Stazione di Vasto. Vivissimi auguri.

4 NOVEMBRE a Villa Patrizi

I nostri Caduti in guerra sono stati commemorati il giorno 4 con la deposizione di una corona d'alloro ai piedi del monumento al Ferroviere di Villa Patrizi, alla presenza del Direttore Generale delle F.S., ing. Rissone, del Capo di Gabinetto del Ministro, dr. Severini e di tutti i funzionari dell'Amministrazione. Il dr. Mario Scodellari, Delegato Nazionale dei Ferrovieri Combattenti e Reduci, ha ricordato il sacrificio dei 1200 ferrovieri caduti in guerra.

● **Hanno recentemente lasciato il servizio** per raggiunti limiti di età e di servizio il Capo Gestione Ernesto Silvestre, il Manovratore Antonio Santocchia, il manovale Cristoforo Cervino, della stazione di Perugia. Il saluto di commiato è stato porto nel corso di un banchetto organizzato in loro onore da amici, colleghi e superiori.

● **CICOGNA EXPRESS:** Marco, al Coad. P.le Vincenzino Agostinelli della Divisione Ragioneria. Ai genitori ed al bimbo i più sinceri auguri.

A. Rosso

BARI

● **Bissando il successo dello scorso anno,** la stazione di Trani, con punti 100/100 si è classificata la «bella» tra le fiorite del nostro Comp.to anche per il 1960, nel X Concorso Compartimentale Abbellimento floreale, assicurandosi brillantemente il premio con diploma di 1° grado, penna stilografica ed orologio d'oro e L. 2000 al personale. Ai posti d'onore: Francavilla Fontana e Castellaneta Campagna, seguite a loro volta nell'ordine da Albano di Lucania, Ortanova, Salandra, Ginosa, Castellaneta Marina e Sannicandro che hanno riportato diploma di 1° grado ed altri premi in coppe medaglie ed altri oggetti di valore nonchè somme in denaro.

Numeroso il gruppo degli Impianti concorrenti (88) per cui, quest'anno, la manifestazione, conclusasi a Bari alla presenza di Autorità cittadine e ferroviarie e di centinaia di intervenuti, ha avuto giustamente un rilievo senza precedenti. Durante la cerimonia ha parlato prima il Presidente della Commissione, ing. Amoruso, per la relazione annuale, e quindi il Direttore Comp.le, ing. Bastianelli, il quale, dopo aver sottolineato ed elogiato il notevole livello dei risultati raggiunti, ha proceduto personalmente fra gli applausi calorosi, alla premiazione dei concorrenti, per ciascuno dei quali ha avuto parole di vive ed affettuose congratulazioni.

● **A sostituire l'Ispettore Capo,** rag. Michele Gambardella, trasferito nella sua Napoli, è stato designato alla dirigenza della Divisione Ragioneria l'Ispettore P.le dr. Lucilio Porzio proveniente da Reggio Calabria. Al rag. Gambardella il nostro sempre memore ed affettuoso saluto ed al dott. Porzio il nostro più cordiale benvenuto.

● **A Lecce è stato molto festeggiato** da amici e colleghi, il Capo Treno di 1ª Angelo Cagnazzo, che lasciava il servizio per raggiunti limiti. Durante un rinfresco ha detto parole di commiato e di augurio il Capo Personale Viaggiante sig. Antonio Mottola.

● **Festeggiatissimi anche:** a Foggia, il Capo Stazione P.le Giovanni Russo; a Bari: il Coadiutore Capo Donato Piccirillo e l'Applicato P.le Silvio Ricci ed il nostro carissimo Attilio Pisoni, Coadiutore Capo della Segreteria Com.le. A tutt'e cinque l'augurio cordiale e fratreno di ogni bene.

● **CICOGNA EXPRESS:** Maria Grazia, all'operaio I.E. Giuseppe Bucci; Raffaele Giuseppe, al Capo Treno Mario Gattolla; Gianfranco, al Capo Stazione 1ª a.p. Michele Fasano; Roberto, al Segr. P.le dr. Giuseppe Capriati. Auguroni.

● **BINARIO DIECI:** Luca Giancarlo, figlio dell'Applicato P.le Filippo Benedetto, è stato promosso in 2ª elementare con tutti 9; Filomena, figlia del Coadiutore P.le Pierino Pugliese, è stata licenziata dalla scuola elementare con tutti dieci. Rallegramenti.

N. Zingarelli

BOLOGNA

● **All'età di 96 anni** è deceduta la signora Emilia Regazzi Alessandri, madre del Direttore Com.le I ferrovieri del Compartimento e «Voci della Rotaia» porgono le loro condoglianze all'ing. Alessandri.

● **Anche il terzo fabbricato alloggi** in conto «patrimoniale di servizio», eretto a ridosso di Bologna Arcoveggio, è stato occupato dagli assegnatari. Salgono così a 36 le famiglie che hanno avuto una comoda e moderna abitazione nella zona dove sta per essere impostato un quarto fabbricato per altri 24 alloggi.

● **Il 6° Riparto «La Provvida»** da due anni è impegnato in un'opera di rinnovamento che comincia a farsi notare favorevolmente; fra le varie iniziative annovera la messa in circolazione di un secondo carro-blocco (il primo circola da un anno a sollievo delle stazioni peggio servite) che ha battuto in modo particolare le località balneari. Le famiglie di ferrovieri villeggianti gli hanno riservato al suo apparire una buona accoglienza, tanto che l'incasso mensile si è avvicinato ai due milioni di lire. Con una bene organizzata azienda di combustibili cittadina, è stata rinnovata la convenzione dello scorso anno, in virtù della quale i ferrovieri hanno ampie possibilità di scelta, sconti e facilitazioni. Per la cronaca, nell'inverno scorso i combustibili in tal modo approvvigionati dalla «Provvida» hanno superato i 25 mila quintali.

● **Sono stati collocati a riposo:** Csq. dev. Michelangelo Ballestrero di Bologna Ravone; Usc. capo Roberto Badini della Divis. Ragioneria; C. Tel. P.le Amedeo Franchi di Bologna C.le; C.P. Viagg. Luigi Mazzini del D.P.V. Bologna C.le; C.S.P.le Giuseppe Aldini del 3° Rip. Mov.; Coad. Capo Gino Dani del D.L. di Bologna S.D.; Aiuto a.p. Francesco Amadasi di Reggio E.; Macch. 1ª cl. Renato Caviglioni del D.L. Bologna S.D.; Macch. 1ª cl. Bruno Becciani del D.L. Bologna S.D.; Man. Silvio Clò del D.L. Bologna C.le; Macch. 1ª cl. Giovanni Rocchi del D.L. Bologna S.D.; Usc. Raffaele Sgargi della Divis. Trazione; C. Tecn. 1ª a.p. Riccardo D'Ippolito della 1ª Zona I.E.; C. Gest. 1ª cl. Domenico Ferroni di Bologna S.D.; Coad. Capo Alfredo Covezzoli della Div. Comm.; Sorv. Linea P.le Aldino Bertolini del Tronco 32; C. Staz. Sup. Umberto Ramini degli Uff. Divis. Mov.; C. Gest. 1ª a.p. Vincenzo Minguzzi di Faenza; C. Gest P.le Artidoro Bassoli di Piacenza, C. Staz. 1ª a.p. Raffaello Mazzi di Bologna C.le; C. Staz. P.le Goffredo Perelli di Ferrara; Op. 1ª cl. Giuseppe Venturi della 10ª Zona I.E.; Csq. Linea Ausano Zanoni del Tronco 27°; C. Treno 1ª cl. Leone Bignami di Bologna C.le. A tutti i nostri auguri

A. Sensi

CAGLIARI

● **Sono entrati a far parte della famiglia ferroviaria sarda** i colleghi: Mario Raspa, alunno a.p. della Stazione di Sassari; Giuseppe Carta, manovale della Stazione di Olbia; Pietro Talloru, manovale della Stazione di Chilivani; Franco Dettori, conduttore del D.P.V. di Sassari; Attilio Picciau, Ignazio Ariu e Giovanni Stocchino, manovali del D.L. di Cagliari. I più fervidi auguri di «Voci della Rotaia».

● **Sono stati collocati in quiescenza i colleghi:** Giovanni Mura, operaio q. del D.L. di Cagliari; cav. Umberto Petringa, Capo Stazione P.le titolare di Sassari. Auguri.

A. Luchi

FIRENZE

● **Sono stati recentemente collocati in quiescenza** per raggiunti limiti di età e di servizio il Coadiutore Capo Guidi Giuntoli, l'Applicato Francesco Verdura, il Commesso a.p. Umberto Paoletti ed i Capi Tecnici Giovanni Grassi e Giovanni Ricelli, della sede centrale di Firenze. A tutti i sopranominati, che i colleghi hanno cordialmente festeggiato, rivolgiamo sinceri auguri perchè possano godere a lungo ed in serenità del meritato riposo. (G.G.)

● **Sono stati collocati a riposo** per limiti di età il Segretario Superiore rag. Salvatore Medica; i Capi Tecnici di 1ª cl. a.p. Paris Sarti e Gino Cambi; gli Operai qualificati di 1ª cl. Milan Giuseppe Cavari, Bruno Pancani, Otello Coppoli e Rinaldo Profeti, nonchè il Capo Squadra Manovali Giovanni Ciatti, tutti delle Officine Veicoli di Firenze P.P. Auguri vivissimi.

● **NOZZE D'ORO:** Giovanni Battista Valentini, Capo stazione a riposo (e per lunghi anni Capo stazione titolare di Viareggio) ha raggiunto ieri con la moglie Giorgina Cesari, il traguardo ambito delle «nozze d'oro».

A. d'Errico

GENOVA

● **Vivissime manifestazioni di simpatia e di affetto** sono state tributate al Segretario Superiore Agostino Parodi, della Segreteria Particolare del Direttore Compartimentale, che ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età. L'ing. Navaretti e l'avv. Torre gli hanno rivolto calorose parole d'elogio per la preziosa opera da lui prestata, in lunghi anni di servizio, con lo zelo e la cordialità che furono le sue caratteristiche, nell'importante settore delle attività dopolavoristiche.

Al caro buon Agostino, affettuoso amico del nostro Periodico, giungano, da queste colonne, i voti augurali di benessere e di lunga vita.

● **Il personale della stazione di Genova Brignole** ha salutato e festeggiato il titolare, Cav. Augusto Contursi, che ha lasciato l'impianto per trasferirsi alla dirigenza della stazione di Salerno. Al Cav. Contursi e al Cav. Gasparro, chiamato a sostituirlo, auguri fervidissimi di buon lavoro nelle rispettive residenze.

● **Anche quest'anno**, nello storico Palazzo S. Giorgio, si è svolto il convegno delle comunicazioni, nel quadro delle Celebrazioni Colombiane. All'importante assise, cui erano presenti, nella giornata dedicata alle ferrovie, il nostro Direttore Generale, ing. Rissone, e il Direttore Comp.le, ing. Navaretti, hanno partecipato studiosi ed esperti dei vari settori dei trasporti e delle comunicazioni, giunti da varie nazioni. Il dibattito sulle ferrovie è stato diretto dall'ing. Cuttica che ha tracciato un programma tecnico di ammodernamento delle ferrovie italiane ed europee, esponendo in cifre le realizzazioni della nostra Azienda, con particolare riferimento alla elettrificazione delle linee.

● **Riunione di commiato**, alla Direzione Comp.le, per salutare l'Ispettore Capo geom. Giuseppe Lucchesi, della Segreteria particolare, collocato a riposo. Al saluto del Direttore Comp.le, ing. Navaretti, dell'avv. Torre e del personale tutto della Segreteria Compartimentale, aggiungiamo gli auguri più fervidi di « Voci della Rotaia ».

● **Hanno lasciato, inoltre, l'Azienda** per limiti di età, il Capo Tecnico P.le Torquato Sarperi, dell'Ufficio Collaudi, il Capo Tecnico P.le Ottavio La Mura, della Divisione I.E. e il Coadiutore Capo Cesare Golzio, della Segreteria Comp.le. Ai tre neopensionati fervidissimi auguri di lunga vita.

● **MARCIA NUZIALE:** per l'Allunno d'ordine Fiore Napoli, della Stazione di Ventimiglia, e la gentile signorina Francuzza Salmeri. Le nostre più vive felicitazioni.

● **CICOGNA EXPRESS:** Paola è la quarta bambina dell'Ing. Vittorio Finzi della Divisione I.E., Delegato Compartimentale per la Cultura. Alla piccola e ai genitori i migliori auguri. Due vispe gemelle, Anna e Maria, sono giunte ad allietare la casa del Manovratore Giovanni Erbetta, della Stazione di Ventimiglia. Alle piccole ed ai genitori auguri e felicità.

A. Battaglia

■ MILANO

● **Gli Operai di 1ª cl.**, Francesco Picech, Adolfo Fabbi, Mario Frignati, dell'8ª Zona I.E. di Milano Rogoredo, che qualche tempo fa eseguirono un difficile lavoro di manutenzione (azione ripresa in documentario) sulla linea primaria di 130 kw, lungo i fili distesi in attraversamento del fiume Po nei pressi di Piacenza, sono stati ricevuti dal Direttore Generale il quale si è complimentato con loro per la brillante impresa.

● **A Tortona, il personale di Stazione** si è riunito in un simpatico convivio per festeggiare il titolare della Stazione Capo Staz. P.le Angelo Ferrari, collocato in quiescenza per raggiunti limiti di età. Nell'occasione il Capo riparto movimento di Voghera, dr. Altobelli, ha distribuito al Ferrari e ad altri nove neo-pensionati i diplomi di « Anziano della Rotaia ». I nostri auguri più vivi. Anche il neo-pensionato Giovanni Cornaggia, già Aiutante della Stazione di Cremona, è stato cordialmente salutato dai colleghi dell'Impianto.

● **A Gianni Legramandi**, Manovratore a Cassano d'Adda, il Presidente della Repubblica, su proposta dell'Associazione radiotecnica italiana, ha conferito il premio denominato « Antenna d'argento ». Il nostro benemerito collega, noto radioamatore, ha ricevuti l'ambito riconoscimento direttamente dalle mani del Capo dello Stato.

● **Ha lasciato il servizio** per limiti di età l'Operaio di 1ª cl. Carlo Cortellezzi « donatore di sangue » appartenente al Gruppo Com.le « A.V.I.S. ». Il Consiglio dell'Associazione, tramite « Voci » invia al socio Cortellezzi gli auguri più fervidi di una lieta quiescenza, anche a nome di tutti i donatori di sangue della Lombardia.

● **MARCIA NUZIALE:** per Rosario Di Maria, Operaio della 8ª Zona I.E. Milano Rogoredo e per la gentile Sig.na Elvia Cecco.

● **CICOGNA EXPRESS:** Rosa Angela, al Capogestione Amilcare Laurini, della Stazione di Cremona.

L. Paina

■ NAPOLI

● **E' stato posto in quiescenza**, in questi giorni, il C.S. P.le Giuseppe Abbate, Titolare della stazione di Frattamaggiore. Egli è stato salutato calorosamente da amici e colleghi. Gli auguriamo lunga e felice vita, nella serenità della famiglia.

● **Nella prima settimana di ottobre**, si è tenuto a Napoli il Congresso Internazionale delle Agenzie di Viaggio. Presenti alla cerimonia inaugurale l'ing. Borriello e funzionari della Divisione Commerciale, che hanno seguito attentamente i lavori che si sono svolti nell'interesse del turismo e quindi anche dei trasporti ferroviari.

● **Funzionari, colleghi ed amici** di tutte le Divisioni ed Uffici di Napoli, hanno calorosamente festeggiato il caro ed indimenticabile Carmine Valletta, Segr. Sup. della Div. Ragioneria di Napoli, in occasione della sua messa in quiescenza per raggiunti limiti di età e di servizio. Il Valletta è stato per anni ed anni l'amico di tutti e lascia nell'impianto un largo vuoto. Gli auguriamo lunga e serena vita tra gli affetti familiari.

● **Il dr. Tommaso Guercia** è ritornato a Napoli per reggere la locale Divisione Commerciale, in sostituzione del prof. Enrico Daini, trasferito alla dirigenza della Div. Commerciale di Roma. Il dr. Guercia che mancava da anni da Napoli è stato accolto con la più viva simpatia da vecchi e nuovi impiegati.

● **Per raggiunti limiti di età** è stato collocato a riposo il Capo Gestione di 1ª cl. a.p. Alessandro Di Lonardo il quale è stato festeggiato con una spontanea manifestazione di simpatia da tutto il personale e dai Superiori.

● **Si è spento a Buccino** (Salerno) il comm. prof. Ernesto Grieco, primo Ispettore Scolastico a riposo, medaglia d'oro benemerito della P.I., Ispettore onorario della Sovraintendenza all'Antichità e Belle Arti di Napoli. Alla figliola dott.ssa Milena moglie del dr. Lino Schiavone, Ispettore 1ª cl, addetto al Gabinetto del Ministro dei Trasporti, ed ai familiari tutti giungano le nostre più vive condoglianze.

● **BINARIO DIECI:** la piccola Silvana, figlia del Segr. P.le Giuseppe Tizzano dell'Officina Veicoli di Granili, si è licenziata dalle Scuole Elementari con la brillante votazione di 10 su 10. Alla bravissima Silvana il nostro incondizionato elogio con molti cari auguri. Il giovinetto Vincenzo, figlio del Segr. Tecn. Capo Leo Romis della Divisione I.E. di Napoli ha conseguito la licenza media con l'ottima votazione di 8 su 10. I nostri affettuosi auguri. La signorina Antonietta, figlia dell'A. Appl. Gennaro Nardulli della Divisione I.E. di Napoli ha brillantemente superato gli esami di maturità classica presso il Liceo « P. Colletta » di Avellino. Alla neo universitaria auguriamo il migliore avvenire.

D. Manganelli

■ REGGIO CALABRIA

● **Il Direttore Com.le**, ing. Carucci, allo scopo di stimolare lo spirito di emulazione del personale, nell'opera di abbellimento floreale degli Impianti del Com.to, ha istituito — a partire dal corrente anno — una Coppa premio, che sarà assegnata annualmente, in occasione della distribuzione dei premi del concorso, all'Impianto primo classificato. La Coppa sarà definitivamente aggiudicata all'Impianto che riuscirà vincitore per tre anni consecutivi.

● **Nella sala del locale Dopolavoro** si è svolta un'intima cerimonia di commiato per il sig. Francesco Quattrone, Applicato Capo della Divisione Commerciale, che lascia il servizio per raggiunti limiti di età. Ai festeggiamenti hanno preso parte familiari, colleghi e superiori. Il Capo Divisione dott. Cappelleri ed il dott. Placanica hanno rivolto calde parole di elogio e di simpatia.

● **BINARIO DIECI:** Vincenzo Francesco Cremona, figlio del nostro Corrispondente, e la signorina Antonella, figlia dell'Op. di 1ª cl. sig. Labate delle Officine I.E., hanno conseguito rispettivamente la maturità scientifica e la maturità classica. Ai neo universitari, gli auguri di Voci della Rotaia.

A. Cremona

■ ROMA

Dai Servizi

● **Abbiamo appreso con piacere** che il rag. Giovanni Pelillo Segr. Capo, Ufficio IV del Servizio Ragioneria, è stato insignito della Croce di Cavaliere al merito della Repubblica quale Segretario dell'Associazione Nazionale Paracadutisti d'Italia. Colleghi ed amici si rallegrano con il neo-Cavaliere al quale fanno pervenire tutte le loro felicitazioni.

● **Sono stati collocati a riposo** i Segr. Sup. del Servizio Approvvigionamenti, cav. Gildo Nicolini, della Sez. IX, e cav. Francesco Fiume, della Sez. Contenzioso, ai quali va il nostro augurio.

● **CICOGNA EXPRESS:** è arrivato Cesare nella casa del dr. Piergaetano Tornielli, Segr. P.le della Sez. Contenzioso del Servizio Approvv.ti. Felicitazioni, Gianfranco, a Saverio Greco, Segr. Capo Serv. Personale, Uff. 4°. Ai genitori felici per la nascita del loro primogenito i rallegramenti più vivi ed al piccolo Gianfranco tanti fervidi auguri. (c.c.).

Dagli Impianti

● **BINARIO DIECI:** Rosa, figlia dell'Infermiere di 1ª classe Vincenzo Guadagnino, dell'Ispettorato Sanitario di Roma, si è diplomata in Ragioneria presso la Scuola « V. Paredo » di Roma. Congratulazioni. Angelo Righi, alunno d'ordine a.p. presso gli Uffici di Biglietteria a Roma Termini, ha conseguito la laurea in Giurisprudenza, discutendo la tesi « La responsabilità del datore di lavoro per gli infortuni dei dipendenti ». Anche a lui « Voci della Rotaia » porge le sue più vive congratulazioni. Wanda Joudioux, figlia del Capo Stazione 1a cl. a.p. Walfrido, della Stazione di Roma Tuscolana, che già in passato ha conseguito il diploma magistrale, si è diplomata recentemente in pianoforte presso l'Accademia di S. Cecilia di Roma. Rinnovati rallegramenti.

D. Loffredo

■ TORINO

● **Il Capo Riparto Movimento** e tutto il personale libero del servizio della linea Torino-Torre Pellice si sono riuniti per una cena di addio al C.S. di 1ª cl. Pietro Bottari, Titolare della Stazione di None. Tra gli intervenuti, il Sindaco ed altre autorità locali. Anche « Voci » porge un affettuoso saluto al collega Bottari.

● **Il Coadiutore Capo Lorenzo Cerrato**, della Segreteria Compartimentale di Torino, è stato recentemente insignito della onorificenza di Cavaliere dell'Ordine « Al merito della Repubblica Italiana ». Vivissime felicitazioni.

● **Continua purtroppo nel nostro Compartimento** la funesta serie degli incidenti che in poco tempo ha aggiunto numerosi nomi all'elenco dei Caduti in servizio: ultimo in ordine di tempo è stato il Macchinista di 1ª cl. Aldo Delfino, deceduto in un incidente ferroviario sulla Bologna-Torino. All'arrivo del feretro a Torino P.N.

Gaetano Blotta, figlio del Man. Ugo, di posto alla Stazione di Salerno, ha otto anni ed è un valente suonatore di fisarmonica. Si è già esibito in alcuni teatri riscuotendo vivissimi consensi.

TUTTA LA RETE ★

numerosi ferrovieri hanno reso omaggio allo scomparso. Alla famiglia le espressioni del nostro vivo cordoglio.

● **Profondo dolore ha destato** pure l'immatura morte del noto sindacalista Alberto Gamba, Ispettore P.le del Reparto Approvv.ti di Torino. Per le sue elette qualità di mente e di cuore era stimato e benvoluto da quanti lo conoscevano. Ai familiari le nostre condoglianze.

● **140 dipendenti dell'Officina M.R.** di Torino hanno preso parte ad una riuscitissima gita a San Remo organizzata in collaborazione col locale D.L.F.

● **Sono stati collocati a riposo** per limiti di età e di servizio i seguenti agenti: Pietro Scienza, opq. 1ª cl.; Carlo Fonda, Opq. 1ª cl.; Biagio Ratti, Opq. 1ª cl. Ai neopensionati, festeggiati da Superiori, colleghi ed amici, giungano anche gli auguri di « Voci della Rotaia ».

● **E' improvvisamente deceduto** il Capo Tec. 1ª cl. a.p. Severino Bava, Dirigente del Posto di Sorveglianza presso le Officine di Savigliano, di anni 54, lasciando un vivo cordoglio in quanti lo conobbero e lo stimarono.

● **MARCIA NUZIALE:** per Vincenzo Cascone, Man. e la signorina Gelsomina Crisci; per Nello Salvaia, Opq. e la sig.na Eliana Vanni. Auguri vivissimi.

● **CICOGNA EXPRESS:** Daniele, a Mario Guolo, Capo Tecn. 1ª cl.; Antoniella, a Giuseppe Puleio, Opq. 1ª cl.; Lorenzo, a Enea Almani, Opq. 1ª cl.; Francesco, a Giuseppe Grassi, Opq. 1ª cl.; Marina, ad Ettore Negro, Opq. I.E.

● **BINARIO DIECI:** Claudio Furlan, figlio del Caposquadra della Linea Emilio, del 25° Tronco 2° Cantone Trofarello, ha superato gli esami di licenza elementare con la media dell'8 e quelli di ammissione alla scuola media con la media del 9. Al bravo Claudio i nostri rallegramenti.

R. Marello

■ TRIESTE

● **Il 2 ottobre 1960,** con l'intervento delle Autorità ferroviarie della Direzione Comp.le di Trieste, per le F.S., e della Direzione di Lubiana, per le Ferrovie Jugoslave, è stato attivato il nuovo transito ferroviario internazionale di Gorizia fra l'Italia e la Jugoslavia. Il transito, che è stato realizzato mediante il ripristino della linea di raccordo tra le due stazioni di Gorizia (Gorizia C.le in territorio italiano e Nova Gorizia in territorio jugoslavo), interrotto fin dal 1947, rientra nel quadro dell'accordo recentemente stipulato fra l'Italia e la Jugoslavia per il servizio ferroviario di frontiera. Per l'occasione è stato effettuato un treno inaugurale il giorno 2 ottobre stesso in partenza dalla stazione di Gorizia C.le alle ore 10.

● **Hanno lasciato il servizio,** per raggiunti limiti di età: il Cantoniere Adelino Bianchi del 9° Tronco di Udine; il Manovale Giovanni Bisiani del D.L. di Trieste C.le; il Commesso a.p. Rinaldo Cembalo della Divis. I.E.; il Deviatore Andrea Cersto della Stazione di Trieste C.le; il Capo Gestione Sup. Gialdino Curti della Stazione di Trieste C.M.; il Cantoniere Giovanni Furlan del 2° Tronco Trieste C.M.; il Coadiutore Capo Ugo Galliano della Divis. Comm.; l'Opq. 1ª cl. Vittorio Gori della Squadra Rialzo di Udine; l'Opq. 1ª cl. Gino Hops della Squadra Rialzo di Udine; il Capo Gestione P.le Manfredo Massimi della Stazione di Trieste Aquilinia; il Capo Stazione P.le Achille Mantovani della Stazione di Trieste C.le; il Guardiano Alberto Merluzzi del Tronco Monfalcone; l'Isp. P.le Enni Nunzi della Divis. I.E.; di Udine; l' Usciere Capo Cosimo Perez della Segr. Comp.le; il Conduttore Pasquale Rescigno del D.P.V. di Trieste C.le; il Manovale Orazio Schinaia del D.L. di Trieste C.le; il Capo Stazione P.le Pietro Zecchini dell'Ufficio Dirig. C.le di Trieste C.le. Tutti sono stati festeggiati da dirigenti, colleghi e dipendenti. Da parte di « Voci della Rotaia » un saluto affettuoso e tanti auguri.

L. De Leonardis

■ VENEZIA

● **Salutati affettuosamente da superiori e colleghi** hanno lasciato il servizio per raggiunti limiti di età il Capo Gestione P.le Antonio Martini Capo Riparto Provvida, il Capo Stazione P.le Ettore Dal Maschio 1° aggiunto di Venezia S.L., ed i Coadiutori Capo Gino Zennaro e Marcello Rigo rispettivamente delle Divisioni Commerciali e Ragioneria. I nostri migliori auguri.

● **Presso il Deposito Locomotive di Mestre,** alla presenza del Vescovo Ausiliario Mons. Olivotti, del Direttore Comp.le e di numerosi ferrovieri sono stati commemorati i Caduti nel bombardamento dell'ottobre 1944.

● **CICOGNA EXPRESS:** Sergio a Francesco Fornasier, Assistente di stazione di Padova C.le; Leopoldina ad Elio Rinaldi, Manovale di Padova C.le ed Isabella ad Agostino Bertin, operaio q. della Squadra Rialzo di Venezia. Affettuosi auguri.

F. Poli

■ VERONA

● **Alla presenza delle Autorità cittadine,** il Direttore Comp.le ing. Gervasio, ha proceduto alla consegna delle chiavi alle famiglie di 21 ferrovieri assegnatari di altrettanti alloggi con promessa di futura vendita di cui alla Legge 26.11.55 N. 1148, ubicati nel fabbricato costruito dalla nostra Azienda per conto della gestione INA-Casa a Verona in località di Via Cristoforo Colombo (cantiere 14562). Dopo la benedizione di rito, l'ing. Gervasio ha posto in risalto quanto si stà facendo in favore dei lavoratori da parte degli Organi Governativi e dalla nostra Azienda e sono stati formulati i più cordiali auguri agli agenti assegnatari ed alle loro famiglie.

● **L'Isp. Capo dr. Marco Marcolungo,** Capo dell'Ufficio Amministrativo dell'Officina Locomotive di Verona, è stato collocato in quiescenza per raggiunti limiti di età e di servizio. Al saluto di commiato, portogli dal Capo dell'Impianto ing. Tosolini, è seguito un cordiale rinfresco, al quale hanno preso parte i funzionari e gli impiegati dell'Officina. Nell'artistica pergamena consegnata al festeggiato, sono ricordate le sue numerose benemerenze tra le quali i 25 anni di ininterrotto servizio, da lui dedicati al bene dell'Officina. Al dr. Marcolungo giungano anche i più fervidi auguri di « Voci della Rotaia ».

● **Ricordiamo,** per quanti lo conobbero e ne apprezzarono le elette virtù, il prof. Giovanni Zanon, che per oltre quarantaquattro anni prestò ininterrotto servizio presso l'Officina Veicoli di Vicenza. Alla famiglia le nostre condoglianze.

● **BINARIO DIECI:** Gli scolari Alvisia Hilber, Marianna Hilber e Sergio Bovo hanno vinto il premio del D.L.F. di Brunico per l'ottima classificazione riportata negli esami di licenza elementare. Anche gli alunni Ave Andreella e Mario Brendaglia sono stati promossi, nella sessione estiva, con la media dell'otto, rispettivamente alla classe seconda e terza della scuola media di Legnano. Congratulazioni.

R. Campagnari

UN TELEVISORE PER TUTTI

Un televisore per tutti: questo potrebbe essere lo slogan più idoneo per illustrare l'iniziativa presa recentemente dalla TEDAS la nota società produttrice di televisori ed elettro domestici in collaborazione con il DLF di Roma.

Le condizioni offerte per l'acquisto di un televisore sono indubbiamente tra le più convenienti e potranno dar modo a moltissime famiglie di ferrovieri di tutta Italia di realizzare uno tra i desideri più vivi e più attuali Abbiamo parlato di ferrovieri di tutta Italia, in quanto la Società TEDAS intende appunto offrire a tutti i dipendenti delle F.S le stesse vantaggiose condizioni di vendita — in contanti e a rate e senza anticipo — già concretate negli accordi col DLF di Roma. Ed ecco, qui di seguito, i tipi degli apparecchi ed i prezzi che la TEDAS offre ai ferrovieri.

TELEVISORI

TELEVISORI - Produzione e modelli 1960-61 tutti predisposti UHF (II programma TV).

TIPO	PREZZO LISTINO	PREZZO CONTANTI	PAG. A RATE	IMPORTO TOTALE
17 3T 22	122.500	61.000	12 da 5.500	66.000
Marte 17	128.750	80.000	12 da 7.210	86.520
			18 da 5.100	91.800
Strenus 17	149.000	90.000	12 da 8.100	97.200
			18 da 5.720	102.960
Marte 21	181.500	113.000	12 da 10.150	121.800
			18 da 7.160	128.880
Saturno 21 110	216 600	135.000	12 da 12.100	145.200
			18 da 8 500	153.000

FRIGORIFERI

FRIGORIFERI - Sistema Panclimatic « ARTICO TEDAS » modello e costruzione 1960-61.

CAPACITA'	PREZZO LISTINO	PREZZO CONTANTI	PAG. A RATE	IMPORTO TOTALE
Lt. 145	115.000	72.000	12 da 6.500	78.000
			18 da 4.600	82.800
» 190	135.000	87.000	12 da 7.830	93.960
			18 da 5.530	99.540
			12 da 9.870	118.440
» 240	155.000	110.000	18 da 6.970	125.460

FONOVALIGE

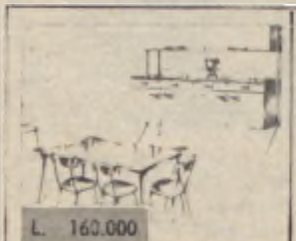
TIPO	PREZZO LISTINO	PREZZO CONTANTI	PAG. A RATE	IMPORTO TOTALE
Calipso	43.000	29.500	12 da 2.770	33.240
Tersicore	60.000	39.000	12 da 3.660	43.920
Stabilizzatore	25.000	16.000	6 da 2.850	17.100

Nei prezzi dei televisori non sono comprese le spese per antenne, tavoli, stabilizzatori ed altri accessori. I pagamenti sono senza anticipo compresa IGE e interessi vari, escluso dazio per i frigoriferi e fonovalige. Tutta la merce sopra offerta è coperta da garanzia e da assistenza. Gli interessati per eventuali od ulteriori informazioni d'acquisto potranno rivolgersi direttamente alla filiale della

Soc. TEDAS, in Roma, Via Piemonte, 65-67, tel. 465882.

Soc. TEDAS in Bologna, Via Cesare Boldrini 5/II telefono 264557.

"CLASSICI DELLA DURATA"


L. 160.000

L. 295.000

L. 250.000

L. 22.000

ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA chiedete catalogo a colori VR/11 contenente 100 ambienti, inviando L. 120 in francobolli. Consegna ovunque gratuita. Pagamenti anche lunga rateazione. **PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AL PERSONALE F.S.** Scrivere indicando chiaramente: cognome, nome, professione, indirizzo, forma di pagamento ed ambienti desiderati alla **MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA - CARRARA.**

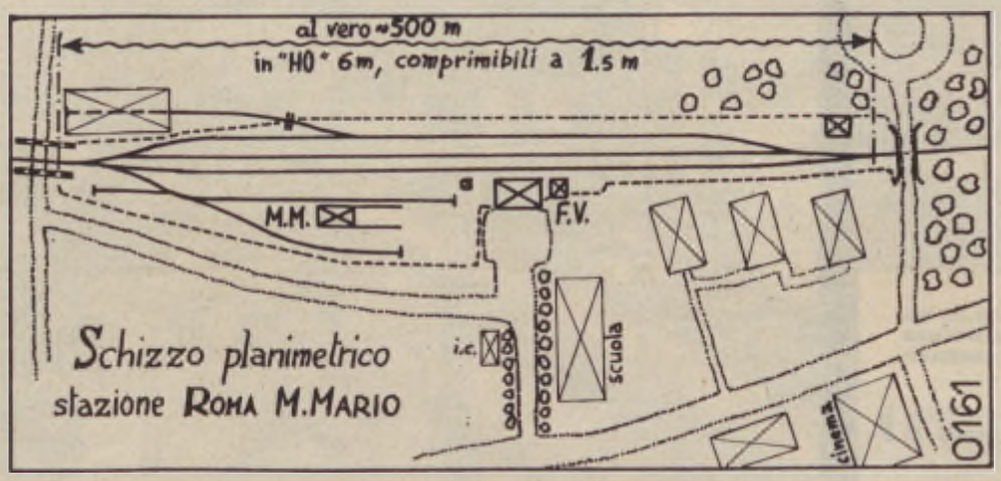
Una piccola stazione

Nelle abituali ferrovie in miniatura lo spazio a disposizione è assai limitato ed il senso delle proporzioni, fondamentale nel hobby, invita quindi a riprodurre stazioni di ridotta importanza. Ciò può forse dispiacere a qualche modellista; ma, al contrario, nei piccoli impianti è più facile trovare aspetti caratteristici, tanto utili nei plastici ferroviari, dove — più che un freddo tecnicismo — si cerca di esprimere qualcosa di artistico, dando via libera alla fantasia. Date queste premesse, riguardiamo con simpatia quelle vecchie stazioncine che hanno formato l'ossatura della rete e che nella varietà delle loro strutture mostrano il passato splendore e purtroppo qualche volta, il presente declino.

Vogliamo dunque illustrare brevemente una di queste stazioni, descrivendo in sintesi la tecnica della costruzione modellistica; tecnica che ognuno potrà poi applicare al soggetto che preferisce.

Non ci siamo dovuti allontanare troppo da Roma per trovare un impianto che ci serva da traccia: a Monte Mario, c'è l'omonima stazione, sita poco oltre il decimo Km della Roma-Viterbo. Diamo un piccolo schizzo (non precisamente in scala) della zona.

Per la riproduzione di edifici consigliamo in genere il cartoncino di un certo spessore, incollato ed irrobustito all'interno con listelli di legno, oppure la balsa, reperibile nei negozi di aeromodellismo sotto forma di sottili tavolette che si possono tagliare con una lametta. Ambedue i sistemi hanno il vantaggio di non richiedere molta attrezzatura nè materiali costosi e si prestano ad una finitura di classe, sia col rivestimento di « carte da modellisti » (che imitano mattoni, tegole, pietre ecc.) sia colla verniciatura a base di pitture non troppo liquide, in modo da non imbevere il materiale e consentire una superficie grezza, quasi a « bucciarancio ». Le finestre potranno essere chiuse dall'interno con della cellulo.de, magari smerigliata per permettere il passaggio della luce senza una completa trasparenza; l'illuminazione potrà essere ottenuta con una lampadina la 4V, 0,2A da collegare al secondario di un adatto trasformatore da campanelli.



Prima si disegnerà lo sviluppo delle pareti sul materiale scelto; si taglierà poi ogni pezzo, se si tratta di balsa; col cartoncino in molti punti sarà sufficiente piegare, previa leggera incisione sulla pagina esterna. Una volta incollate (ed irrobustite) le pareti, si ritaglieranno e si applicheranno i tetti, i balconi ecc. Da ultimo si procederà alla rifinitura. Non conviene dotare la costruzione di fondo, per meglio accedere all'interno durante il lavoro, ma sistemarla poi, direttamente sul punto prescelto del plastico.

Vediamo ora quali elementi compongono il nostro impianto-traccia. Il fabbricato viaggiatori è a due piani; il tetto a spioventi, con molti comignoli, e le persiane conferiscono una certa grazia rustica all'edificio. Una porta s'apre sul lato città (il modellista non dimentichi la vicina cassetta delle lettere) e tre sui binari. Le dimensioni esatte? Trattandosi di immobili contano poco e la scala di riduzione abbastanza elastica; l'importante è avere il solludato senso delle proporzioni e sapere ad es., che un piano è alto sui 3 m., una finestra di vecchio tipo può misurare 80×140 cm ed una porta essere alta 2 — 2,5 m. A conti fatti il nostro f.v. di Roma M.Mario, realizzato in HO (1:87) avrà le seguenti dimensioni: larghezza 12 cm, profondità 8 cm, altezza 9 cm.

Elemento molto caratteristico è il Magazzino Merci. Le dimensioni del locale coperto risulteranno in HO di 8×6×6 cm; la base (il piano caricatore) potrà essere rivacata da un pezzo di scarto di una tavola di legno spessa 14 mm.

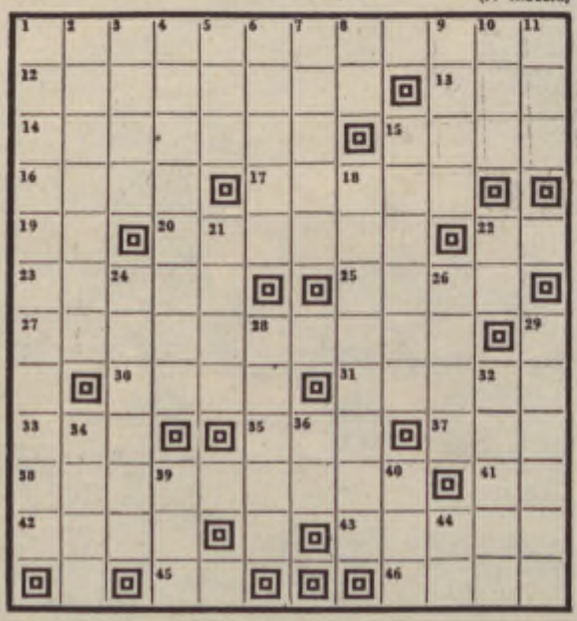
Completano il nostro impianto un locale che era adibito a ristoratore, ora altrimenti utilizzato (ci sembra d'aver intravisto un pollaio!), un piccolo fabbricato contraddistinto da una espressione più militaresca della nostra « toilette », ed un casello ad un'estremità del piazzale. Speriamo di avere, in futuro, spazio sufficiente a descrivere dettagliatamente fabbricati del genere, ma anche il lettore principiante potrà già cominciare a « farsi la mano » servendosi dei nostri pochi consigli, ma soprattutto della fantasia e dello spirito d'osservazione. Ci limitiamo ad accennare un piccolo trucco: la « carta da modellisti » perde un po' d'efficacia nel caso delle tegole, mancando di tridimensionalità; si può ottenere un ottimo effetto servendosi del cartone da imballaggio (del tipo ondulato su una faccia). Basterà verniciarlo con pittura rosso-mattone opaca e, volendo essere pignoli, disegnare con inchiostro nero le fessure tra coppo e coppo.

La posa dei binari ed i meccanismi connessi saranno oggetto di prossimi articoli.

Gio. MANTOVANI

CRUCIVERBA

(F. Muccio)



ORIZZONTALI: 1) Si coniuga per i cani e per gli ingenui; 12) Il regno del cow-boy; 13) Pronome; 14) L'amico delle pecore; 15) Si fa coi bachi; 16) Itinerario di Cicerone; 17) Immaginare (tr.); 19) Paroletta per gli illusi; 20) Un Vivarini celebre pittore; 22) Trieste a quattro cilindri; 23) Alla Messa viene prima di « fratres »; 25) Dieci in un chilo; 27) Vezzeggiativo per l'imbroglione; 30) Vegeto ed arzillo; 31) Cantò la Gerusalemme liberata; 33) Possono essere confessi e non; 35) Una Rita menomata; 37) Per dire « fermati!»; 38) Si dice di donna che sta sulle sue; 41) Aziende Turistica; 42) Nome d'uomo; 43) Un albero... per condire; 45) Particella pronominale; 46) Il nome di Strawinsky.

VERTICALI: 1) Una variazione del dormire; 2) La finestra del vulcano; 3) Ci sono anche quelle prefabbricate; 4) Richiamata... col fascino o con la calamita; 5) Nome d'uomo; 6) Un arrivo non portato a termine; 7) A sud dell'uomo e della donna; 8) Palermo; 9) Possedere (tr.); 10) La prima parte di Rotterdam; 11) Veniva prima dell'« alalà »; 15) Una zeta rossa in cielo; 18) Ha ottenuto l'esenzione; 21) Una celebre Sierra spagnola; 22) Trasporti Internazionali; 24) La città del povero Santo; 26) Sul davanti del berretto; 28) Ci nasce il miglior arrosto; 29) Sul biglietto da visita dopo la laurea; 32) Un fascino dell'Europa Orientale; 34) Un re... turbinoso; 36) Pronome; 39) Lo zio della capanna; 40) Mezzi di sostentamento... celeste; 44) Imprese Generali.

SOLUZIONE DEL NUMERO PRECEDENTE

ORIZZONTALI: 1) Epas; 5) Tarde; 11) Espiar; 12) Sfi; 13) Rai; 14) Lois; 16) Arona; 18) Dop; 22) Asse; 24) Rio; 27) Za; 28) Se.
VERTICALI: 1) Edera; 2) Pesare; 3) Appio; 4) Soi; 5) Tiro; 6) At; 7) Ross; 8) Dif; 9) Eolo; 10) Sala; 15) Ilo; 17) Naso; 18) Dei; 19) Press; 20) Poi; 21) Gc; 22) Amar; 23) Stan; 25) Idem; 26) Ozi.
La frase risultante era: Deposito Locomotive di Firenze S.M.N.

UNA STAZIONE IN UN GIARDINO

VOCI DELLA rotaia

Anche sotto la pioggia i gerani di Sesto Calende riescono ad inserire una nota vivace nel paesaggio autunnale

I maestosi cedri atlantici alla confluenza delle linee di Luino con quella di Domodossola

Il prato all'inglese e una silhouette porta-vasi

Fra le rose e le viole un «Marziano» ci sta bene

VOCI DELLA
rotaia

ANNO III - N. 12 - DICEMBRE 1960

BUON VIAGGIO, BABBO NATALE!

L. 40

FRANCIA 0,40 nFr.
SVIZZERA 0,30 Fr.

Foto Marinelli

VOCI DELLA rotaia

ANNO III - N. 12 - DICEMBRE 1960

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 861.312.

Direttore Responsabile: Mario Pellegrino — **Redazione:** Alberto Ciambricco (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci — **Impaginazione:** Ennio Salvatore.

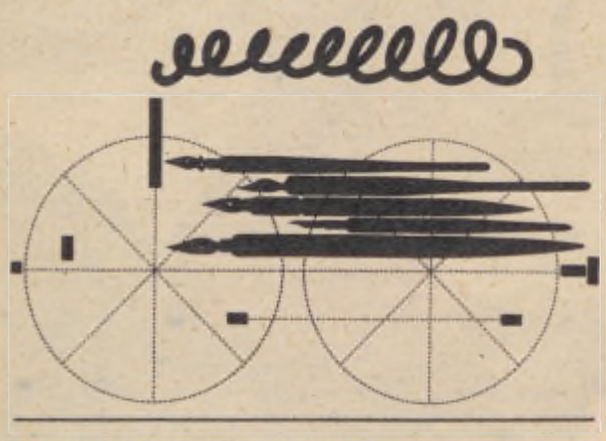
Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

Stampatore: APOLLON - Via Tiburtina 1292 - Roma - Tel. 419.026-27-28-29.

Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957

ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia nFr 4
« VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 3.800 Francia nFr. 20 - Belgio Fr. 365.



Olivetti Lettera 22

Per ogni scritto, in ogni luogo, la macchina per scrivere portatile.

Non è necessario scrivere romanzi per aver bisogno di una portatile, basta pensare alle lettere di tutti i giorni. Portate in casa vostra la Lettera 22: in poche ore ci saprete scrivere. E i vostri figli impareranno un'altra di quelle cose che nella vita bisogna saper fare: nuotare, guidare l'auto, scrivere a macchina.

olivetti

modello LL lire 42.000 + I.G.E.

CAMBIO DI INDIRIZZO

Per evitare disguidi nell'invio del Periodico a domicilio, si pregano i sigg. Abbonati di segnalare tempestivamente e direttamente alla Redazione le eventuali variazioni di indirizzo, servendosi del formulario riportato qui di seguito:

Servizio .....

Compartimento .....

Impianto di appartenenza .....

Sigla e numero della fascetta .....

Qualifica ..... **Cognome e Nome** .....

Vecchio indirizzo .....

da sostituire col nuovo indirizzo .....

NUOVE ADESIONI

Continuano a pervenire alla Redazione richieste di invio a domicilio del giornale da parte di agenti che a suo tempo, e per i più svariati motivi, non ebbero modo di sottoscrivere l'adesione alla nuova formula di spedizione.

Invitiamo tutti gli interessati ad inviare direttamente la richiesta alla rispettiva Segreteria Compartimentale, che provvederà ad inoltrarla al competente ufficio contabile e alla Redazione di « Voci della Rotaia ».

AI LETTORI

Per ragioni di funzionalità si consigliano i lettori che desiderano rivolgersi alla Redazione per informazioni, chiarimenti, precisazioni, ecc., di scrivere a « Voci della Rotaia » - Giornale Aziendale delle F. S. - Villa Patrizi - Piazza della Croce Rossa, 1 - Roma, evitando di indirizzare personalmente al Direttore, al Segretario di Redazione o ai Redattori. Una tale procedura è nell'esclusivo interesse dei lettori stessi e servirà ad accelerare le singole risposte. Le lettere indirizzate secondo le presenti indicazioni, avranno la precedenza nella evasione.

IN COPERTINA

Babbo Natale acquista il suo biglietto di viaggio: un ideale biglietto che lo porterà dovunque, in ogni città, in ogni paese, in ogni famiglia, a rinnovare la tradizione della festa più intima dell'anno.

ANNO CHE PASSA, ANNO CHE ARRIVA

Ancora una volta mi è dato il piacere di far giungere ai ferrovieri di tutta Italia ed alle rispettive famiglie i miei auguri sinceri e fervidi per il S. Natale e per il Nuovo Anno.

Nel porgere questi auguri, desidero senza retorica ma con tutta semplicità affermare che l'anno 1960, al pari di quelli precedenti. vi ha visti tutti intensamente impegnati — ognuno al suo posto — nell'assolvimento del proprio dovere: mi pare giusto e doveroso esprimere questo riconoscimento oggi che un altro anno di fatiche si conclude.

Il Piano Quinquennale impostato nell'inverno 1956-'57 ed approvato dal Parlamento nella primavera del 1958, è — mercè l'opera di tanti di voi — in avanzatissimo sviluppo e tutto lascia sperare che alla fine dell'anno venturo potremo avere la quasi insperata soddisfazione di vederlo pressoché concluso con molti mesi di anticipo sul previsto.

Altri importanti lavori, finanziati con svariate Leggi, sono del pari regolarmente progrediti. L'importanza e la complessità delle opere in corso hanno richiesto impegno, spesso sacrifici, che il Paese talvolta ignora o non apprezza in giusta misura, se dobbiamo giudicare da quanto abbastanza di frequente si legge sulla pubblica stampa. Resta però a ciascuno di noi l'intima soddisfazione di avere bene operato, il che rappresenta il premio migliore.

Il traffico viaggiatori e merci che si è svolto sulla nostra Rete in questi ultimi dodici mesi è stato intensissimo; esso ha spesso toccato il limite di potenzialità di tante linee e di molti impianti, impegnando tutto il materiale rotabile ed il personale disponibile. Anche le punte di traffico più salienti sono state superate con sufficiente regolarità.

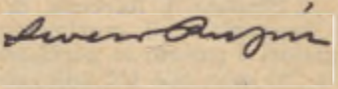
Certamente si può far meglio e tutti lo avremmo desiderato, ma so che la grande maggioranza dei ferrovieri ha fatto il suo dovere e spesso più del suo dovere.

Molte vittime purtroppo dobbiamo piangere cadute nel corso dell'anno. Alle vedove, ai figli, ai genitori io mi sento in questo momento particolarmente vicino, così come mi sento vicino a quanti non possono salutare con serenità e gioia le sopravvenienti festività.

Tanti ferrovieri anziani hanno cessato il servizio mentre altre giovani forze sono venute a far parte della nostra grande operosa famiglia. Il mio pensiero augurale si rivolge anche ad essi ed alle loro famiglie.

Con questi sentimenti nel cuore, mi sia consentito esprimere l'auspicio che il nuovo anno ci permetta, di raccogliere frutti migliori in ogni settore.

A tutti ancora: Buon Natale e Buon 1961 !



L'ELETTRIFICAZIONE PROCEDE

dal nostro Inviato

TRAMONTA IL VAPORE ANCHE SULLA CASTELBOLOGNESE-RAVENNA

RAVENNA, novembre:

Sotto il crescente lavacro della benzina, i bizantini di Ravenna si sono svegliati dai mosaici splendidi ed alteri.

Ma erra chi attribuisce soltanto alla benzina il prodigioso risveglio. Il porto di Ravenna, ormai un Briareo incatenato nelle sue anguste dimensioni, da tre anni a questa parte vede aumentare i suoi traffici, ogni anno con incrementi superiori al 50% rispetto a quello precedente. Ed in tali traffici, i *carichi secchi* (cereali, fosfati, concimi, combustibili solidi, legname, ecc.), i carichi particolarmente appetiti dalla ferrovia, attentano ormai, per peso e volume, al primato della benzina e dell'olio minerale.

La costanza di questo sviluppo è stata tempestivamente percepita dalla Direzione delle F. S. la quale, soffermandosi un attimo nella *potatura dei rami secchi*, ha qui operato un sapiente *innesto*, elettrificando e rassettando la linea Castelbolognese-Ravenna, tonificando cioè il più valido arroccamento del fiorente porto sulla sua principale direttrice adduttrice e di sfogo, la Ravenna-Bologna.

Del miliardo e 200 milioni spesi per l'occasione, 570 milioni sono andati per la elettrificazione vera e propria — fatta con un criterio del tutto nuovo, consistente nell'isolamento delle mensole e del

Il Ministro dei LL.PP. Zaccagnini in visita alla linea, accompagnato dal Direttore Generale ing. Rissone e dal Direttore Compartimentale ing. Alessandri

→

relativo tirante in corrispondenza dell'attacco al palo di sostegno, per cui ora, con l'intera mensola sotto tensione, è possibile revisionare la linea senza disalimentarla. I rimanenti 630 milioni sono serviti per il rinnovo della massicciata, per la sostituzione delle rotaie con altre più pesanti, per la rettifica parabolica delle curve, per l'ampliamento dei piazzali di stazione (mentre la linea è di soli 42 km coi piazzali l'elettrificazione ha uno sviluppo di 62 km) per lavori vari, fra cui la costruzione di un dormitorio a Ravenna, di due F.A. (8 alloggi a Ravenna e 6 a Lugo), officine, rimesse per autoscale, un sottopassaggio con pensiline a Lugo, nonché notevoli migliorie agli impianti di sicurezza, segnalamento e telegrafonici.

Tutto questo è stato possibile vedere sia da terra che dal treno inaugurale, partito da Castelbolognese dopo la benedizione del Vescovo di Imola, S.E. Mons. Benigno Carrara, ed il taglio del nastro fatto dal Ministro per i LL.PP., On. Benigno Zaccagnini.

Tripudio lungo la linea; ad ogni stazione il Sindaco del luogo, il gonfalone del Comune e rappresentanze canore di scolaresche. A Ravenna il treno è stato accolto dalla banda locale; sul palco, pavesato dai ferrovieri con drappi e piante, tre brevi discorsi.

Il Sindaco di Ravenna, dr. Celso Cicognani: «...il movimento viaggiatori è passato in pochi anni dalle 250 mila alle 450 mila unità. Lo sviluppo in atto nel Ravennate dimostra la convenienza di questi e di altri futuri miglioramenti».

Il Direttore Generale, ing. Severo Rissone: «...la rotaia è ancora utile e necessaria quando si debbono servire porti, centri industriali, zone turistiche intensamente popolate; l'ammodernamento della rete ferroviaria merita d'essere apprezzato e incoraggiato laddove per la rotaia è ancora riservato un avvenire. Quanto all'opera inaugurata oggi, essa postula in un avvenire non tanto lontano l'elettrificazione della Rimini-Ravenna-Ferrara di km 124».

Il Ministro Zaccagnini: «...debbo anzitutto ringraziare come cittadino ravennate e come proveniente dalla famiglia ferroviaria; qui, in questa stazione, mio padre guadagnò la sua vita, mantenendomi agli studi a prezzo di forti sacrifici. L'Azienda delle Ferrovie dello Stato è fra le più benemerite, solo che si tenga presente che essa ha fra l'altro dovuto ricostruire quasi l'intera rete del nostro paese, distrutta dalla guerra. Giornate come questa, mentre portano una nota di serenità, costituiscono anche un'efficace smentita a coloro che negano l'opera di ricostruzione e di potenziamento delle infrastrutture del nostro paese. Si discute se queste debbano anticipare o seguire le iniziative economiche; per quanto mi riguarda come Ministro dei Lavori Pubblici, voglio assicurare che il Governo intende incrementare le iniziative per la costruzione di nuove infrastrutture».

Aldo SENSI

1960 F.S.

I Giochi della 17ª Olimpiade hanno offerto una riprova — qualitativa se non quantitativa — della funzionalità della nostra organizzazione. La ripresa del traffico su rotaia si è ulteriormente accentuata. Innumerevoli le opere ferroviarie — piccole e grandi — portate a termine. Molti problemi del personale hanno trovato soddisfacente soluzione.

GENNAIO

1 La G.U. pubblica la legge con la quale viene assicurato alle F.S. il finanziamento di 175 miliardi per l'attuazione della 2ª fase del Piano Quinquennale di ammodernamento e potenziamento della Rete.

23 Il Direttore Generale delle F.S. presenta al Sindaco di Milano il progetto per la nuova Stazione Centrale, ed annuncia che verrà costruita una ferrovia che collegherà, in 25-30 minuti, mediante velocissime elettromotrici, la stessa stazione con l'aeroporto della Malpensa.

FEBBRAIO

3 La G.U. pubblica la legge n. 1236 del 30-12-1959 concernente il nuovo trattamento giuridico ed economico degli assuntori delle F.S.

19 Il Senato approva definitivamente il disegno di legge per l'aumento dell'indennità di buonuscita e dell'assegno di malattia del personale F.S. Lo stesso Senato approva inoltre, nel testo trasmesso dalla Camera, il d.d.l. che delega il Governo ad attuare la revisione delle vigenti condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie.

MARZO

1 Ha pratica attuazione la divisione del Servizio Personale ed Affari Generali in due Servizi denominati degli *Affari Generali* e del *Personale*. A dirigere le due unità vengono designati rispettivamente i Direttori Centrali dr. Santoni Rugiu e ing. Valdivieso.

8 La nuova nave-traghetto «Reggio» scende felicemente in mare dai cantieri di Riva Trigoso. Lunghezza: m 123,50. Larghezza m 17,70. Dislocamento a pieno carico: T 4.800. Velocità: nodi 17. Capacità di trasporto: carri 34, oppure carrozze 13, oppure autocarri 50, autovetture 24.

17 Nello Scalo di Roma S.L. vengono presentati ufficialmente nuovi tipi di carri merci per il trasporto di cemento sfuso con scarico pneumatico, per il trasporto di coke con scarico automatico e per il trasporto di merce palettizzata.

26 L'ETR 220, risultato dall'ammodernamento e potenziamento degli ETR 200, compie la prova di corsa sulla Milano-Bologna. Un nuovo elemento aggiunto, 154 posti anzichè 100, un più razionale ed estetico equipaggiamento ed arredamento interno: queste le principali caratteristiche.

APRILE

11-27 La stazione di Milano C.le affronta il massiccio traffico della Fiera: 3728 convogli, 31.395 carrozze e 2 milioni e 744 mila viaggiatori, con un introito totale di 824.776 milioni.

20 In occasione della «Prima Rassegna del documentario cinematografico marinaro italiano» svoltosi alla Fiera di Milano, vengono premiati due documentari realizzati dalle F.S.: «Un recupero nello Stretto» ottiene la «Prua d'Oro» e «Treni sull'acqua» si aggiudica la Coppa del Ministro della Marina Mercantile.

MAGGIO

6 Esattamente dopo 93 anni dalla nascita cade sotto il piccone demolitore l'ultimo muro del vecchio fabbricato della stazione di Napoli C.le.

18 Il Consiglio di Amministrazione si esprime favorevolmente in merito alla costruzione di un nuovo ponte sulla Laguna di Venezia. Il costo dell'opera sarà di 2.400 milioni.

29 In vigore il nuovo orario delle F.S. con sensibili miglioramenti e riduzioni della durata dei viaggi su alcune delle più importanti linee. Nuove e più celeri comunicazioni dirette internazionali. Iniziato il servizio a trazione elettrica su 4 linee. Chiuse all'esercizio ferroviario le linee Chiusa-Plan di Val Gardena e Telese-Telese Bagni.

GIUGNO

11 Si inaugura ufficialmente l'elettrificazione delle linee Alessandria-Bellinzona con diramazione Oleggio-Laveno (Km 139) e Luino-Pino-Confine (Km 23). Sono presenti da parte italiana il Sottosegretario di Stato ai trasporti e da parte Svizzera il Direttore Generale delle F.F.S. La spesa per i lavori è stata di 2.360 milioni di lire.

18 La G.U. pubblica la legge relativa al rimborso alle F.S. di 55 miliardi per oneri extra-aziendali e per pensioni relativi all'esercizio 1959/60. Alla presenza di nume-

rose autorità viene inaugurata l'elettrificazione della linea Catania-Siracusa. L'opera è costata 4.820 milioni di lire.

LUGLIO

6 Si inaugura a Roma Sm.to il 1° Centro di riabilitazione per « Motulesi » per il recupero dei ferrovieri infortunati in servizio. A Roma vengono pure consegnati 214 appartamenti a Piazza dei Consoli ed inaugurati i primi fabbricati del nuovo villaggio di Val Melaina. Sono complessivamente 39 edifici. Il Centro residenziale si chiamerà quartiere « Angelini ».

21 Il Senato approva dopo la Camera il d.d.l. che stanzia 8 miliardi per lo spostamento della stazione di Savona a monte dell'attuale e per il raddoppio del binario sulla linea Varazze-Savona.

23 Dopo la consegna di 60 alloggi ai ferrovieri di Ancona si dà inizio ai lavori per il raddoppio del binario sul tratto Varano-Porto San Giorgio di km 53 sulla Ancona-Pescara. Spesa: oltre 3 miliardi e mezzo.

Sulla Bologna-Venezia l'Arlecchino compie il viaggio inaugurale. L'ETR 250 è lungo metri 97,250 e può raggiungere una velocità di 180 km/h.

25 Nella ricorrenza del Patrono S. Cristoforo, per la seconda volta viene celebrata in tutti i Compartimenti della Rete la «Giornata del Ferroviere», con la messa a dimora degli « Alberi Ricordo » dedicati agli Agenti Caduti in servizio, con la consegna di distintivi d'onore ai ferrovieri feriti e mutilati e di diplomi agli « Anziani della Rotaia » meritevoli, con 35 anni di servizio.

AGOSTO

4 Viene iniziato il servizio a trazione elettrica sulle linee Pistoia-Lucca-Viareggio e Lucca-Pisa.

6 All'on. Ferrari-Aggradi succede, come Ministro dei Trasporti, l'on. Giuseppe Spataro.

18 Inizio dei lavori di raddoppio del binario sul tratto Paola-Francavilla Angitola della linea Battipaglia-Reggio Calabria.

22 Dal 22 agosto al 14 settembre il grande carosello delle Olimpiadi interessa anche le stazioni ferroviarie della Capitale: 170 treni straordinari, 4433 carrozze e 271 mila viaggiatori.

SETTEMBRE

1 Entra in funzione ad Olbia il servizio « Nave-Auto » con il quale i viaggiatori in arrivo in Sardegna possono trovare allo sbarco un'auto da essi precedentemente prenotata.

18 Un'ondata di maltempo sconvolge in modo massiccio le grandi linee di comunicazione ferroviarie. Interrotte la Roma-Firenze, la Roma-Livorno, la Civitavecchia-Orte, la Parma-La Spezia, la Bolzano-Merano. Danni per oltre 1 miliardo. Molti giorni trascorreranno prima che la situazione si possa normalizzare.

OTTOBRE

2 Entra in vigore l'orario invernale delle F.S. Lievi variazioni nell'ambito compartimentale. Consistenti miglioramenti per i treni locali delle linee di recente elettrificazione: la Mestre-Udine e la Castel Bolognese-Ravenna.

7 Il Consiglio dei Ministri approva un d.d.l. in base al quale dal 1° ottobre 1960 vengono aumentati gli assegni familiari a tutti i dipendenti e pensionati delle amministrazioni statali (e quindi anche delle F.S.) che non superino la retribuzione mensile lorda di lire 50.000.

13 Viene aperto al traffico internazionale il nuovo transito ferroviario italo-jugoslavo di Gorizia.

20 La Commissione Trasporti della Camera approva in sede legislativa il d.d.l. che prevede integrazioni degli organici del personale dell'esercizio delle F.S. nella misura di 5.484 unità.

24 Iniziano le sottoscrizioni al Prestito F.S. Si tratta di obbligazioni 5 per cento serie speciale F.S. per 50 miliardi da utilizzare per la prosecuzione del Piano di ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria.

NOVEMBRE

2 La G.U. pubblica la legge con la quale vengono aumentate dal 1° gennaio 1960 le competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato.

6/7 Si svolgono in tutta Italia le elezioni amministrative. L'onere sostenuto dalle F.S. per il trasporto a riduzione degli elettori è di circa 1 miliardo.

9 Il Ministro inaugura il servizio sulla linea Carovilli-Castel di Sangro. E' così interamente ricostruita la Sulmona-Isernia con una spesa di L. 3.572.656.000. Le comunicazioni tra Pescara e Napoli risultano abbreviate di quasi un'ora.

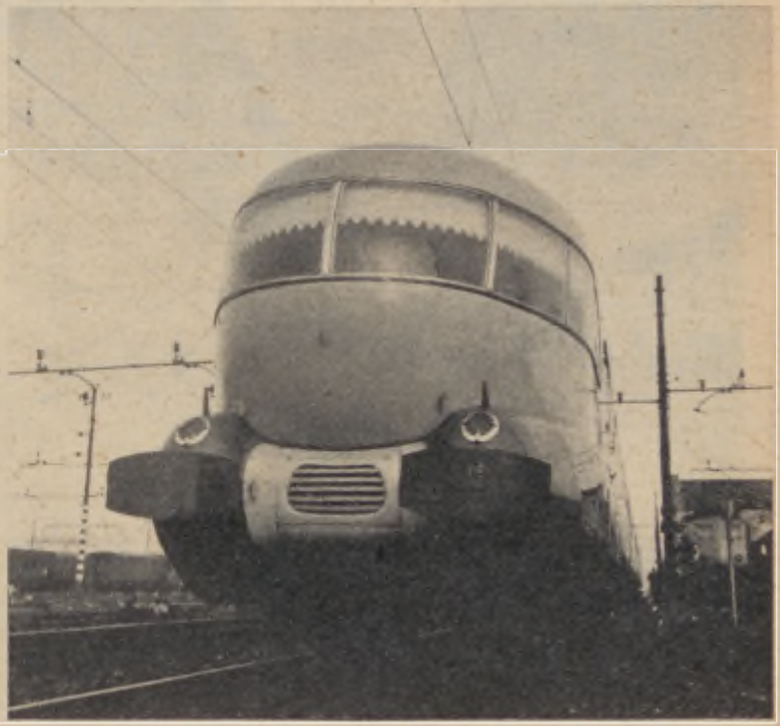
15 Viene completamente attivato il raddoppio del binario sul tratto Gallarate-Arona della linea Milano-Domodossola della lunghezza di km 26. Una spesa complessiva di 1.700 milioni.

DICEMBRE

10 E' ultimata a Villa San Giovanni la terza invasatura per Navi Traghetto. La spesa è stata di 540 milioni.

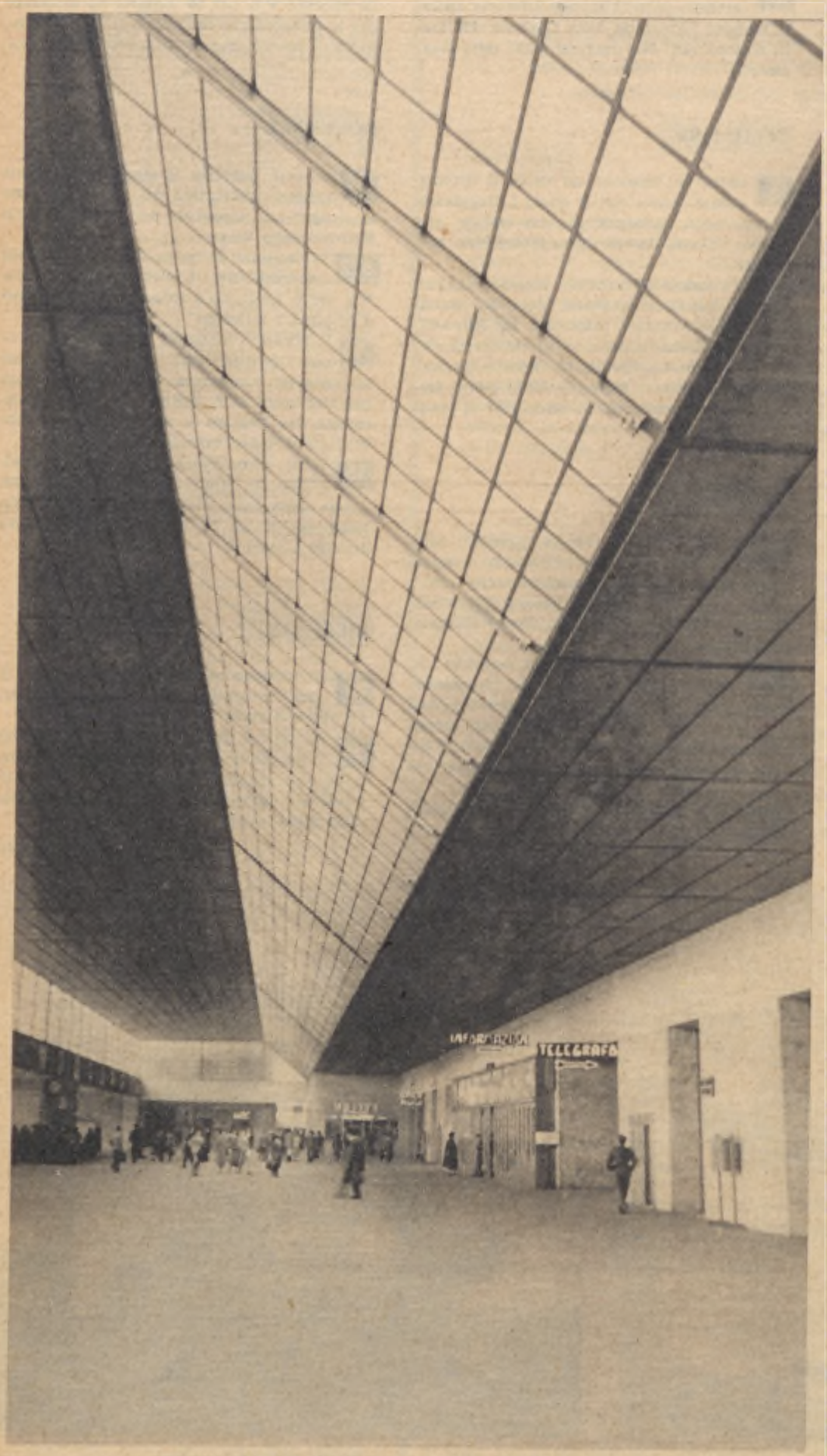
25 Anche nel giorno della festa più intima e familiare, molti ferrovieri sono lontani da casa: sopratutto ad essi va il saluto affettuoso e riconoscente di tutti gli altri uomini della rotaia.

Michele DARD



Due realizzazioni delle F.S. '60: la nuova nave traghetto « Reggio » e l'ETR 250 (Arlecchino)

SI RINNOVA IL PIEMONTE FERROVIARIO



La Galleria di testa di Torino P.N.

L'11 giugno scorso, come i lettori ricorderanno, fu solennemente inaugurata la trazione elettrica a corrente continua sulle linee Alessandria-Arona e Rho-Novara.

La cerimonia rivestì per la regione Piemontese un particolare significato, poichè segnò il raggiungimento di una prima tappa nella realizzazione dell'ampio programma di rinnovamento della rete ferroviaria piemontese.

Ultimata pressochè interamente la riparazione dei danni di guerra, completate alcune improrogabili elettrificazioni, varie delle quali già iniziate prima del conflitto; provveduto ai primi indifferibili potenziamenti delle principali linee del sud e verso il sud, l'Azienda fu in grado, verso il 1956, di dedicare più ampiamente le sue possibilità alle ferrovie del Piemonte, le quali, essendo state gravemente danneggiate dalla guerra, avevano potuto funzionare, se non brillantemente, almeno sufficientemente.

Ed in effetti era tempo di venire incontro in modo radicale alle maggiori esigenge di questa rete, per non intralciare o compromettere lo sviluppo generale di una delle più industri e laboriose regioni italiane.

Tali maggiori esigenze, continuamente prospettate dagli enti locali e profondamente sentite dall'opinione pubblica, riguardavano essenzialmente: la elettrificazione a corrente continua delle linee a forte traffico ancora a vapore; la trasformazione a corrente continua delle linee a corrente alternata; il rinnovo e la sistemazione radicale dell'armamento; il rinnovo degli impianti di segnalazione, sicurezza e manovra; l'ingrandimento degli scali merci di Torino; il quadruplicamento dei binari da Torino a Trofarello e da Torino a Chivasso; il potenziamento della linea Torino-Modane, che, fra l'altro, è ancora a semplice binario fra Bussoleno e Salbertrand; il rinnovamento dei fabbricati viaggiatori di alcune importanti stazioni, il rifacimento di numerosi ponti in ferro di antica costruzione.

L'urgenza di gran parte di questi provvedimenti si faceva sempre più manifesta, poiché diventava evidente che senza di essi, si sarebbe creata per la regione piemontese, già naturalmente in posizione eccentrica e poco favorevole, una situazione di crescente isolamento ferroviario. Circondato da zone dove l'applicazione dei moderni ritrovati della tecnica dei trasporti si stava più rapidamente attuando, il Piemonte aveva visto formarsi, fra se stesso e il resto d'Italia, un contrasto, anzi un diaframma, sempre più sentito e intollerabile.

Basterà accennare, a titolo di esempio, che oggi i treni rapidi e direttissimi viaggiano in media fra Milano e Roma con una velocità commerciale del 15 per cento maggiore che fra Torino e Roma. Ciò a prescindere dalla confortevolezza dei convogli e del viaggio, assai inferiori, soprattutto per i rapidi, nel caso di Torino.

Ma ormai le linee piemontesi sono tutte un cantiere: si lavora nelle stazioni e in campagna, ai ponti e nelle gallerie, ai fabbricati e ai binari, alle linee e alle sottostazioni elettriche, ai segnali e agli scambi.

La Alessandria-Novara-Arona e la Rho-Novara funzionano già da qualche mese, come si è detto, a trazione elettrica e contemporaneamente alla elettrificazione le due linee sono state rinnovate nei vari loro impianti: i binari di corsa sono stati rifatti sostituendo le rotaie da 36 kg/m con quelle da 46,3 kg/m; a Novara, Mortara, Valenza

ed Alessandria sono stati costruiti sottopassaggi e pensiline; i piazzali di quasi tutte le stazioni sono stati ampliati e sistemati secondo le esigenze attuali e di un prossimo futuro; i dispositivi di segnalamento e sicurezza sono stati ammodernati e così pure le attrezzature telefoniche e per la illuminazione.

Per tutti questi lavori è occorsa una spesa complessiva di circa 12 miliardi, inclusa quella per l'acquisto dei mezzi di trazione.

Sulla Novara-Torino i lavori per l'elettrificazione a corrente continua sono in pieno sviluppo e nel maggio 1961 i primi locomotori la percorreranno. Anche in questo caso l'elettrificazione è accompagnata da estesi e radicali rinnovamenti e ammodernamenti.

Meritano particolare menzione quelli all'armamento delle stazioni e della piena linea; la centralizzazione elettrica degli scambi e dei segnali dei nodi di Novara, Vercelli, Santhià, Chivasso e della stazione di Torino Porta Susa; la posa di un cavo telegrafonico interrato a molte coppie fra Rho e Torino; l'installazione del blocco automatico da Chivasso a Torino, compresi bivi e quadrivi fra Torino Porta Susa, Torino Porta Nuova e Collegno.

Quest'ultimo provvedimento permetterà, fra l'altro, un notevole (e necessario) incremento del già intenso traffico tra Torino e Chivasso, come è stato possibile ottenere fra Torino e Trofarello, dove le esigenze erano analoghe e dove il blocco automatico è stato attivato nel giugno 1958.

Anche nei riguardi della immediata comodità e sicurezza del pubblico, la linea Novara-Torino godrà di concreti miglioramenti. Sottopassaggi e pensiline si stanno infatti costruendo (e in parte sono già ultimati) nelle stazioni di Torino P. Susa, Torino Dora, Settimo, Chivasso, Santhià, Vercelli e Novara e i fabbricati viaggiatori di Torino Porta Susa e di Novara stanno radicalmente trasformandosi all'interno e allo esterno, con ampliamento di locali e sensibile aumento di decoro generale. Non è fuor di luogo ricordare qui che nessuna delle stazioni da Torino Porta Susa a Novara, queste comprese, aveva sottopassaggi, che pochissime erano le pensiline e in gran parte di vecchissima costruzione o addirittura di legno.

Sulle linee Torino-Modane, Torino-Torre Pellice e Torino-Alessandria ed alcune diramazioni sono in corso i lavori per la trasformazione da corrente alternata a corrente continua. Il nuovo sistema di trazione elettrica sarà attivato nel maggio 1961, insieme alla completa elettrificazione della Torino-Milano.

Anche questa trasformazione è accompagnata da importanti opere complementari: sistemazione e rinnovamento dei binari delle stazioni e della linea; centralizzazione elettrica dei segnali e delle manovre in parecchie stazioni, compreso l'importantissimo nodo di Alessandria; costruzione di sottopassaggi e pensiline; aumento della capacità di ricezione, di incrocio e di sosta delle stazioni del tratto Bussoleno Salbertrand a semplice binario e a fortissima pendenza; risanamento completo dei rivestimenti, della massicciata e dei binari di numerose gallerie, compresa quella internazionale del Frèjus lunga oltre 12 km, per non citare che alcune delle opere più rilevanti.

Poiché si lavora altresì per trasformare il sistema di trazione elettrica delle linee Alessandria-Genova, Alessandria-Voghera, Genova-Savona, l'avvento della corrente continua sulle principali linee piemontesi e liguri sarà presto una realtà.

E' questo un fatto di importanza eccezionale per Torino e il Piemonte, poiché vedranno così cadere la massima parte del tanto deprecato isolamento ferroviario. I collegamenti fra Torino, Milano, Genova e le comunicazioni di Torino con Roma, Napoli e tutta l'Italia meridionale potranno godere di radicali progressi. Analoghe considerazioni sono da farsi per le comunicazioni fra Torino e Bologna e tutta la riviera adriatica, fra Torino e le tre Venezie, e fra Torino e tutti i transiti internazionali.

Sulla linea Torino-Fossano-Savona, sono in corso l'estensione del blocco semiautomatico da Carmagnola a Ceva, la rettifica delle curve, l'installazione di nuovi impianti di sicurezza e segnalamento.

In questi ultimi anni l'armamento di tutte le linee piemontesi è stato oggetto di particolari cure: manutenzione straordinaria con larga sostituzione dei materiali, esteso rinnovamento di rotaie e deviatoi con tipi più pesanti fino a quello da 60 kg per metro, diffuso impiego delle saldature, comprese quelle da stazione a stazione. L'importo dei lavori all'armamento eseguiti in Piemonte dal 1957 e che si eseguiranno fino a tutto il 1961, si avvicina ai 20 miliardi.

Per quanto riguarda i ponti in ferro antiquati, sono stati ricostruiti recentemente o sono in corso di ricostruzione: uno della luce di m. 28 sulla Torino-Modane fra Exilles e Salbertrand; uno a tre luci di complessivi m 94 sulla Torino-Milano fra Brandizzo e Chivasso, con un notevole contemporaneo miglioramento di circa 2 km di tracciato; dieci sulla Chivasso-Aosta, di complessivi m 448.

E' infine da accennarsi che a Torino è stata iniziata, ed è in pieno sviluppo, la costruzione dello scalo merci di San Paolo che, fra l'altro, accoglierà parte dei servizi merci di Porta Susa. Si realizza così la prima fase di un impianto da tempo programmato e che risulterà sommamente utile in quella zona industriale.

I lavori eseguiti in questi ultimi anni e quelli che si ultimeranno entro il 1961 (di tutti non si è parlato) raggiungono l'importo di un centinaio di miliardi e daranno alle ferrovie piemontesi un nuovo volto.

Sarà con ciò ultimata la sistemazione delle ferrovie piemontesi? potrà chiedere qualche lettore.

La risposta, purtroppo, è tutt'altro che affermativa poiché, anche un rapido sguardo alle cose essenziali, troverà ancora da compiere: più radicali potenziamenti della linea Torino-Savona, compresa la trasformazione a corrente continua, e di quella Torino-Aosta; il raddoppio del ponte sul Ticino, a un solo binario, fra Torino e Milano; la sostituzione a Torino Porta Nuova dei vetusti impianti idrodinamici di centralizzazione con moderni apparati elettrici; il quadruplicamento dei binari fra Torino e Trofarello e fra Torino e Chivasso; l'ammodernamento e lo ampliamento dello scalo merci di Torino Smistamento e il completamento di quello di Torino S. Paolo; il raddoppio ed il miglioramento di tracciato fra Bussoleno e Salbertrand, dove il binario è semplice e le pendenze fortissime; il rifacimento di numerosi altri ponti in ferro sulle linee Chivasso-Aosta e Novara-Domodossola; la trasformazione a corrente continua delle linee ancora a corrente alternata.

E' vivamente da auspicare che anche queste varie opere non tardino ad essere realizzate.

Luigi MIRONE

TORNA IL TRENO TRA CAROVILLI E CASTEL DI SANGRO

Castel di Sangro, novembre:

Accompagnato dal Direttore Generale ing. Rissone, dal Direttore Compartimentale ing. Rubino e da altri funzionari dell'Azienda, il Ministro on. Spataro ha inaugurato recentemente la tratta Carovilli-Castel di Sangro, che, completando la linea Sulmona-Isernia, viene ad eliminare il pericolo di un totale isolamento che d'inverno incombe sulle popolazioni di questa impervia zona.

Folla, musiche, bandiere ed entusiasmo a non finire alla partenza del convoglio inaugurale — benedetto dall'Ecc.mo Vescovo di Trivento — dalla stazione di Carovilli. Al Ministro ed alle autorità che lo accompagnavano, tra cui gli onorevoli Sammartino, Politto e Sedati, i Prefetti dell'Aquila e Campobasso, il Sindaco di Carovilli, i numerosissimi presenti hanno tributato calde manifestazioni di simpatia, intonando tra l'altro, varie canzoni popolari composte per la circostanza.

Non minore l'entusiasmo all'arrivo del treno a Castel di Sangro, dove il Sindaco Prete porgeva alle autorità il benvenuto della popolazione. Alla folla convenuta alla stazione il Ministro Spataro ricordava le difficoltà incontrate nella ricostruzione dell'opera, sia a causa degli ordigni bellici che si trovavano ancora sparsi nella zona e sia per la ubicazione montana della linea. Rilevava inoltre che l'intera opera ha richiesto 722.000 giornate lavorative, ed è costata complessivamente lire 3.572.656.000. Sono stati ricostruiti 36 tra ponti, viadotti e ponticelli di luce variabile, per uno sviluppo complessivo di ml 5.087; sono state ripristinate gallerie per uno sviluppo di ml 8.847, mentre per la esecuzione dei lavori si sono potuti utilizzare solo sei o sette mesi ogni anno, a causa della lunga durata della cattiva stagione, con forti nevicate e gelate.

La linea, proseguiva il Ministro, è una delle più importanti ed ardite trasversali della rete ferroviaria italiana e mette in comunicazione il versante adriatico, attraverso la linea Sulmona-Pescara, con il versante tirrenico, proseguendo sulla linea Isernia-Vairano-Napoli, e si sviluppa interamente sull'Appennino Abruzzese-Molisano.

Da Sulmona, a quota m. 348 sul mare, sale sulle pendici della Maiella fino a Rivisondoli a quota m. 1267 sul mare (la stazione più alta d'Italia dopo il Brennero) e poi incomincia a degradare man mano fino a raggiungere Isernia a quota m 470 sul mare.

Fernando MINUTILLO

Nozze d'argento per Santa Maria Novella

DAL NOSTRO INVIATO

FIRENZE, *novembre:*

« Uno spaventoso padiglione disegnato nello stile dei silos e degli hangars per i dirigibili... un colossale "meccano", una rabbiosa cappa di piombo sotto la quale rimarrà sepolto — e bene — il buon nome dell'architettura italiana... ».

Con queste sinistre immagini il giornale IL TEVERE non descriveva, come potrebbe sembrare, gli aspetti più terrificanti della residenza di Dracula il Vampiro ma più semplicemente il bozzetto dell'attuale stazione di Firenze S. M. N.

Altrettanto *serena* e *misurata* appariva la critica pubblicata sull'autorevole CORRIERE DELLA SERA a firma di Ugo Ojetti: « ...un'enorme vetriata a baule, bollente d'estate e gelata d'inverno... una nuda e cieca muraglia da sferisterio dietro la quale sono poste, per i servizi dei viaggiatori, sale che non hanno bisogno di tanta altezza; pura mostra dunque non so se di forza, di austerità o di scarsa fantasia... il peso e la monotonia di questi funebri parallelepipedi seguita sul lungo fianco fino alla gabbia di vetro chiamata Padiglione reale... ».

E IL GIORNALE D'ITALIA, sotto un angoscioso titolo a tre colonne che pareva annunciare un'invasione di barbari ...IL NOVECENTO STRANIERO NELLA CITTA' DI DANTE! dava l'allarme e così concludeva « ...il popolo fiorentino si augura che il lupo di mare Costanzo Ciano (Ministro delle Comunicazioni dell'epoca, n.d.r.) salvi Firenze da tanta immeritata vergogna ».

Questa l'accoglienza che veniva fatta 25 anni or sono al progetto della nuova stazione di Firenze. Una polemica durata alcuni anni e che appassionò e divise gli italiani, e i fiorentini in particolare, quasi quanto, anni prima, quella sul caso Bruneri-Canella, e che non si spense neppure quando, il 30 ottobre 1935, Vittorio Emanuele III, Re d'Italia e imminente Imperatore d'Etiopia, inaugurò la nuova opera tra due ali festanti di popolo.

Solo il tempo ha fatto giustizia di queste critiche che oggi ci fanno sorridere, e la stazione di S. Maria Novella è ormai universalmente accettata come uno degli esempi più significativi dell'architettura moderna non soltanto ferroviaria.

* * *

Tuttavia, a venticinque anni di distanza, è interessante rievocare quelle polemiche e le contrastate vicende che accompagnarono la nascita di Firenze S.M.N.

La prima stazione di Firenze era stata quella della ferrovia proveniente da Pistoia e Prato, inaugurata il 3 febbraio 1848, che entrava in città nei pressi della chiesa di Santa Maria Novella. Battezzata col nome familiare e casalingo di Mariantonia, in onore della Granduchessa di Toscana, moglie di Leopoldo II, solo più tardi prese il nome della vicina chiesa che conserva tuttora.

Dal 1848 essa subì varie modifiche e aggiunte resesi necessarie per adeguarla alle crescenti esigenze del traffico viaggiatori e allo sviluppo edilizio della città. Questi espedienti, mentre andavano a deturpare l'antica e bella costruzione, si dimostrarono assolutamente insufficienti a risolvere i problemi dell'esercizio ferroviario e quelli non meno assillanti del traffico cittadino. Si riconobbe quindi, e fin dal 1910, la necessità di provvedere ad una radicale sistemazione ma fu solo nel '32 che, accantonato un primo insoddisfacente progetto dell'architetto Mazzoni, la Amministrazione delle Ferrovie dello Stato si decise a bandire un concorso nazionale.

Vi parteciparono ben 108 concorrenti. Nonostante il parere avverso del Presidente ing. Oddone, la Giuria dichiarò vincitore il progetto presentato dal Gruppo Toscano composto dagli Architetti Michelucci Baroni, Berardi, Gamberini, Guarnieri e Lusanna che si divisero le 50.000 lire del premio.

Fu una vittoria sensazionale anche perchè gli autori del progetto erano tutti giovanissimi, fino al giorno prima conosciuti ed apprezzati sopratutto dai parenti stretti e dai colleghi d'Università.

« Nel novembre del '32, quando uscì il bando di concorso, mi ero appena laureato — ci dice infatti l'Arch. Gamberini che siamo andati a trovare nel suo studio in via dell'Oriuolo a due passi dal Campanile di Giotto. E — aggiunge — il progetto che presentammo non è altro che una elaborazione della mia tesi di laurea. Una tesi che mi costò molti mesi di studio e di ricerche ».

Ci mostra le copie dei disegni della sua tesi.

« Dovemmo modificare soltanto qui e qua — ci dice puntando l'indice sulla pianta dell'atrio biglietti — per adattare il progetto ai limiti imposti dal bando di concorso. Per il resto, tutto è rimasto come l'avevo ideato da studente. Con Berardi, Baroni, Lusanna e Guarnieri — avevamo tutti la stessa età — stavamo progettando una villetta da presentare alla triennale, quando ci venne in mente di concorrere. Nominammo un capogruppo, l'architetto Michelucci, poco più anziano di noi e che allora insegnava Arredamento alla nostra Facoltà... Insieme approfondimmo i particolari, studiammo e ristudiammo le modifiche necessarie... ».

Certo, una cosa è progetto da concorso e un'altra una esercitazione accademica.

Dopo la proclamazione dei risultati, i progetti dei vari concorrenti furono esposti a Palazzo Vecchio in una mostra che rimase memorabile.

Si sa come sono i fiorentini. A Firenze non si può spostare un lampione o rimuovere una pietra senza che tutti siano d'accordo e che ognuno abbia detto la sua. In pochi giorni decine di migliaia di fiorentini visitarono la mostra. Davanti ai modelli esposti, e ce n'era per tutti i gusti, ebbero modo di esercitare il loro spirito caustico. La quasi totalità dei concorrenti avevano interpretato la stazione in chiave monumentale e si erano male ispirati all'architettura del rinascimento o, addirittura, nei casi più gravi, a quella del trecento, partorendo laboriosamente pasticci architettonici di rara bruttezza. Un originale progettista non si era peritato di abbozzare una replica nientedimeno che di Palazzo Pitti mentre un altro progetto, contrassegnato col motto Stephenson 900, ripeteva ossessi-

FU LA STAZIONE PIU' DISCUSSA D'ITALIA

vamente sulla facciata — e badate bene, a scopo decorativo — il muso di una locomotiva a vapore. C'era poi chi, non sapendo come risolvere il confronto con la limpida architettura di S.M. Novella, aveva escogitato di nascondere la stazione sotto una collinetta artificiale leggiadramente cosparsa di cipressi. Il motivo dei cipressi ricorreva del resto anche nel primitivo progetto del Mazzoni, che i fiorentini avevano liquidato facendo i debiti scongiuri e battezzandolo *il cimiterino*.

Ma di fronte alla lineare semplicità, alla rigorosa compostezza del progetto vincente i fiorentini rimasero perplessi, tanto più che vi si erano accostati del tutto impreparati. Si attendevano un monumento, un mausoleo e quella moderna *macchina per viaggiatori*, quell'anti-monumento per eccellenza, li sconcertava. Bisogna rifarsi al gusto dell'epoca per capire appieno che sorta di *shock* costituisse per i più il progetto vincente. Basti pensare che solo due anni prima era stato inaugurato quel capolavoro di ispirazione assiro-babilonese quell'assurdo e retorico tempio che è la stazione di Milano. Oltre dieci anni di «regime» avevano isolato l'Italia dalla cultura europea. Gli esempi di Gropius, di Aalto, di Wright e di Le Corbusier filtravano con difficoltà da questa parte delle Alpi, quasi fossero merce di contrabbando e i giovani architetti più impegnati, come quelli del Gruppo Toscano erano un po' i *carbonari* della situazione. La cultura ufficiale e accademica all'architettura moderna, che pure aveva avuto in Sant'Elia il suo teorico e profeta, preferiva quelle forme retoriche, pretenziose e imperiali che avrebbero avuto poi la loro massima espressione nell'E-42 e nel Foro Mussolini a Roma, nelle piazze di Bergamo e di Brescia e purtroppo in tante altre opere del «regime».

I cannoni della critica ufficiale spararono a zero contro il progetto del Gruppo Toscano».

«Un giornale romano — ricorda sorridendo l'Arch. Michelucci che ci ha ricevuto nella sua villa "Il roseto", a Fiesole, dalla quale si gode una visione in *Cinemascope* di tutta Firenze — arrivò a scrivere che eravamo traditori della Patria e che bisognava metterci al muro... Ce ne dissero di cotte e di crude. Per difendere il nostro progetto correvamo a destra e a sinistra in cerca di qualche giornale disposto ad ospitarci».

Ma la maggior parte dei giornali dell'epoca, portavoci di una borhesia conservatrice e tradizionalista, si mostrava piuttosto ostile a quel progetto che pareva ed era rivoluzionario.

Solo la cultura più impegnata e sensibile prese posizione a favore: appoggiarono infatti i giovani architetti toscani, fra gli altri, C. E. Oppo, Carlo Carrà, Aldo Palazzeschi, Ottone Rosai, Pier Luigi Nervi, il Maestro Alfredo Casella, Giovanni Scheiwiller, Felice Carena, Elio Vittorini, Alberto Savinio.

In FUTURISMO del 26 febbraio 1933 F. T. Marinetti così scriveva: «...sintesi virile, caldo equilibrio, luminosa armonia di vetro-cemento-ferro, con rapporti mediterranei di masse proporzionate senza peso funebre nordico nè graziosismi effeminati nè decorativismi vani...». Anche l'opinione pubblica si divise in due e i fiorentini, com'è loro sana e tradizionale abitudine, si trovarono schierati in opposte fazioni. Ci fu un periodo in cui a Firenze, nei bar, nei ritrovi, nei caffè, non si parlava d'altro e il progetto fece le spese delle vignette dei giornali umoristici e sopratutto del BRIVIDO, un foglio che i fiorentini ricordano ancora.

Il muro compatto in pietra forte della facciata fu argutamente definito *il muro del pianto*.

E ancora:

«La differenza che passa fra Marechiaro e la stazione di Firenze? presto detta: a marechiaro ci sta 'na fenestra; nella stazione di S. M. Novella nemmeno una!!!».

E Ardengo Soffici, su IL BARGELLO del 5 marzo '33: «Quando i fiorentini hanno visto pubblicato sui giornali il progetto per la stazione della loro città hanno detto:

«I giornali si sono sbagliati: hanno pubblicato la fotografia della cassa di imballaggio: il modello è dentro».

Non pochi, infatti, trovavano che il progetto rassomigliava più a un cassone che ad un fabbricato viaggiatori. E Ugo Ojetti, di rincalzo: «...d'estate ci cuoceremo le uova al tegamino sotto le pensiline della galleria di testa..».

«L'illustre critico — dice Michelucci con una punta di ironia — ignorava che per la prima volta in Italia veniva impiegata la lana di vetro come elemento isolante».

Nella scia del clamore sollevato da queste polemiche ci fu persino una interpellanza alla Camera per chiedere la sospensione dell'esecuzione del progetto. Con gesto molto nobile, in difesa del progetto vincitore intervennero allora gli stessi concorrenti sconfitti.

Un bel giorno i sei architetti si videro recapitare un telegramma che li convocava a Palazzo Venezia. Vi si recarono comprensibilmente trepidanti. Roteando gli occhi, il Dittatore tenne loro — bontà sua — una lezione di architettura e, battendo il fatidico pugno sul fatidico tavolo della Sala del Mappamondo esclamò:

«Sì, questa stazione si farà!». E forse mai — nè prima nè, sopratutto, dopo — il pugno del Dittatore fu battuto così a proposito. Da allora come per incanto, cessarono le polemiche e le diatribe anche se i fiorentini, sotto sotto, continuarono a mugugnare. E la stazione fu.

Oggi, a venticinque anni di distanza, per trovare dei fiorentini che non amino e non siano orgogliosi della loro stazione bisognerebbe pagarli a peso d'oro. E non soltanto i fiorentini.

Filippo de NICOLA

Gli architetti Gamberini e Michelucci in due caricature del '33

La prima stazione di Firenze (1848)

DERRATE IN TRANS-EUROP EXPRESS

Dopo il successo conseguito dalle speciali relazioni internazionali per viaggiatori T.E.E. (Trans Europ Express), rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie di numerose Nazioni europee si sono recentemente riuniti a Feldkirch per concretare analoghi collegamenti per servizi merci, denominati T.E.E.M.

Il problema, in verità, era già da tempo allo studio e sostanziali accordi erano già stati presi nel corso di precedenti riunioni, l'ultima delle quali era stata tenuta nello scorso agosto a Locarno.

Le difficoltà da superare erano molte e più notevoli di quelle incontrate per l'attuazione dei T.E.E. viaggiatori.

Mentre infatti per questi ultimi si trattava in sostanza di costruire nuovi mezzi che potessero circolare sulle varie reti, per le merci si presentavano non poche difficoltà concernenti le condizioni di esercizio alle quali dovevano rispondere i T.E.E.M.: la natura delle stesse merci che potevano essere trasportate, le operazioni amministrative e doganali relative alla spedizione e ai passaggi di frontiera, l'annuncio da Amministrazione ad Amministrazione della composizione dei treni e della natura dei trasporti e delle eventuali anormalità che si potevano eccezionalmente verificare, e soprattutto la composizione degli orari, legata all'afflusso dei carri dai vari itinerari interni e al successivo inoltro dalle stazioni terminali dei collegamenti.

A questo si aggiunga la necessità di organizzare un servizio della massima precisione; per ridurre al minimo indispensabile (non più di due ore) le soste nelle stazioni di confine, eliminare praticamente quelle intermedie, fissare i percorsi che, in alcuni casi sono dell'ordine di migliaia di chilometri. Infatti, la minima manchevolezza che potesse essere insita nella traccia di orario di questi treni, li condannerebbe a ritardi non più recuperabili ed avvierebbe a sicuro insuccesso l'importante iniziativa.

Tra gli accordi presi per risolvere le accennate questioni, oltre a quelli riguardanti le caratteristiche del materiale mobile fissato sulla base dei già sperimentati mezzi in servizio internazionale, ricordiamo: l'esplicita precisazione di ammettere al trasporto solo le merci che richiedono realmente un inoltro rapido, quelle particolarmente insidiate dalla concorrenza stradale e quelle deperibili; la compilazione preventiva delle scritture richieste nelle stazioni di confine dalla regolamentazione ferroviaria e doganale; l'estensione del numero delle tariffe internazionali dirette sugli itinerari T.E.E.M., la eventuale applicazione di particolari etichette sui carri e di un segno distintivo sui documenti di trasporto. Si è inoltre convenuto che le Amministrazioni interessate intervengano presso gli speditori perchè i loro trasporti si avvalgano di spedizioni internazionali dirette. Infine si è stabilito che l'Amministrazione destinataria dovrà provvedere all'annuncio preventivo dei vari trasporti alle stazioni di destinazione, che saranno così poste in grado di avvisare gli utenti nel più breve tempo possibile.

Le condizioni per effettuare i trasporti su i T.E.E.M., e gli orari di tali treni saranno dalle varie Amministrazioni prontamente resi noti agli utenti onde favorire una larga e agevole utilizzazione del nuovo servizio.

I T.E.E.M. serviranno, per ora, sedici relazioni, sei delle quali interessano l'Italia. Esse sono:

1) Bologna-Chiasso-Basel Bad B. (con partenza alle ore 16,30 ed arrivo alle ore 5 circa del giorno seguente, tempo di percorrenza 12 ore e 30 minuti);

2) Bologna-Chiasso-Basel Bad B.-Montzen-Zeebrugge, con allacciamento Basel-Venlo-Rotterdam (con partenza ore 1,30 ed arrivo 7÷7,30 del giorno dopo; tempo di percorrenza 30 ore circa). Per questa relazione sarà anche studiata la possibilità di un allacciamento Basel-Lussemburgo-Porti belgi e francesi;

3) Bologna-Chiasso-Basel Bab B., con possibilità di prolungamento verso Flensburg-Padborg, ed, eventualmente, fino a Stoccolma e Oslo (partenza ore 8, arrivo a Basel ore 21 stesso giorno, a Padborg ore 22 giorno seguente; tempi di percorrenza rispettivamente 13 ore e 38 ore). Fra Bologna e Basel la relazione avrà carattere stagionale, sarà effettuata cioè per il periodo in cui le nostre campagne ortofrutticole saranno in pieno svolgimento;

4) e 5) Bolzano-Monaco (partenza ore 2,10 arrivo ore 10 stesso giorno, partenza ore 19,25 arrivo ore 3,50 del giorno successivo; tempi di percorrenza 7 ore e 30 minuti ed 8 ore e 25 minuti). Queste relazioni saranno effettuate durante la campagna frutticola della zona del Meranese e del Trentino e permetteranno di far giungere i trasporti a Monaco, rispettivamente, per il mercato del pomeriggio e per quello del primo mattino;

6) Monaco-Fortezza (partenza ore 8,10 arrivo ore 14,30; tempo di percorrenza 6 ore e 20 minuti).

Risulta evidente la grande importanza che assumeranno le nuove relazioni per i traffici di esportazione italiani, particolarmente per quelli ortofrutticoli che ne riceveranno nuovo notevole impulso. Esse potranno, poi, essere la premessa per lo sviluppo di ulteriori collegamenti.

Arni

LA DITTA tedas AUGURA AI FERROVIERI BUON NATALE E RICORDA LORO LA SUA OFFERTA

UN VIDEO PER TUTTI

Nei prezzi dei televisori non sono comprese le spese per antenne, tavoli stabilizzatori ed altri accessori. I pagamenti sono senza anticipo compresa IGE e interessi vari, escluso dazio per frigoriferi e fonovaligie. **Tutta la merce sopra offerta è coperta da garanzia e da assistenza. Gli interessati potranno rivolgersi direttamente alla Filiale di Roma della soc.a TEDAS, Via Piemonte 65-67, e di Bologna Via Cesare Boldrini, 5/2° esibendo un documento di riconoscimento che comprovi l'appartenenza al Dopolavoro Ferroviario.**

●

FRIGORIFERI

FRIGORIFERI - Sistema Panclimato « ARTICO TEDAS » mod. e costruzione 1960-61

CAPACITA'	PREZZO LISTINO	PREZZO CONTANTI	PAG. A RATE	IMPORTO TOTALE
Lt. 140	115.000	72.000	12 da 6.500	78.000
			18 da 4.600	82.800
» 190	135.000	87.000	12 da 7.830	93.960
			18 da 5.530	99.540
» 249	155.000	110.000	12 da 9.870	118.440
			18 da 6.970	125.460

TELEVISORI

TIPO	PREZZO LISTINO	PREZZO CONTANTI	PAG. A RATE	IMPORTO TOTALE
Marte 17	128.750	80.000	12 da 7.210	86.520
			18 da 5.100	91.800
Strenuus 17'	149.000	90.000	12 da 8.100	97.200
			18 da 5.720	102.960
Mercurio 19'110	165.000	98.000	12 da 8.810	105.720
			18 da 6.220	111.960
Marte 21'	181.500	113.000	12 da 10.150	121.800
			18 da 7.160	128.880
Saturno 21'110'	216.600	135.000	12 da 12.100	145.200
			18 da 8.500	153.000
Sirio 23'110	235.000	141.000	12 da 12.550	150.600
			18 da 8.840	159.120

FONOVALIGIE

TIPO	PREZZO LISTINO	PREZZO CONTANTI	PAG. A RATE	IMPORTO TOTALE
Calipso	43.300	29.500	12 da 2.770	33.240
Tersicore	60.500	39.000	12 da 3.660	43.920
Nereide	33.000	22.000	12 da 2.100	25.200

LAVATRICE

TIPO	PREZZO LISTINO	PREZZO CONTANTI	PAG. A RATE	IMPORTO TOTALE
TEDAS EXTRA	135.000	96.000	12 da 8.630	103.560
			18 da 6.100	109.800

COME CI VEDE LA STAMPA

La necessità di un coordinamento nei trasporti ha fatto registrare in questi ultimi tempi numerose voci nel coro di opinioni che più direttamente interessano la nostra Azienda. L'importanza dei trasporti — ha scritto 24 ORE — nel quadro dello sviluppo economico e la caratteristica propria del settore di richiedere l'intervento di ingenti capitali fissi ammortizzabili in lunghi periodi di tempo, impegna il Governo alla ricerca di un indirizzo unitario da dare alla politica dei trasporti, che in passato, secondo alcuni ambienti, non vi è stato. Ancora oggi, prosegue il quotidiano economico, troppi sembrano i provvedimenti adottati tra di loro contraddittori e, nel complesso, non improntati a un'ortodossa valutazione economica. La causa principale di un tale stato di cose andrebbe ricercata nel mancato coordinamento tra le varie tecniche di trasporto, che se si volesse attuare, dovrebbe partire dalla armonizzazione delle competenze istituzionali, attualmente eccessivamente frazionate, e arrivare a una scelta economica nel settore degli investimenti per le infrastrutture.

Secondo quanto ha riferito IL POPOLO lo stesso Ministro dei Trasporti, on. Spataro, nel suo discorso al Senato, ha riconosciuto l'esistenza del problema, annunciando che da parte del Governo è allo studio la costituzione del Consiglio Superiore dei Trasporti cui verrebbe demandata la determinazione degli indirizzi in materia di politica dei trasporti, specialmente per le questioni che investono la competenza di più ministeri. In attesa dell'armonizzazione delle competenze è stato intanto stabilito un più stretto collegamento tra F.S., ANAS e le Direzioni della Viabilità e delle Nuove costruzioni ferroviarie del Ministero dei LL.PP. per l'esame in comune dei problemi che interessano le due amministrazioni, di concerto, ove occorra, con il Ministero delle Partecipazioni Statali.

Per quanto riguarda le competenze istituzionali, vi è stato chi ha parlato di revisione in senso burocratico. Alcune riviste specializzate, per esempio, hanno proposto la istituzione di un Commissariato o di un Ministero della Motorizzazione, allo scopo di unificare le varie funzioni attualmente sparse tra i vari dicasteri. IL GLOBO, in un articolo di M. La Torre, ha criticato la proposta affermando che un'azione di coordinamento è possibile senza la costituzione di un nuovo organismo, cui affidare magari funzioni settoriali nella concorrenza tra strada e rotaia.

«In questa lotta — osserva l'A. — occorre moderazione da parte di tutti e non conviene adottare una riforma, che prima o poi potrebbe recare notevoli danni all'Azienda delle F.S. Non sembra che lo Stato possa prendere la iniziativa di concedere tutti i favori possibili ai trasporti su strada, pregiudicando ulteriormente le sorti di quell'organizzazione ferroviaria che preesisteva all'automobile e alle autostrade e che è giusto e necessario conservare in efficienza per il suo manifesto fine sociale. E' assurdo agevolare al di là del giusto i brevi trasporti di merci ricche, quando poi si lascia alle F.S. il pesante compito di trasportare sotto costo merci povere che vanno dalla Sicilia al Brennero e negli Stati confinanti».

Sono intanto proseguiti i commenti della stampa all'azione promossa dagli industriali del settore ferroviario, che chiedono un incremento delle commesse facendo riferimento alla grave situazione del parco rotabili delle F.S. Ecco i titoli con i quali alcuni giornali hanno accompagnato il resoconto di una conferenza-stampa del prof. Conti, rappresentante delle industrie di materiale ferroviario: «La scarsità di materiale rotabile causa del disservizio ferroviario» (IL GLOBO); «La carenza dei veicoli F.S. limita lo sviluppo economico» (24 ORE); «Si impone una soluzione adeguata e immediata per l'ammodernamento della rete ferroviaria italiana» (IL SOLE). Se questo ammodernamento non si avrà, mediante opportuni e cospicui finanziamenti da attuare analogamente a quanto avviene per le autostrade, continueranno e si intensificheranno le critiche che la stampa rivolge alle F.S., come quelle espresse dalla rivista TEMPO sulla lentezza dei nostri treni viaggiatori o dal CORRIERE DELLA SERA sulle condizioni di comfort che sono ben lontane dal soddisfare le esigenze dei viaggiatori, il cui numero negli ultimi 20 anni si è quadruplicato, mentre il parco delle vetture è stato scarsamente rinnovato.

Accanto queste critiche che sollecitano a fare di più e presto, bisogna anche registrare gli apprezzamenti per quello che si fa: così l'AVANTI! in un articolo di terza pagina ha sottolineato favorevolmente l'iniziativa delle F.S. per un miglioramento, mediante i treni suburbani, dei trasporti operai verso le grandi città, riconoscendo necessario a superare le difficoltà che derivano da un tale tipo di traffico, l'adozione di provvedimenti che esulano dalla competenza dell'Azienda, quali lo sfalsamento dell'orario di lavoro nelle fabbriche e l'attuazione di un decentramento delle industrie.

Renato MATTONE

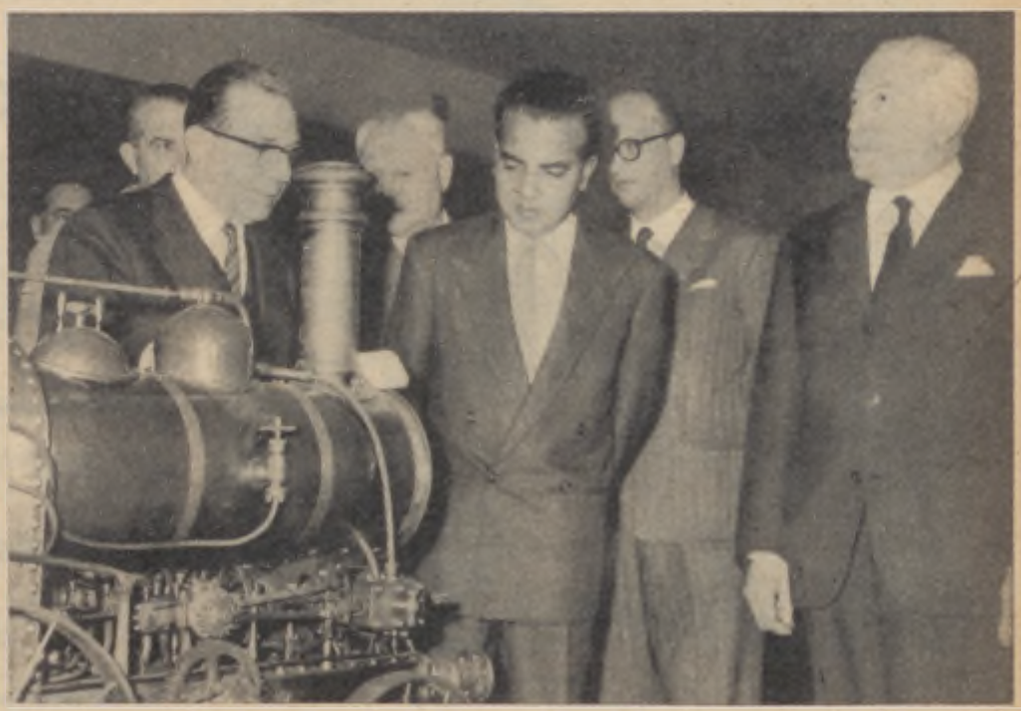
Il Ministro dei Trasporti di Ceylon in visita al Museo Ferroviario

Il Ministro dei Trasporti di Ceylon, Avv. Kalugalla, si è recentemente incontrato con l'on. Spataro.

Nel corso del cordiale colloquio che è seguito, l'avv. Kalugalla si è vivamente interessato ai problemi ferroviari del nostro Paese ed ha chiesto di visitare il Centro Relazioni Aziendali F.S., la cui attività gli era nota attraverso pubblicazioni — in particolare, «F.S.58» — giunte fino a Ceylon.

All'Ospite sono state, quindi, proiettate nella Sala Cinema di Villa Patrizi le più recenti realizzazioni cinematografiche F.S. e illustrata l'organizzazione della Fototeca Centrale. Successivamente, insieme all'on. Spataro, l'Avv. Kalugalla ha visitato il Museo Ferroviario.

Nell'accomiatarsi, l'Ospite ha tenuto ad esprimere il suo alto apprezzamento per quanto è stato realizzato dalle F.S. anche in questo particolare settore della loro multiforme attività.



"NULLA DI PIÙ VERO CHE SANTA CLAUS,, rispose il giornale alla piccola Virginia

Essa aveva scritto al direttore del « Sun » per sapere se quella figura leggendaria esistesse realmente — Nacque così un editoriale fra i più celebri del giornalismo americano

Sessantadue anni fa Virginia O'Hanlon, che aveva allora otto anni, scrisse una delle « lettere al direttore » più famose del mondo. Chiedeva: « Esiste davvero Babbo Natale? ». Ed ebbe in risposta quello che è tuttora considerato in America il più celebre e commovente pezzo editoriale. « Sì — diceva l'autore — Babbo Natale esiste ».

Oggi Virginia O' Hanlon è una gentile insegnante pensionata dai capelli bianchi. Parla con voce lievemente tremante, con accento che denota la squisita educazione. « Lo scorso luglio — afferma con un tenue sorriso negli occhi celesti — ho lasciato l'insegnamento, come impone la legge, per limiti di età. Per conto mio avrei volentieri continuato ad insegnare, come faccio da quarantaquattro anni nelle scuole pubbliche di New York. Mi piacciono tanto i bambini. Ho sempre cercato di insegnar loro il bene. E quando mi chiedono se Babbo Natale esiste, ho già la risposta pronta. E' quella che mi dette nel 1898 Francis Church ».

Un giorno Virginia, tornando da scuola, disse che certe sue compagne le avevano detto che Santa Claus, Babbo Natale, non esisteva, che era tutta un'invenzione dei grandi: « E' così, papà? ». Di fronte all'incertezza del padre, Virginia decise di scrivere al giornale *The Sun*.

Il *Sun* non esiste più oggigiorno, se non in una complessa testata, quella del *New York World-Telegram and the Sun*.

Ma la risposta editoriale alla lettera di Virginia è stata riprodotta innumerevoli volte nel mondo anglosassone. Fu un amico di famiglia a segnalare al dott. O' Hanlon che sul giornale vi era la risposta alla lettera di Virginia.

Diceva il pezzo: « E' con piacere che rispondiamo subito e con il massimo rilievo a una lettera che ci è pervenuta, lieti di poter contare tra i fedeli amici del giornale la persona che ce l'ha scritta. La lettera dice: « Egregio signor direttore. Ho otto anni, qualcuna delle mie amiche dice che Babbo Natale non esiste. Papà dice che quello che si legge sul *Sun* è esatto. Vi prego di dirmi se Santa Claus esiste ».

Direttore del giornale era un certo signor Dana, ma l'incarico di rispondere alla bimba era stato dato a Francis Church. Ed ecco la risposta: « Cara Virginia, le tue amiche si sbagliano. Sono state influenzate dallo scetticismo di una scettica età. Non credono che a quello che vedono. Pensano che non possa esistere nulla che non sia alla portata delle loro piccole menti. Tutte le menti, Virginia, sono piccole, siano esse di adulti o di bambini. In questo nostro grande universo l'uomo non è che un insetto, una formica, nell'intelletto, a confronto del mondo sconfinato che lo circonda, nell'intelligenza capace di afferrare l'intera verità e la intera scienza.

« Sì, Virginia. Babbo Natale esiste. Esiste quanto è certo che esistono amore e generosità e devozione, e tu sai che abbondano e danno alla tua vita la più elevata bellezza e la più grande gioia. Quanto squallido sarebbe il mondo se non esistesse Babbo Natale! Sarebbe squallido quanto sarebbe se non ci fossero bambine come Virginia. Non vi sarebbe allora fede infantile, non poesia, non romanticismo a rendere tollerabile questa esistenza. Non avremmo godimento, se non forse nei sensi e nella vista. L'eterna luce di cui la fanciullezza riempe il mondo sarebbe spenta ».

E continuava l'articolo: « Non credere a Santa Claus? Potresti anche non credere alle fate. Potresti convincere tuo papà a far sorvegliare la notte di Natale tutti i camini senza che si riuscisse a prendere, a vedere Babbo Natale; ma anche se gli uomini in attesa non lo vedessero, che cosa proverebbe questo? Nessuno vede Babbo Natale, ma questo non vuol dire che non ci sia. Le cose più autentiche del mondo sono quelle che nè i bimbi nè gli adulti possono vedere? Non hai mai visto le fate danzare sul prato? no, s'intende. Ma questa non è prova che non ci siano. Nessuno può concepire o immaginare tutte le meraviglie non viste e invisibili del mondo ».

(Roma - Il presepio - maniera di Lorenzo di Niccolò - Pinacoteca Vaticana)

AGLI ABBONATI ED ALLE LORO FAMIGLIE

Buon Natale e Buon Anno

da "Voci della Rotaia,,

NOTTE DI SAN SILVESTRO
piccole e grandi superstizioni

Anche il 1960 sta per andarsene: la ruota del tempo gira veloce ed inesorabile e lascia spesso a noi l'amaro in bocca. Un consuntivo dell'anno che muore trova pochi contenti e molti scontenti, gioie e delusioni che non si compensano, tristezze che sovrastano le letizie, così come sempre si è avuto modo di constatare da quando mondo è mondo.

A proposito della fine dell'anno, credenze popolari, superstizioni grandi e piccole, contrassegnano da lungo tempo la notte di San Silvestro. Oggi, tempo dei satelliti artificiali e della conquista della Luna, si presta poco o nulla fede a queste reminiscenze di lontani periodi di ignoranza e di paura, ma, tuttavia, non sono pochi quelli che dicono: «Io, naturalmente, non ci credo, però... ». A questa categoria di aspiranti scettici appartengono, per esempio, le ragazze di Verdello Lombardo, le quali, seguendo una antichissima tradizione, lanciano a mezzanotte una scarpina nel buio: se cade con la punta in avanti preannuncia il matrimonio entro l'anno, se si rovescia o se la punta rimane rivolta all'indietro bisogna rassegnarsi ad attendere ancora lo sposo per altri dodici mesi.

Nel Modenese, i contadini accenderanno nella notte di S. Silvestro i fuochi sulle aie e getteranno i tizzoni ardenti nell'acqua dei fossi «per annegare i guai dell'anno passato»; se si spengono con prontezza, sarà segno che guai e affanni non si ripeteranno nell'anno che viene.

Ovunque, in tutta Italia, nelle riunioni pubbliche e private, molti cercheranno nella notte di fine d'anno e nella mattinata del primo gennaio, di indovinare il prossimo avvenire dai piccoli fatti di cui sono involontari protagonisti, naturalmente con la riserva: «Io non ci credo, ma... ».

Per esempio, si dice che la buona fortuna è certa se il primo da cui si riceve gli auguri a mezzanotte di fine anno è un uomo grasso, segno indubbio di abbondanza. Ma se è magro, non c'è da spaventarsi, dicono che significhi avventure; e se è giovane, meglio, perché c'è amore in vista; e se è vecchio, nessun male, perché vi porta giornate serene, gioie delicate e amore costante.

Se non siete in festa, e cominciate l'anno dormendo, la vostra situazione non cambierà; se la mezzanotte vi sorprenderà silenziosi mentre ascoltate musica avrete molte gioie spirituali ma poca comprensione dagli amici.

E finiti gli auguri nei lieti convivi, quando si ritorna a casa, quali sono i segni premonitori che la tradizione ci tramanda e ai quali pochi di noi, moderni, credono? Eccoli: se scorgete un animale con il pelo bianco, realizzerete tutti i vostri sogni; se lo vedete con il mantello rosso, incontrerete qualche difficoltà; se l'animale sarà scuro, combinerete buoni affari finanziari, ma non di cuore; se il pelo sarà maculato, avrete un figlio di rara e preziosa intelligenza.

Ed il mattino dopo, quando ci si sveglia, ci possono ancora essere segni che indicano il futuro, a chi pecca di superstizione? Ce n'è uno che, dicono gli esperti di queste cose, non teme smentite: se, appena aperti gli occhi, vedrete un ragno sul soffitto, benedite il vostro destino: godrete di un anno dei più felici, cosparso di gioia e di ricchezza, sarete contesi da persone innamorate e sul lavoro farete rapidi ed insperati progressi. Se, poi, prendendo il caffè o una spremuta in letto, ve ne cade, inavvertitamente, una goccia sulle lenzuola, la ricchezza è certa. Se, alzandovi, poggiate prima il piede destro, camminerete sicuri per tutta la vita. Se riuscirete a farvi la barba senza neppure un taglietto, sarà segno che nessuna malattia vi insidierà; se qualcuno credesse a questi antichi pronostici, usi il rasoio elettrico. Infine, se il primo abbraccio della nuova giornata sarà quello di un bimbo, siate certi (nei limiti della beata superstizione) che il malocchio sarà per sempre lontano dalla vostra dimora.

Il primo gennaio prossimo, uscendo di casa, basterà ancora qualche piccola attenzione: non grattarsi la testa, non inciampare, voltarsi dall'altra parte se si scorgono un gatto o un topo, un fiore appassito, un mendicante o un uomo con l'ombrello aperto. Le cose si mettono maluccio, poi, per la donna che perde una forcina, per chi si brucia le dita, batte la testa o rompe oggetti: oltre il danno immediato, questi fatti significano, nel futuro, liti con persone care, fidanzamenti troncati, delusioni in amore. E' anche preferibile non perdere danari, specie oltre le centomila lire.

Consigliabile invece, secondo i saggi della superstizione, munirsi, per l'ultimo giorno dell'anno ed in particolare per la notte di San Silvestro, di un amuleto a scelta: un ferro di cavallo, un corno d'osso, un piccolo dono fatto da una persona amata, che neutralizzano ogni auspicio sgradito

Si tratta di credenze che possono divertire, senza impressionare nessuno. Anche Benedetto Croce diceva con malizia che gli italiani si dividono in due categorie: quelli che credono alla jella e quelli che dicono «io non ci credo, però... ».

Scherzi a parte, vediamo di divertirci il più possibile in occasione dei «cenoni» di fine d'anno e non dimentichiamo di brindare al nascente 1961, apportatore di nuove speranze per noi tutti. E ricordiamoci ancora, dopo di aver brindato, di mandare in frantumi il calice, come si usa da secoli, e dimostrare così che ci infischiamo altamente di ogni superstizione!

PRANZO DI NATALE

Natale è una festa mistica e serena: non riduciamola ad un pranzo che, per essere troppo copioso, intorpidisce lo spirito ed il cuore. Dopo il «cenone» coi fiocchi della vigilia rinunziamo agli eccessi, che sono sempre pericolosi. Una tavola decorata con gusto, il calore della casa e degli affetti, la gioia dei bimbi bastano ad allietare il pranzo più semplice.

Ecco, per intanto, il menù di un pranzo natalizio leggero, elegante, festoso e facile a prepararsi:

ANTIPASTO D'INSALATA MACEDONIA: *il suo pregio sta nei variopinti colori che rallegrano gli occhi prima ancora del palato, nell'originale composizione dei sapori e nella fresca lievità degli ingredienti.*

Tagliate a piccoli dadi una barbabietola rossa, mele, pere, aranci, fichi secchi, sedani e finocchi. Affettate dei carciofi e delle carote crudi. Aggiungete olive, chicchi di uva rossa e bianca e di uva passita, pinoli, noci sminuzzate, insalata rossa e verde. Rimescolate in modo che i colori si compongano naturalmente. Condite con olio e succo di limone, eventualmente pepe oppure cannella pestata finissima, poco sale e servite. Tempo di preparazione: 20 minuti circa.

BRODETTO IMPRONTATO: *tre litri d'acqua, 4 carote triturate, una cipolla spezzettata, pepe intero, sedano, prezzemolo, noce moscata: bollire tre quarti d'ora lasciando comunque colorire con un po' di zucchero bruciato, colare e servire in tazza. Tempo di preparazione, esclusa la cottura: 10 minuti.*

CARCIOFI ALLA MAIONESE: *pulite bene i carciofi, togliendo le foglie esterne e tagliando le punte, bolliteli in acqua e sale. Dopo cotti e raffreddati, tagliateli a metà e disponeteli con gusto nel piatto da presentare. Versatevi sopra una salsa maionese, adornate con capperini, cetriolini affettati, prezzemolo tritato e servite. Tempo di preparazione, a parte la cottura dei carciofi: 15 minuti circa.*

BANANE AL FORNO: *tagliate le due estremità delle banane (senza levare la buccia) per un centimetro da ogni parte, posatele in una teglia e infornate per 15 o 20 minuti. La buccia diventerà croccante e si aprirà da sola. Servite caldo con uno sciroppo. Tempo di preparazione, a parte la cottura: 5 minuti.*

L'ing. MARIO CIRILLO Vice Direttore Generale

Il Consiglio dei Ministri, nella riunione del 19 novembre, ha nominato il dr. ing. Mario Cirillo, Direttore Centrale di 1ª Classe del Servizio Movimento, Vice Direttore Generale delle F.S., in sostituzione del sen. dr. ing. Arcangelo Florena collocato a riposo per limiti di età e di servizio.

N. d. R. - L'ing. Mario Cirillo, nato a Cagliari il 19-1-1896, ex-combattente della guerra 1915-18, Croce di guerra, si è laureato in Ingegneria Civile a Roma il 15-5-1920. Entrato nel ruolo dei Funzionari delle Ferrovie dello Stato il 1° novembre 1921, ha successivamente ricoperto numerosi posti di sempre maggiore importanza in varie sedi periferiche ed alla Direzione Generale.

Tra l'altro l'ing. Cirillo è Presidente, dal 1952, della IV Commissione (esercizio) dell'Unione Internazionale delle Ferrovie. Sotto la sua Presidenza sono stati condotti gli studi che hanno consentito la realizzazione dei carri unificati («standard») e del «Pool Europ» (parco dei veicoli comune a 9 Ferrovie fra cui le F.S.), l'unificazione delle classi di vetture, l'impostazione di una rete celere di treni merci internazionali (TEEM), eccetera.

Il nuovo Vice Direttore Generale, dal 1947 al 1951 è stato rappresentante delle F.S. nella Commissione interministeriale per lo studio del Piano Regolatore delle Ferrovie; dal 1949 è Membro della Commissione interministeriale per lo studio dei piani dei porti marittimi nazionali.

Nominato Direttore del Servizio Movimento il 31-7-57, portò il contributo della sua competenza e del suo dinamismo all'azione di rinnovamento e di snellimento del servizio viaggiatori e merci, e dette un rinnovato impulso agli studi per la riforma del regolamento circolazione treni.

Consigliere del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, membro del Comitato di Redazione della Rivista «Ingegneria Ferroviaria», redattore della Rivista «La Tecnica Professionale», autore di numerosi articoli sulle questioni dei trasporti pubblicati in Italia ed all'estero, ha portato nel campo della tecnica dei trasporti un fecondo contributo di idee innovatrici, che si sono in parte tradotte in un graduale perfezionamento dei servizi dell'Azienda.

All'ing. Cirillo, che da tempo onora il giornale della sua amicizia, della sua stima e, talvolta, della sua firma, il nostro più vivo augurio di buon lavoro; al sen. ing. Florena, che lascia la nostra Amministrazione dopo quarant'anni di fervida e feconda attività, un saluto bene augurale e riconoscente.

L'Ing Cirillo visto da Tom

NOTIZIARIO DI VILLA PATRIZI

MOVIMENTO DI FUNZIONARI

Per limiti di età è stato collocato a riposo il Direttore Compartimentale di 1ª Classe di Torino, ing. Luigi Mirone, al quale inviamo i nostri migliori voti.

L'Ispettore Capo Superiore del Servizio Movimento ing. Giuseppe Funghini è stato preposto alla dirigenza del Compartimento piemontese. All'ing. Funghini, auguri vivissimi di buon lavoro.

AL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione, riunitosi lo scorso mese sotto la presidenza del Ministro dei Trasporti on. Spataro, ha approvato lavori ferroviari ed altri provvedimenti di varia natura, fra i quali figurano:

— Ammodernamento e potenziamento dei mezzi d'opera e delle attrezzature per l'esercizio degli impianti elettrici ed elettromeccanici, per un importo di 423 milioni di lire;

— Fornitura di manovre elettriche da deviatoio per una spesa di 239.500.000 lire;

— Applicazione di attrezzature per trasporto carni su 200 carri refrigeranti, per una spesa di 40 milioni di lire;

— Potenziamento e sistemazione degli impianti della stazione di Fortezza, per una spesa di L. 583.680.000;

— Elettrificazione, segnalamento e illuminazione di un fascio di otto binari della nuova stazione di Savona Piazza Doria, per un importo di L. 147.600.000. La spesa è a carico del Ministero dei LL. PP.;

— Acquisto di 10 automotrici termiche, per una spesa di 660 milioni di lire.

ORARIO RIDOTTO NELLA RICORRENZA DEL SANTO PATRONO LOCALE

Nella ricorrenza del S. Patrono locale il personale delle Officine dell'esercizio in genere, al pari del personale ferroviario direttivo e degli uffici, può essere lasciato libero, compatibilmente con le esigenze del servizio, due ore prima del termine dell'orario ordinario diurno interessante le ore pomeridiane, senza dover ricuperare le due ore in cui ha lavorato in meno nella circostanza, a condizione che nella ricorrenza stessa l'orario ridotto venga osservato dagli altri uffici pubblici.

Naturalmente nessun compenso per lavoro straordinario o recupero competerà ai dipendenti che per le esigenze del servizio non avranno potuto fruire del beneficio in questione. (Circ. N.P.3.2.1/53900 del 29 settembre 1960).

AVANZAMENTI PERSONALE AUSILIARIO

Agli effetti dell'avanzamento alla qualifica di Aiutante, i Capi squadra manovali saranno scrutinati in comparazione con gli Uscieri Capi.

La graduatoria di merito comparativo per l'avanzamento ad Aiutante comprenderà, quindi, per ciascuno degli anni dal 1959 al 1961, tanto gli Uscieri Capi quanto i Capi squadra manovali rispettivamente con almeno tre e cinque anni di anzianità nella qualifica (Circ. n. P.2.2. 1/55800 del 19 novembre 1960).

CONCORSO INTERNO AD OPERAIO DELL'ARMAMENTO

Sul Bollettino Ufficiale n. 14 del 31 luglio 1960 fu pubblicata la Deliberazione n. 1/P.2.1.2 in data 1° luglio 1960, con la quale veniva indetto un concorso interno per l'avanzamento ad Operaio dell'Armamento.

Per alcuni punti del programma, che vuole essere sostanzialmente rivolto ad accertare la concreta capacità complessiva dei concorrenti, questi ultimi si sono vivamente preoccupati, perchè hanno sopravalutato il contenuto teorico delle prove.

Si è ritenuto pertanto opportuno chiarire i limiti entro i quali si intendono contenere le prove previste dal programma stesso. Gli interessati potranno prendere visione dei chiarimenti nella Circ. n. P.2.1.2/55900 del 19 novembre 1960.

PREMIO OPEROSITA' AUTISTI

Gli agenti rivestiti di qualifiche del personale ausiliario degli uffici, adibiti alla condotta di automezzi, per il disimpegno di tale incarico sono tenuti, in caso di necessità, ad eseguire riparazioni anche di notevole entità al mezzo guidato.

Al fine di realizzare un giusto equilibrio di guadagni per competenze accessorie degli autisti che, per ragioni contingenti, rivestono ancora qualifiche le più diverse, sono state disposte opportune variazioni a quanto stabilito con circolare P.3.2.3/55200 del 29 ottobre scorso e relativi allegati. (Circ. n. P.3.2.3/56500 del 22 novembre 1960).

PER GLI UFFICIALI PARTIGIANI

Con circolare n. P.2.1.2/45700 del 14 maggio 1960 furono emanate disposizioni per l'estensione agli Ufficiali partigiani dei benefici di carriera previsti dall'art. 3 della legge 14 dicembre 1954, n. 1152 a favore dei dipendenti delle F.S. che durante la guerra abbiano rivestito il grado di Ufficiale (inquadramento in una delle seguenti qualifiche del preesistente ordinamento: Alunno d'ordine delle stazioni, Sorvegliante lavori, Aiutante disegnatore e Conduttore).

In base al citato disposto legislativo, l'inquadramento è subordinato all'esito favorevole di un periodo di esperimento pratico della durata di mesi sei che gli interessati debbono compiere nelle mansioni proprie della qualifica cui aspirano, secondo le norme dettate con Circolare n. P.2.1.2/56300 del 21 novembre 1960. La data d'inizio dell'esperimento è fissata al 1° gennaio 1961.

CASE NUOVE AL PERSONALE

OSTIA LIDO

37 APPARTAMENTI

Alla presenza di autorità, invitati e numeroso pubblico, ha avuto luogo ad Ostia Lido, nel ridente quartiere «Regina Pacis», la cerimonia per la consegna ad altrettanti assegnatari di 37 alloggi INA-Casa per complessivi 219 vani, costruiti col concorso dell'Azienda Ferroviaria. Dopo il rituale taglio del nastro ed il saluto augurale del Direttore Comp.le, ing. Rubino, ha preso la parola il Direttore Generale che dopo aver ricordato che nell'anno in corso molti agenti in tutta Italia hanno finalmente risolto il problema della casa, ha sottolineato i vantaggi del sistema INA-Casa che consente l'acquisto di alloggi confortevoli con spesa relativamente modesta e larghe facilitazioni di pagamento. Infine, l'ing. Locchi, capo del servizio tecnico INA-Casa, ha illustrato le caratteristiche ed i prezzi dei nuovi alloggi che sono composti da cinque a sette vani e vengono ceduti in proprietà in dieci anni mediante corresponsione di un anticipo variabile dalle 400 alle 700 mila lire e una pigione mensile di circa L. 3.000 a vano. Dopo la benedizione delle palazzine, impartita dal Parroco Don Picco, e la consegna delle chiavi, ha avuto luogo la visita agli alloggi.

Domenico LOFFREDO

CAGLIARI

32 APPARTAMENTI

Aria di festa a Cagliari per la consegna di 32 nuovi appartamenti agli assegnatari avvenuta alla presenza del Presidente della Regione on. Corrias, dell'Arcivescovo Mons. Botto, degli on. Maxia, Carboni, dell'Assessore on. Cara e del Direttore del Servizio Movimento in rappresentanza del Ministro dei Trasporti e del Direttore Generale delle F.S. Il Direttore Comp.le, dr. Gazzei, illustrato lo sforzo che l'Amministrazione Ferroviaria ha compiuto, ha riconosciuto che la situazione delle case per i ferrovieri a Cagliari e nel resto del Comp.to non può dirsi ancora risolta, in quanto molti ancora sono sistemati in locali inadeguati o con fitti che superano le loro possibilità economiche. La spesa per la costruzione del gruppo di 32 alloggi per 172 vani è stata di L. 87.000.000 escluso il valore del terreno già di proprietà dell'Azienda. L'ing. Cirillo, sottolineata l'importanza della realizzazione, ha preso atto delle difficoltà ancora esistenti nel settore alloggi, nonostante gli sforzi che l'Azienda compie per risolvere il problema della casa. La consegna delle chiavi e la visita ai nuovi alloggi hanno concluso la cerimonia.

Aldo LUCHI

AVVISI

Le inserzioni devono essere indirizzate a «Voci della Rotaia» - Direzione Generale F.S. - Piazza Croce Rossa - Roma. Gli inserzionisti hanno l'obbligo di informare la Redazione qualora, prima della pubblicazione della «proposta di cambio», avessero ottenuto il trasferimento per il quale era stato interessato il Giornale.

● **Autore dilettante** di testi letterari per canzoni, cerca compositori professionisti e non ed editori musicali disposti esaminare lavori per eventuale rivestitura musicale. Scrivere: Domenico Livio L'Abbate — Stazione F.S. — Minervino Murge (Bari).

CAMBI DI RESIDENZA

137) Operaio Qualificato Cosimo Di Dio, motorista, Deposito Locomotive di Benevento (Napoli), cambierebbe con p.g.Comp.ti Milano o Torino. Non chiede nè lascia alloggio.

138) Capo Stazione Enio Lolli, Stazione Settimo (Torino), cambierebbe con p.g., o superiore, movimentista o amministrativo Comp.to Bari. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via G. Verdi, 5 - Settimo (Torino).

139) Aiuto Macchinista Guido Esposito, Dep.Loc.Napoli Smistamento, cambierebbe con p.g.Dep. Loc. Milano Centrale. Lascia alloggio F.S. 2 vani, cucina, accessori e ne chiede altro identico. Scrivere: Corso Malta, 70 - Napoli.

140) Aiutante a.p., abilitato servizio movimento, Stazione Termoli (Bari), cambierebbe con p.g. o Capo Stazione Comp.ti Torino, Milano o Bologna. Non lascia nè chiede alloggio.

141) Manovale Lp. Ferdinando Buccelli, Dep.Loc.Aosta (Torino), cambierebbe con p.g. Dep.Loc. Ancona, Bologna, Bari. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Famiglia Vacchiero - Via Carducci, 18 - Aosta.

142) Capo Stazione Michele Sughero, Stazione Spezzano Albanese Terme (Reggio Calabria) cambierebbe con p.g. o movimentista Comp.ti Firenze, Roma. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Presso Stazione F.S. Spezzano A.T. Scalo (Cosenza).

143) Cantoniere invalido di guerra Umberto Ronci, 45° Tronto Lavori Piadena (Milano), cambierebbe con p.g. Comp.to Roma. Lascia alloggio F.S. 6 vani, acqua, luce, accessori e ne chiede altro di almeno 4 vani. Scrivere: Casello Ferroviario km. 77+934 - Stazione F.S. Castellucchio (Mantova).

144) Manovale degli Uffici Paolo Morabito, Segreteria Compartimentale Reggio Calabria, con moglie e 5 figli, cambierebbe con p.g. Comp.ti Torino, Genova, Milano e Bologna. Lascia e chiede alloggio.

145) Cantoniere Nicolò Palmieri, 9° Tronco Partinico, linea Palermo Trapani, residenza Castellamare del Golfo, cambierebbe con p.g.Comp.to Milano, possibilmente tratta Milano-Mortara. Lascia e chiede alloggio. Scrivere: Scalo Ferroviario - Castellamare del Golfo (Trapani).

146) Segretario Capo, Pompeo Trani, Divisione Ragioneria Torino, cambierebbe con impiegato qualsiasi servizio Compartimento di Genova. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via Exilles, 20 bis - Torino.

147) Capo Stazione 1ª cl., Salvatore Apicella, Stazione Palma San Gennaro (Napoli), cambierebbe con p.g. comp.ti Firenze, Genova, Milano. Lascia e chiede alloggio 3 vani ed accessori. Scrivere: Stazione F.S. Palma S. Gennaro (Napoli).

148) Capo Stazione, Enea Anzivino, Stazione Como (Milano), cambierebbe con p.g. o Alunno anche gestionista Comp.to Napoli. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Stazione F.S. Como.

149) Operaio q.l.ª, Luigi Moranda, Montatore veicoli con abilitazione funzioni Verificatore, cambierebbe con p.g. Comp.ti Genova, Milano, Torino o Firenze. Lascia alloggio F.S. 4 vani e ne chiede altro almeno 3 vani. Scrivere: Via Reggio Calabria Is. 14 Ter, pal.B. n. 6 - Messina.

150) Assuntore, Francesco Tagliaferro, in servizio linea Terni-L'Aquila, 19° Tronco km.228+529 cambierebbe con p.g. Comp.ti Genova, Bologna, Firenze, Torino o Milano. Lascia alloggio F.S. 4 vani e ne chiede altro. Scrivere: Via S. Maria Magale n. 7 - Terni.

I LIBRI

"I TRASPORTI FERROVIARI"

E' stato recentemente pubblicato, ad opera dell'Avv. Ernesto Chimenti, già Avvocato Generale dello Stato in Roma, un interessante studio sulle disposizioni relative al contratto di trasporto merci per ferrovia, intitolato «I TRASPORTI FERROVIARI».

Si tratta della terza edizione di un'opera che per la sua impostazione e per la trattazione della materia può certamente considerarsi un «classico» della letteratura ferroviaria.

Alla illustrazione dettagliata ed approfondita delle diverse disposizioni che regolano il trasporto delle merci per ferrovia, quale è disciplinato dalla legge speciale, si aggiunge una chiara e lineare esposizione dei principi fondamentali di diritto in cui si inquadra l'istituto della spedizione ferroviaria con particolare riferimento al valore contrattuale della stessa ed ai suoi criteri differenziali rispetto al trasporto in genere disciplinato dal Codice Civile.

Al pregio proprio della natura istituzionale dell'opera si accompagna inoltre una penetrante disamina delle norme riferite alla soluzione dei casi che più frequentemente insorgono nella pratica commerciale e nel contenzioso dei trasporti.

Questa terza edizione risulta infine arricchita, rispetto alle precedenti, dagli apporti derivanti dall'evolversi della dottrina, della giurisprudenza e della stessa legislazione in materia di trasporti.

Purtroppo l'Avv. Ernesto Chimenti è recentemente scomparso ed è con animo veramente commosso che noi ricordiamo il contributo prezioso della Sua intelligenza e della Sua profonda preparazione giuridica allo studio della legislazione ferroviaria.

Per le caratteristiche che abbiamo innanzi illustrate l'opera si presenta particolarmente utile come guida pratica e come fonte di consultazione a quanti si occupano di questa materia ed a coloro che si preparano ad esami di cultura professionale ferroviaria.

Il volume è in vendita al prezzo di L. 2000 e per gentile concessioni dei familiari dello Scomparso, che intendono così onorarne la memoria, potrà essere ceduto ai lettori della nostra Rivista al prezzo di L. 1400.

Le richieste vanno indirizzate a Famiglia Chimenti via Reno, 21 - Roma.

FATTI DI CASA

Commissione d'avanzamento, graduatoria, ruolo chiuso, posti di pianta, primo, primo sessantuno: *ecco le espressioni che si colgono ad ogni piè sospinto per i corridoi di Villa Patrizi, nelle stazioni, nelle mense, all'uscita delle Officine, in questo scorcio dell'anno.*

Aggiungetevi il verbo FARE in quasi tutta la sua coniugazione: Mi hanno fatto - Ti fanno? - Mi dovrebbero fare - Stavolta mi faranno - Se non mi fanno... - *Aggiungetevi ancora un numero imprecisato di espressioni irriferibili su queste castigate colonne ed avrete un quadro abbastanza fedele dell'atmosfera che ogni anno, fra novembre e dicembre, aleggia negli ambienti di casa nostra.*

E' un periodo di comprensibile eccitazione per un buon numero di ferrovieri, dalle qualifiche più modeste a quelle più elevate. Ansie, speranze, timori, incertezze. Un periodo che sarebbe assai più sereno per tutti gli interessati se tutti conoscessero meglio il complesso ma nient'affatto misterioso meccanismo che presiede agli avanzamenti.

Una scarsa conoscenza del sistema non può che generare equivoci, confermare pregiudizi, avallare dubbi e sospetti.

Proprio per sgombrare il terreno da interpretazioni errate e nel tentativo di dare un nostro contributo per una chiarificazione ed una valutazione più serena dell'intera questione, ci è sembrato utile esaminare da vicino - Stato Giuridico alla mano (*) - gli aspetti essenziali.

Molti ferrovieri, ad esempio, ignorano o non valutano nella giusta misura la portata e gli effetti delle innovazioni introdotte dallo Stato Giuridico in materia di avanzamenti.

Tali innovazioni si sostanziano, in una rivalutazione dei due sistemi di selezione: a) *dello scrutinio per merito comparativo*, b) *del concorso interno per esami*, cui fa riscontro l'abolizione del sistema di avanzamento per anzianità.

Il criterio che ha prevalso nel nuovo ordinamento, è stato quello di dare la precedenza, nelle promozioni, ai più capaci e preparati a ricoprire il posto superiore e che le promozioni stesse risultino da una scelta *comparata* dei candidati, basata su prove e dimostrazioni concrete di effettive capacità e attitudini.

— Ma allora, — si chiederà taluno — l'anzianità non conta più nulla? Non contano più né la maturità né l'esperienza acquisita attraverso le quotidiane prestazioni di servizio?

Rispondiamo subito: — Non è affatto vero che l'anzianità sia diventata *di colpo* un elemento trascurabile agli effetti delle promozioni. Infatti i criteri fissati dal Consiglio d'Amministrazione per gli scrutini di merito comparativo prevedono la attribuzione di UNO SPECIFICO PUNTEGGIO PER OGNI ANNO DI ANZIANITA' NELLA QUALIFICA. La misura massima di tale punteggio varia in relazione alla qualifica d'avanzamento per la quale si procede allo scrutinio.

Sul sistema del merito comparativo si sono sempre mosse le più facili critiche ed obiezioni, poiché si ritiene che esso renda possibili arbitrii ed abusi. Si tratta in realtà di un sistema che, per essere efficiente, deve fondarsi su una procedura precisa e fornita di ogni possibile garanzia. Il precedente Regolamento del Personale si limitava a dettare disposizioni solo per alcune formalità procedurali mentre lo svolgimento degli scrutini e, in particolare, i criteri per la formazione delle graduatorie erano lasciati pressochè indeterminati. Al contrario, il nuovo S. G., molto opportunamente, ha introdotto tutta una serie di norme e cautele al fine di impedire, nei limiti sempre perfettibili dell'umana giustizia, il verificarsi di errate valutazioni o, peggio, di abusi ed arbitrii.

I nuovi criteri che informano gli scrutini d'avanzamento tendono infatti a garantire una rigorosa ed equa valutazione comparativa degli scrutinandi, ognuno dei quali è esaminato in relazione a ben otto elementi di valutazione, enunciati dall'art. 73 dello S. G. secondo i criteri stabiliti dal Consiglio d'Amm. Alcuni di questi elementi e precisamente *a)* le giornate di utilizzazione in funzioni superiori, *b)* l'anzianità di qualifica, *c)* la forma di assunzione (se per concorso o meno), sono di valutazione rigorosamente *vincolata*. In altre parole, ad essi deve essere attribuito un *punteggio fisso*, stabilito in maniera rigida e quindi non suscettibile di valutazione discrezionale o soggettiva da parte delle Commissioni d'avanzamento. Altri elementi-base dello scrutinio e precisamente quelli che si riferiscono alla preparazione professionale o ai titoli e requisiti individuali degli scrutinandi sono di valutazione *parzialmente vincolata*. Essi infatti sono strettamente connessi alle corrispondenti rubriche del rapporto informativo e di conseguenza non consentono alla Commissione di avanzamento che un limitato margine di valutazione discrezionale fra il minimo e il massimo del punteggio attribuibile a ciascun candidato.

I restanti elementi-base dello scrutinio e cioè *a)* l'attitudine a svolgere le funzioni della qualifica superiore, *b)* la qualità del servizio prestato, *c)* la cultura, sono di valutazione discrezionale e, segnatamente il primo e il secondo si risolvono in una valutazione riassuntiva dell'intera personalità dello scrutinando. Naturalmente « discrezionalità » non vuol dire che le Commissioni d'Avanzamento possano arbitrariamente valutare questi ultimi elementi, ma che si vuole invece mettere in condizioni le commissioni di giudicare entro limiti più ampi taluni aspetti e qualità degli scrutinandi, e ciò ad evitare che si possa pervenire a risultati che non rispecchiano fedelmente i valori effettivi.

La valutazione è effettuata col sistema dei coefficienti numerici (analogo a quello dei concorsi per titoli); con questo metodo, sommando le valutazioni relative a ciascuno degli elementi-base presi in considerazione, si ottiene una graduazione di merito che rispecchia il più fedelmente possibile il complesso dei requisiti e dei titoli posseduti da ciascun scrutinando.

La divulgazione data alla determinazione preventiva dei criteri di massi e dei coefficienti numerici, la prescrizione che i verbali di scrutinio contengano l'indicazione di tutti i titoli considerati nonché dei punteggi assegnati per ciascun titolo ad ognuno degli agenti scrutinati e il fatto che alle riunioni delle commissioni partecipino i rappresentanti del personale costituiscono ulteriori garanzie del rigore con cui il meccanismo delle promozioni si mette in moto, si svolge e si conclude.

Ed ora qualche parola sulle cause che hanno determinato una stasi negli avanzamenti per talune categorie di personale suscitando non poco malcontento tra gli interessati. Tali cause vanno ricercate nella quantità di provvedimenti contemplati da leggi speciali o scaturenti dalle norme transitorie dello S. G. Questi provvedimenti, mentre hanno accolto le legittime aspettative di talune categorie, hanno finito, in certi casi, per ripercuotersi negativamente su altre categorie di personale. I loro effetti sono peraltro in via di esaurimento. Comunque l'Azienda, nei limiti del possibile, cercherà di eliminare le anomalie e le disparità che si sono verificate e che ancora sussistono promovendo opportune modifiche allo S. G.

Un'altra domanda che ricorre spesso è la seguente:

— Come mai in certi Servizi le carriere sono più rapide e in altri meno? Non siamo forse tutti figli della stessa Azienda? —

La stasi negli avanzamenti che si è verificata in certi Servizi rispetto a certi altri, è la conseguenza di situazioni particolari o eccezionali, durante le quali, per far fronte alle accresciute necessità di servizio, fu indispensabile aumentare il numero degli effettivi. Venute a mancare le cause determinanti (ricostruzione, ecc.) si è verificato un superaffollamento delle piante rispetto alle reali esigenze di una situazione ormai normalizzata.

D'altra parte, in casi del genere, non è facile sistemare il personale eccedente in altri impianti poiché si tratta di personale che, per la sua particolare specializzazione, ben raramente, può essere convenientemente utilizzato altrove.

A queste situazioni anomale l'Azienda sta tuttavia cercando di porre rimedio.

* * *

E con ciò riteniamo di aver fatto, sia pure sommariamente, il punto della situazione. Vorremmo però concludere con un rapido sguardo al futuro. Possiamo infatti anticiparvi che l'Azienda si adoprerà fattivamente per migliorare la situazione attuale e in particolare che saranno formulate le opportune proposte legislative, *a)* per estendere il sistema dei ruoli aperti per quelle qualifiche cui ineriscono funzioni sostanzialmente identiche, *b)* per prevedere promozioni in soprannumero e consentire l'avanzamento — anche con decorrenza retroattiva — a talune qualifiche (come ad esempio quella di Usciere) che per effetto dell'applicazione di norme speciali presentano una pianta completamente satura. Infine, altre iniziative allo studio tendono a consentire una più larga concessione di aumenti anticipati di stipendio e di promozioni onorifiche.

Se è vero quindi che da qualche parte si lamentano situazioni non del tutto soddisfacenti, è altrettanto vero che l'Azienda si preoccupa di rimuoverle e che l'avvenire non è poi così nero come lo si dipinge.

Intanto, a tutti quelli che in questi giorni sfogliano la margherita: — *mi fanno, non mi fanno* — giunga l'augurio più cordiale di VOCI DELLA ROTAIA.

(*) Cfr. Lo Stato Giuridico del Personale delle FS commentato da B. Coratelli e A. Jacurto pag. 113 e segg.

A grado nuovo cappello nuovo

PREMIATI I PIU' BRAVI NEI COLLEGI DI SENIGALLIA E PORTO S. GIORGIO

Significativa come ogni anno la cerimonia della riapertura ufficiale dell'anno scolastico, che ha avuto luogo nei due Collegi O.P. del Compartimento di Ancona: Porto S. Giorgio e Senigallia.

In quest'ultima località la cerimonia, svoltasi con l'intervento del Direttore Comp.le, di Funzionari dell'Opera di Previdenza e dell'Azienda ferroviaria, di Presidi e Professori delle scuole cittadine, è stata onorata dalla presenza di S.E. il Vescovo di Senigallia e del Prefetto di Ancona. Dopo l'alza bandiera e la celebrazione della Messa, il Presule ha rivolto ai giovani un saluto caloroso, invitandoli ad elevare nello studio lo spirito e la mente ed il Direttore del Collegio professor Torraca, ha illustrato le direttrici principali dell'esperienza pedagogica attuata nell'istituto ed ha ricordato i più importanti risultati finora conseguiti.

Il Direttore Comp.le ing. Robert, dopo aver porto il saluto del Direttore Generale ed esortato i giovani ospiti ad essere degni della fiducia riposta in loro, ha messo in risalto i risultati scolastici del 1959-60 (72% di promossi nelle Sezioni maschili e 88,2% di promossi nella Sezione femminile), dei quali testimoniano anche i premi a suo tempo attribuiti e consegnati nel corso della cerimonia.

Sono stati premiati 13 allievi ed allieve con somme di denaro da L. 8.000 a L. 25.000, depositate su libretti postali fruttiferi.

E' seguita la « vernice » di una mostra di lavori di pittura, di disegno, di ceramica ed opere in ferro e rafia, apprestata con proprietà e buon gusto nello spazioso salone del Collegio Femminile. L'esposizione già alla sua 3 edizione, ha rivelato, specie tra i giovani pittori, un notevole affinamento della tecnica ed una maturazione che, per alcuni, potrà preludere a più importanti affermazioni.

Anche a Porto S. Giorgio la cerimonia dell'inaugurazione dell'anno scolastico si è svolta con l'intervento del Direttore Comp. e delle stesse Autorità dell'Opera di Previdenza e del Comp.to nonché di Autorità scolastiche e di professori.

Viva commozione ha destato la cerimonia svoltasi nel Sacrario del Collegio che ricorda il sacrificio dei ferrovieri caduti sul lavoro.

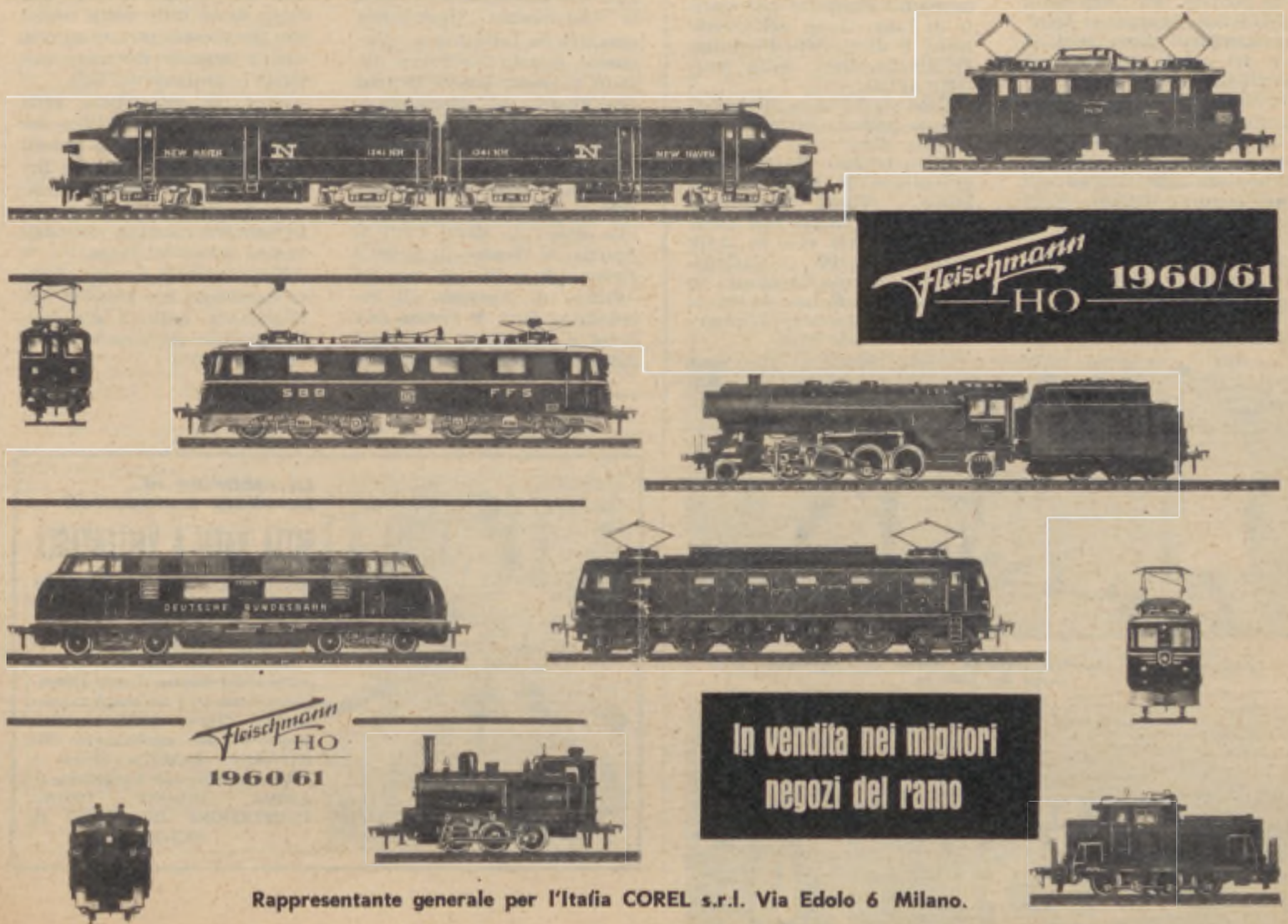
Nella sala del Cinema Italia, dopo il saluto ed il discorso del Direttore del Collegio, prof. Ambrosi, la Signora Cardani, figlia del defunto Ispettore Cardani — inventore del blocco semiautomatico — ha ricordato la figura del padre, al cui nome ha voluto intestare due premi da assegnare agli allievi che nell'anno scolastico 1959-60, hanno conseguito presso l'Istituto Industriale di Fermo, i migliori risultati negli esami di diploma nella specialità meccanica ed elettromeccanica. I due premi, di L. 125.000 cadauno, sono andati ai Periti Industriali Mario Varini e Onofrio Vecchio.

L'ing. Robert dopo aver ricordato anche qui i risultati dell'anno scolastico precedente (90 per cento dei promossi) e le più salienti vicende dell'anno collegiale, ha porto un cordiale saluto ai nuovi ospiti incoraggiandoli a fondersi nella vasta famiglia che rappresenta il Collegio, incitando gli « anziani » ad essere loro di esempio e di aiuto. E' seguita la premiazione di 16 convittori distintisi nello scorso anno.

Nel salone del Collegio le Autorità intervenute hanno visitato una mostra di pittura, in cui si esponevano opere degli allievi.

A. R.

Il Direttore Compartimentale, ing. Robert, consegna il premio a un allievo del Collegio di Porto S. Giorgio



A Cracovia il IV Campionato Internazionale USIC

DUE MEDAGLIE D'ARGENTO AGLI ATLETI ITALIANI

Il 4° Campionato Internazionale di Atletica Leggera fra ferrovieri ha avuto luogo a Cracovia sotto l'egida della «Union Sportive Internationale des Cheminots» (U.S.I.C.).

La rappresentativa italiana, benchè composta soltanto da 12 alteti, ha ottimamente figurato, classificandosi al 6° posto nella graduatoria generale ed al primo posto tra le squadre dei Paesi dell'Europa occidentale. Nelle formazioni della Polonia, dell'Ungheria e dell'U.R.S.S. figuravano ferrovieri campioni olimpionici, alcuni dei quali laureatisi nei recenti Giochi di Roma.

Perfetta la organizzazione del Campionato sia dal punto di vista tecnico che logistico, e calorose le accoglienze riservate agli atleti ed agli organizzatori italiani, fatti segno a particolari manifestazioni di cordialità e di simpatia da parte dei colleghi polacchi e della cittadinanza.

Il Comitato Olimpico Nazionale Italiano (C.O.N.I.) è intervenuto a favore del D.L.F. facilitando tecnicamente l'allestimento della squadra e contribuendo alle spese per la partecipazione al Campionato: conseguenza, questa, del riconoscimento ufficiale, della attività sportiva del D.L.F. sia in campo nazionale che internazionale.

Al 4° Campionato Internazionale di atletica leggera hanno preso parte le Organizzazioni sportive ferroviarie di 14 Paesi Europei che si sono classificate nel seguente ordine:

1) U.R.S.S. - 2) Germania Orientale - 3) Polonia - 4) Ungheria - 5) Cecoslovacchia 6) Italia - 7) Norvegia - 8) Finlandia - 9) Germania Occidentale - 10) Svizzera - 11) Inghilterra - 12) Francia - 13) Svezia - 14) Austria.

Gli atleti della équipe italiana si sono aggiudicati due medaglie d'argento per merito di Luigi Guidi nel giavellotto, e di Carletti-Pierluigi-Bordin-Cavalieri, nella staffetta 4x100.

Sono stati inoltre migliorati cinque primati nazionali nelle gare di:

Salto triplo - Vanni Rodeghiero con m. 14,25; salto in lungo - Vanni Rodeghiero con m. 7,10; Salto con l'asta Gasperi Mario con m. 3,60; Staffetta 4x100 - Carletti-Pierluigi-Bordin-Cavalieri in 42"9/10; Staffetta 4x400 - Torresani - Martella - Zordan - Carletti in 3'29"3/10.

I componenti la squadra italiana. Sotto: un passaggio della corsa dei 5000 m.

"LA CENA" di Mario Cinti "Penna d'oro 1960"

In una atmosfera di entusiasmo, nel suggestivo ambiente del Salone del Palazzo degli Anziani in Ancona, si è conclusa la seconda edizione del Premio Nazionale di Narrativa «Penna d'Oro Ferroviaria».

La realizzazione della manifestazione è stata affidata anche quest'anno al Sodalizio anconetano ed anche quest'anno i Dirigenti del Sodalizio hanno voluto dimostrare, con una organizzazione perfetta e ricca di motivi che sono valsi a sottolineare il particolare carattere della cerimonia, quanto essi tengano a conservare alla città di Ancona il privilegio di ospitare una manifestazione culturale tra le più significative e sentite in campo dopolavoristico ferroviario.

Tra le 106 opere, tutte di notevole valore letterario, pervenute alla segreteria del Premio, la Commissione Giudicatrice, composta da Livio Arena - Presidente, Alberto Ciambricco, Augusto Finocchi, Ermete Grifoni, Leo Vitalini, ha selezionato le nove opere migliori, assegnando i premi secondo la graduatoria seguente:

«Penna d'Oro ferroviaria 1960» e L. 80.000, al racconto «La cena» di Mario Cinti di Ancona. *2° Premio - L. 50.000 e diploma di merito*, al racconto «Vento» di Fernando Di Benedetto di Silvi. *3° Premio Lire 20.000 e diploma di merito*, al racconto «Il piccolo binario della valle» di Guido Pietropaoli di Roma. *4° Premio: pregevole pubblicazione e diploma di merito*, al racconto «La figlia del deviatore» di Giuseppe Cantagalli di Lugo. *5° Premio: pregevole pubblicazione e diploma di merito*, al racconto «L'ultima primavera» di Francesco Cutillo di Roma. *6° Premio: pregevole pubblicazione e diploma di merito*, al racconto «Ricordi lontani» di Mario Centoni di Lucca.

Sono stati segnalati i racconti: «Badolato: sera del 15 novembre 1955» di Romeo Forni di Bologna; «Settembre alla mensa» di Pierluigi Grasso di Livorno; «Un treno per Luigi» di Salvatore Ascenzi di Roma.

La cerimonia della proclamazione dei vincitori ha avuto luogo, come si detto, nel Salone del Palazzo degli Anziani di Ancona, alla presenza del Prefetto e del Sindaco di Ancona, del Direttore Compartimentale, del Capo dell'Ufficio Centrale del Dopolavoro e di numerose altre Autorità civili, ecclesiastiche e ferroviarie.

L'Ing. Robert ha rivolto ai presenti parole di saluto ed ha espresso ai premiati il suo vivo compiacimento, cui si è associato l'Avv. Cutrona il quale, portando il saluto del Direttore Generale, ha voluto sottolineare quanto volentieri l'Istituzione dopolavoristica intervenga a sostenere ed incoraggiare con i più larghi mezzi tutte quelle iniziative che possano portare ad una sempre maggiore elevazione culturale e spirituale dei Soci.

Nelle ore pomeridiane dello stesso giorno, la comitiva dei premiati, delle Autorità e degli organizzatori si è portata a Recanati, ove, per gentile concessione dei Conti Leopardi, ha effettuato una completa visita della casa natale del Poeta.

Non altrimenti e meglio poteva concludersi una giornata così interamente dedicata alla esaltazione della più pura tra tutte le forme d'arte.

La fabbrica di bambole e giocattoli

DITTA RATTI & VALLENZASCA

ARONA (NOVARA) TEL. 2007-2008
TORINO - VIA SAN QUINTINO, 40 Tel. 51.588
MILANO - CORSO ITALIA, 48 Tel. 31.500

mette a disposizione di tutti i Dopolavoro Ferroviari il più completo campionario d'Italia: 3.000 giocattoli diversi, a prezzi assolutamente IMBATTIBILI! Richiedete offerte e visitate le nostre Sale Campionarie in ARONA - MILANO - TORINO ESPORTAZIONE IN TUTTO IL MONDO

CENTO FOTOGRAFI-ARTISTI AD ACQUI TERME

Primo premio, sezione bianco e nero, soggetto ferroviario: autore, Nicola Vignoli

Primo premio, sezione bianco e nero soggetto libero: autore, Vittorio Rainero

La fotografia è indubbiamente uno degli *hobby* più diffusi tra i ferrovieri. Infatti, sono migliaia i ferrovieri che amano collezionare immagini di attimi di vita, colte nel corso d'un avvenimento, di una gita, di un incontro; o riprese dalle cose della vita di tutti i giorni; o create, inventando accostamenti, composizioni, irreali plasticità di luci.

L'amore per la fotografia nasce col primo ritratto di famiglia e, quando nasce, ha in sé il sapore d'un successo che sarà felice, che è lì, a portata di mano. Sembra, allora, che le immagini entrino nella macchinetta a fuoco fisso, quasi spontaneamente, libere e pulite, sollecitate solo dal piccolo scatto dell'otturatore.

Tempi beati, quelli della macchinetta a fuoco fisso! Quelli dell'occhio ancora vergine che vede tutto bello, limpido e netto, belle e limpide anche certe sorridenti facce in primo piano, marcate da ombre impossibili, immerse in un bagno di nebbia rugiadosa...

Sono questi gli anni facili di ogni fotografo; poi — non importa quanto tempo è passato — nella mente del neofita nasce un'idea altrettanto semplice e logica quanto la tentazione di Adamo:

— Se sono già tanto bravo con una macchinetta da quattro soldi, con una macchina XY, ottica YZ e con un esposimetro YX... farò cose mai viste!

E munitosi di quella tale macchina, il fotografo novello fa veramente cose mai viste, cose che continueranno a non essere viste per un pezzo, proprio perché, ora, egli si rende conto delle difficoltà che dovrà imparare a superare per ottenere una *bella fotografia*, tale da poter essere mostrata, senza dover arrossire anche ai competenti.

E' a questo punto che l'amore per la fotografia diventa passione; è da qui che si comincia a studiare, a leggere riviste specializzate, ad assistere a conferenze a lezioni.

Ormai è davvero lontano il tempo in cui ci si preoccupava della foto di famiglia e solo di quella. Ora i problemi sono diversi: l'inquadratura, l'illuminazione, la profondità; e, più ancora, il contenuto, il significato la funzionalità di quella inquadratura, di quella illuminazione rispetto alla carica emotiva che è nel soggetto, al momento psicologico, ad un particolare effetto suggestivo che si vuole ottenere.

3 pose buone su 36, 8 su 36, 1 su 16, 5 su 16, 2 su 12, 6 su 12, 9 su 12, 11 su 12...

Sono occorsi molti anni di studio e di esperienza; ma ora il «fotografo novello» è un *vero* fotografo. E' uno di quelli che parlano senza presunzione, che accettano consigli, che osservano il lavoro degli altri, senza facili entusiasmi, né critiche cattive; è uno dei tanti appassionati che hanno fatto della loro macchina fotografica un magico strumento d'Arte.

* * *

Di questi fotografi-artisti ne abbiamo incontrati un centinaio ad Acqui Terme. E non sembri strano il fatto che erano tutti ferrovieri, dato che, proprio nel salone dell'Hotel Terme di Acqui, si inaugurava la Mostra Nazionale di Fotografia Artistica, indetta dall'Ufficio Centrale Dopolavoro e organizzata dal locale D.L.F.

E' stata una manifestazione davvero ben riuscita, da qualsiasi punto di vista la si voglia considerare. Ottima la organizzazione, nutrita la partecipazione (sono affluite complessivamente 479 opere, fra le quali la Commissione selezionatrice ha scelto le 198 da ammettere alla Mostra), notevolissimo il valore artistico delle realizzazioni, sia per il bianco-nero che per il colore.

Parlare di ciascuna delle opere che sono state esposte alla Mostra Nazionale di Acqui, sarebbe impossibile; né sarebbe opportuno parlare solo di alcune di esse, dato che, come sempre accade per opere tutte ad un alto livello artistico, lo scarto dei valori ci è sembrato appena percettibile ed è perciò, che, ora, ci sarebbe estremamente difficile stabilire un ordine di precedenza.

Tutti bravi; tutti indistintamente, bravi! E l'ammirazione ed il consenso del pubblico sono stati giusto premio per ciascuno dei 93 espositori.

Ed ecco i nomi dei «Bravissimi» che una Giuria di esperti, particolarmente qualificati in campo nazionale, ha voluto indicare quali vincitori della rassegna:

Bianco-nero soggetto libero: 1) Nicola Vignoli; 2) Giorgio Rigacci; 3) Enrico Corino.

Bianco-nero soggetto ferroviario: 1) Vittorio Rainero; 2) Mario Ghignola; 3) Franco Ottaviani.

Diapositiva a colori: 1) Antonio Greborio; 2) Ugo Massa; 3) Vittorio Rainero.

Colore su carta: 1) Giuseppe Chimienti e Giulio Marchetti (a pari merito).

Il premio alla migliore opera a soggetto ferroviario costituiva la novità di quest'anno ed è stato offerto dalla Sezione Relazioni Aziendali con l'intento di stimolare i nostri fotografi-artisti a rivolgere la loro attenzione ai molti motivi umani e suggestivi che offre la vita ferroviaria in ogni suo aspetto.

Della perfetta organizzazione della Mostra si è già detto sopra; ma vogliamo qui ringraziare ancora il collega Cino Chiodo, Presidente del D.L.F. di Acqui Terme, per il buon lavoro svolto, nonché gli Enti e le Autorità locali che in ogni momento hanno seguito e sostenuto la sua opera, collaborando con cordiale simpatia alla buona riuscita della Manifestazione.

A. F.

BORSE DI STUDIO E PREMI AI FIGLI DEI FERROVIERI

Nel fascicolo di luglio della Rivista «La Tecnica Professionale», sono stati pubblicati i Bandi riguardanti Borse di Studio e Premi che il Collegio degli Ingegneri Ferrovieri Italiani ha messo a disposizione dei figli dei Soci e dei figli dei Ferrovieri.

Si ricorda che il termine utile per la presentazione delle domande è stato prorogato al 31 dicembre prossimo, ad eccezione del «Premio Prosperi» che, essendo destinato all'acquisto di libri all'inizio dell'anno scolastico, mantiene invariata la primitiva data di scadenza.

2ª MOSTRA FILATELICA A FIRENZE

Nei giorni 20 e 21 Dicembre avrà luogo a Firenze, nei locali del Dopolavoro Ferroviario di via S. Gallo n. 10, la 2a Mostra Filatelica Sociale. Presso la Mostra funzionerà un ufficio postale con l'annullo della manifestazione e verrà posta in vendita, al prezzo di L. 40, un'artistica cartolina a soggetto filatelico-ferroviario. Tre cartoline saranno cedute al prezzo di L. 100. Ogni eventuale ordinazione dovrà essere accompagnata dal relativo importo più spese postali e affrancatura della cartolina.

Da anni nella prima domenica di ottobre, si riuniscono a Roma (nella foto, la riunione di quest'anno: 26 anniversario) i Sottocapi di stazione assunti, con pubblico concorso, in data 1° ottobre 1934. Dei 77 assunti a quella data ne sono ora in servizio 53 con le seguenti qualifiche: Ispettore Capo Superiore 1, Ispettore Capo 1, Ispettore P.le 4, Ispett. di 1 cl. 5, Segretario Superiore 1, Segretari Capi 9, Segr. Tecn. Capo 1, Revisori Capi 3, Capi Stazione 3, Capi Stazione P.le 23 e Capi Gest. P.le 5.

ANCONA

● **Colleghi ed amici** hanno festeggiato l'Isp.P.le cav. Domenico Gobbi ed il Segr. Sup. Ettore Manganelli della Divisione Ragioneria in occasione del loro collocamento in quiescenza, e rinnovano a mezzo di «Voci» l'augurio di salute e di serenità.

● **Hanno lasciato il servizio** attivo per raggiunti limiti di età il Capo Deposito Sup. Federico Luigi De Caroli, Titolare del Deposito Locomotive di Ancona ed il cav. Abdenago Baleani, Segretario Sup., Dirigente Amministrativo dell'Impianto stesso. I due funzionari sono stati festeggiati vivamente dai colleghi e dal personale. Auguri vivissimi.

● **CICOGNA EXPRESS:** Floriano, terzogenito al Coadiutore Tecn. P.le Walter Macchione della Divisione Lavori. Congratulazioni ai genitori ed auguri al piccolo.

A. Rosso

BARI

● **A Bari S. Spirito,** si è proceduto alla posa della prima pietra della costruenda palazzina sociale della cooperativa Ferrovieri «Scudo Crociato». Alla cerimonia era presente l'on. Aldo Moro, il quale, unitamente alle altre Autorità intervenute, il Prefetto, il Direttore Comp.le ing. Bastianelli, il Questore, il Sindaco di Bari, ha firmato la rituale pergamena racchiusa nella prima pietra.

● **Presenti il Ministro on. Pastore,** il Direttore Comp.le ed altre Autorità, è stato inaugurato a Mola di Bari il sottopassaggio ferroviario costruito con il finanziamento della Cassa per il Mezzogiorno. E' stata così soddisfatta una viva aspirazione dei cittadini molaresi.

● **Presso gli Impianti I.E. e Trazione** di Bari e Foggia, ad iniziativa del Cappellano Comp.le, Don Buono, si è ripetuto anche quest'anno il mesto rito in suffragio dei nostri fratelli Caduti sul Lavoro, con funzioni religiose alle quali hanno assistito, con i familiari degli scomparsi, numerosi agenti anche di altri impianti.

● **In sostituzione** dell'Ispettore Capo Superiore dr. Tommaso Guercia, trasferito a Napoli, è stato chiamato a dirigere la Divisione Commerciale l'Ispettore Capo comm. rag. Giuseppe Alessandri, proveniente da Firenze. Al dr. Guercia il saluto più affettuoso ed al comm. Alessandri il nostro più cordiale benvenuto.

● **Raramente, in una cerimonia di commiato,** si è avuta una manifestazione così spontanea e calda d'affetti come per l'amico cav. Arrigo D'Erasmo, della Divisione Lavori, che ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età. Alle brevi indovinate parole indirizzate al buon Arrigo dal Capo Divisione ing. Stiassi, è seguita una manifestazione di simpatia che ha letteralmente sommerso il festeggiato. Pure festeggiati i Capi Gestione di 1° a.p. Tommaso Dimatteo ed Andrea Di Ceglie. A tutti e tre ripetiamo il nostro augurio di lunga vita serena tra gli affetti più cari.

● **MARCIA NUZIALE:** per il dr. Silvio Del Gatto, della Divisione Ragioneria, e la gentile sig.na Cesira Grassi. Rallegramenti.

● **CICOGNA EXPRESS:** tre gemelli: Maria, Maddalena e Grazia al Cantoniere Bernardo Angelini, del 21° Tronco. Felicitazioni ed auguri.

N. Zingarelli

BOLOGNA

● **Lo scorso mese** S.E. il Cardinal Lercaro ha benedetto la Cappella della Stazione di Bologna, cui sono state apportate, un po' col concorso di tutti, migliorie sostanziali sia in ordine a funzionalità e capienza che sotto l'aspetto estetico-artistico. Nella rinnovata Chiesetta, ampliata e decorata con pregevoli terrecotte e ceramiche faentine, Autorità cittadine e ferrovieri d'ogni livello hanno partecipato al Sacro Rito celebrato dall'Arcivescovo il quale, a commento del telegramma inviato dal Pontefice, che ha donato un prezioso calice, ha detto: «Noi siamo cittadini del Cielo che passiamo in una città terrestre. Possiamo bene sentire ciò in una stazione ferroviaria e meglio ancora nella sua Chiesetta».

Chi, passando da Bologna C/le, vorrà raccogliersi un momento nella bella casa del Signore, avrà modo di ammirare, nel piccolo complesso, un'autentica opera d'arte dovuta essenzialmente alla iniziativa costante del Cappellano compartimentale don Libero Nanni ed all'interessamento fattivo del Direttore Comp/le, ing. Alessandri.

● **Modena ha il primo negozio** «La provvida» del Compartimento, in cui la clientela si serve da sè. Negli ampi e funzionali locali di via Ganaceto 40/q, arredati secondo i dettami della moderna tecnica del «self service», l'istituzione si aggiorna e si rinnova per meglio assolvere la sua funzione calmieratrice dei prezzi del mercato al minuto, in favore della famiglie dei ferrovieri.

● **Giorgio Mascalchi** della Segreteria Comp/le ha esposto di nuovo alla Galleria del Voltone. Il suo cromatismo acceso e minaccioso, che si manifesta specialmente nei paesaggi, la sua produzione preferita, ha suscitato vivo interesse tra i visitatori.

● **In un noto locale di Rimini** è stato festeggiato da superiori, colleghi e dipendenti il Cavaliere della Repubblica Giuseppe Aldini, messo in quiescenza per raggiunti limiti d'età e di servizio (42 anni). Nell'occasione gli sono state offerte le onorificenze del titolo da poco ricevuto. Col Cav. Aldini, lascia il servizio uno dei più valenti e competenti Funzionari del Compartimento; a lui vadano gli auguri di tutti i ferrovieri che lo conoscono e quelli di «Voci della rotaia».

Sono stati collocati a riposo: Macc. Vando Gianni (D.L. Bol. C/le); Dev. Francesco Arcangeli (Imola); C.St.P/le Mario Zanlari (Pracchia); Aiut. a. p. Antonino Grillo (Bol.C/le); Macch. Marino Crescimbene (D.L. Bol.S. Don); C.P.V.I° Armando Santarelli (D.P. V. Bol.C/le); Macch. 1° Mario Torlaschi (D.L. Piacenza); C. Gest. P/le Giacomo Barbetta (Bol. C/le); Ass.Staz. Pietro Cassani (Imola); Cant. Ermegildo Cardin (Monselice); C.St.P/le Alessandro Spallazzi (Molino del Pallone); C.St.P/le Giuseppe Romano (Parma); C.Gest. P/le Vittorio Primo (Forlì); A tutti il saluto augurale di «Voci».

A. Sensi

CAGLIARI

● **Nei locali del Nido d'Infanzia** a cura dell'Assistentato Sociale ha avuto inizio una attività di Gruppo, creativa e ricreativa, alla quale prendono parte numerosi figli di nostri agenti cagliaritani.

● **Binario dieci:** l'alunno a.p. Giuseppe Lai della Stazione di Solarussa ha conseguito il diploma di Ragioniere. Rallegramenti.

● **Sono stati collocati in quiescenza:** Achille Castello, Operaio qualif. 1° cl. del Deposito Locomotive di Cagliari; Cav. Umberto Petringa, Capo Stazione P.le, Titolare della Stazione di Sassari e Salvatore Podda Coadiutore Capo della Segreteria Compartimentale. Vivissimi auguri.

● **Sono entrati a far parte della famiglia ferroviaria:** I manovali Francesco Mascia e Edmondo Matta, i quali sono stati destinati al Deposito Locomotive di Cagliari. Benvenuti da parte di «Voci».

A. Luchi

FIRENZE

(Servizio Materiale e Trazione)

● **I Funzionari e gli Agenti tutti** del Servizio Trazione hanno appreso col più vivo piacere la nomina del Dott. Ing. Gino Castellini a Direttore titolare del Servizio e, mentre gli esprimono i più sinceri rallegramenti, tengono ad assicurarlo della loro fedele collaborazione.

● **L'Ispettore Capo Cav. Bruno Consani** — per molti anni appartenente alla Contabilità ruoli del Servizio e poi dirigente di una Sezione dell'Ufficio Ragioneria M.T. — è stato collocato in quiescenza. Al Cav. Consani, al quale i trazionisti sono sempre ricorsi per chiarire dubbi concernenti le varie trattenute ricevendo sempre cortesi risposte (e, purtroppo... pochi rimborsi!), i ringraziamenti e gli auguri di tutti. Anche all'Applicato Capo Francesco De Natale, recentemente andato in pensione, molti auguri di «Voci della rotaia» e dei superiori e colleghi.

A. Giuliattini

(Dagli impianti)

● **Presso la mensa** del Dopolavoro Ferroviario di Firenze si sono riuniti i soci della sezione caccia e pesca per la tradizionale «Cena di riconciliazione», che ha segnato la chiusura della intensa attività stagionale. Insieme ai Capi Divisione d'esercizio e ad altri funzionari, è intervenuto, quale ospite d'onore, il Direttore Compartimentale, ing. Bagnoli, il quale, dopo aver pronunziato un breve discorso di saluto e di augurio, ha consegnato ai vincitori delle gare i premi messi in palio dal sodalizio.

● **In attuazione del programma** predisposto per il corrente anno, altri dodici alloggi patrimoniali, facenti parte di un edificio a cinque piani, sorto a Firenze in via Paisiello, sono stati consegnati ad altrettante famiglie di ferrovieri. La consegna delle chiavi, avvenuta dopo la benedizione dei locali, è stata effettuata dal Direttore Compartimentale con una simpatica cerimonia alla quale erano presenti numerosi ferrovieri ed i familiari degli assegnatari degli appartamenti.

● **Sono stati collocati a riposo** per limiti di età: gli Applicati Capi Lorenzo Bianchi ed Elvira Conte Lillo, della Divisione Ragioneria; il Capo Sezione Principale Odoardo Caccialupi, del Riparto Traffico di Pisa; il Capo Stazione Principale Elio Conti, della stazione di Firenze S.M.N.; il Conduttore Giulio Fambrini, del Deposito Personale Viaggiante di Livorno; l'Aiutante a.p. Luigi Cossu, della stazione di Grosseto; il Deviatore Capo Bisio Manzi, della Stazione di Livorno centrale; i Capo Treno di 1ª cl. Corfù Marini e Michele Fiorasi, rispettivamente dei Depositi Locomotive di Livorno e Firenze; il Capo Squadra della linea Ugo Bernardeschi,

VIVONO NEL RICORDO

CADUTI SUL LAVORO

Comp.to Genova: Giovanni Fontanesi, Macchinista 1ª cl., deceduto in un incidente di servizio il 29 ottobre 1960 tra le Stazioni di Savona e Albissola.

Comp.to Milano: Virginio Mussio, Capo Squadra Deviatori, stazione Bergamo, deceduto sul lavoro il 24.10.60, in seguito ad investimento di locomotiva di manovra.

Ai familiari le espressioni della nostra commossa solidarietà.

Una brillante affermazione sportiva ha conseguito Silvano Consolati, di 18 anni, figlio del Verificatore di 1ª cl. Enrico Consolati della Stazione di Trento. Nei recenti campionati nazionali di ciclismo su strada per allievi, svoltisi ad Osimo, il giovane Consolati si è laureato Campione italiano. Complimenti e mille auguri! (R. G.)

del 28° tronco di Collesalvetti; l'Applicato Capo Maria Luisa Luciano Meoli, della Divisione Lavori di Pisa; il Cantoniere Ivo Simonatti, del 5° tronco di Pistoia. Giungano a tutti i più fervidi auguri.

● **Per limiti di età**, dopo 43 anni di servizio, ha lasciato la Azienda il Conduttore Antonio Manetti del Dep.Pers.Viagg. di Pisa. All'Anziano della Rotaia, festeggiato dai colleghi del Deposito pisano, inviamo il nostro affettuoso saluto augurale.

A. d'Errico

GENOVA

● **Nella ricorrenza del 4 novembre**, nella sala d'aspetto di 1ª cl. della stazione di Genova Principe, è stata celebrata una messa in suffragio dei Caduti per la Patria. Al sacro rito, officiato dal Cappellano dei Ferrovieri, Padre Biancolini, erano presenti il Direttore Comp.le, ing. Navaretti, le rappresentanze combattentistiche e d'arma e numeroso personale.

● **A cura della Divisione I.E.**, è stata inaugurata a Genova Principe una nuova aula per i corsi d'istruzione del personale dipendente. Alla cerimonia, durante la quale l'ing. Finzi, Direttore dei Corsi, ha illustrato l'importanza e la necessità dell'istruzione professionale del personale ferroviario, erano presenti, assieme a un folto gruppo di tecnici e operai, il Direttore Centrale, ing. Pannunzio e l'ing. Navaretti.

● **Nei locali del Cinematografo** del Dopolavoro di Sampierdarena, è stato proiettato il documentario «Uomo-Macchina-Uomo», riguardante gli impianti di Genova, realizzato a cura della Sezione Documentazione di Roma. Accanto all'ing. Navaretti, numeroso personale ha assistito allo spettacolo con vivo interesse.

● **Il Capo Stazione P.le** Attilio Piscopo, in servizio alla stazione di Finale Ligure Marina, è stato recentemente insignito della Onorificenza di Cavaliere dell'Ordine «Al merito della Repubblica». Vivissime felicitazioni.

A. Battaglia

MILANO

● **Con anticipo sui termini previsti**, è stato ultimato il raddoppio sulla linea Domodossola-Milano, col completamento del raccordo dal km. 25+032 al km. 50+704, fra le stazioni di Somma Lombardo e Sesto Calende. Il Direttore Generale ha fatto pervenire il suo plauso ai Dirigenti, tecnici e maestranze che hanno contribuito alla esecuzione dei lavori. L'intera linea potrà in tal modo smaltire il notevole traffico, soprattutto internazionale, con maggiore rapidità.

● **L'annuale della Vittoria**, è stato ricordato a Milano C.le, presente il Direttore Comp.le, ing. Forte, autorità e delegati delle Associazioni dei Combattenti e di altri Gruppi aziendali. Nel corso della cerimonia, tre corone d'alloro (offerte dall'Azienda, dalla A.N. C.R. ferrovieri, dal personale di Stazione) sono state deposte ai piedi della lapide che ricorda i Caduti di tutte le guerre. Analoghe cerimonie si sono avute presso altri Impianti del Compartimento.

● **Il concorso per l'abbellimento floreale** degli Impianti del Compartimento per l'anno 1960 si è concluso col seguente risultato: sette premi fuori graduatoria assegnati alle Stazioni di Sesto Calende (invitata a rappresentare il Compartimento alla finale del Concorso nazionale), Varenna Esino, Domodossola, Bergamo, Voghera, al Deposito Locomotive di Milano Sm.to, al 27° Tronco Lavori di Morbegno; 51 primi premi; 47 secondi premi e 50 terzi premi.

● **Il personale della Stazione** di Milano-Greco-Pirelli, nel porgere il saluto di commiato al titolare uscente, C.S.P.le Gaetano Ranieri, chiamato alla dirigenza della Stazione di Piacenza, gli ha fatto dono della Croce di Cavaliere all'Ordine della Repubblica, onorificenza di cui era stato recentemente insignito dal Capo dello Stato. Tramite «Voci della Rotaia» il personale desidera porgere anche il saluto di benvenuto al nuovo titolare Orlando Di Matteo, già C.S.P.le ad Arcore.

L. Paina

NAPOLI

● **Cecilia Di Fiore**, figlia del Capo Tecnico Ciro, dell'Officina di Granili (Collaudi), è una bambina eccezionale. Alunna della quinta elementare della Scuola «G. Nobile» di Napoli, ha vinto la gara di composizione letteraria indetta dal Patronato Scolastico, meritandosi così un soggiorno di cinque giorni a Roma.

Nello stesso tempo ha vinto la medaglia d'oro nel Concorso sulla «Vita di Garibaldi», bandito dal giornale «Il Mattino» di Napoli. Il tema premiato aveva come titolo: «Garibaldi e il canto dell'usignolo».

Infine Cecilia ha superato brillantemente gli esami per l'ammissione alle scuole medie ed attualmente frequenta la prima presso la scuola «G. Leopardi» di Napoli. Auguriamo alla bravissima bambina le migliori soddisfazioni.

Remo Rainone (classe 1901), Capotreno 1ª cl. presso il Deposito Personale Viaggiante di Foggia, è un veterano della categoria. Assunto nel lontano 1916, egli detiene un ambito primato: quello della regolarità di partenza ai treni comandati. Perciò oggi, volendolo insignire di un simbolico alloro, potremmo bene assegnargli la scorta di un «treno ideale» lungo circa 2000 km (lunghezza che raggiungerebbero tutti i treni — circa 40 mila — messi insieme, da lui scortati). All'ottimo «anziano della rotaia» i nostri rallegramenti.

● **A Cancello**, superiori, amici e colleghi hanno calorosamente salutato il Capo Stazione P.le Luigi Campanella, posto in quiescenza per limiti di età e di servizio. Auguri al caro Campanella per una lunga e serena vita.

D. Manganelli

PALERMO

● **Per limiti di età** hanno lasciato il servizio i colleghi Orlando e Bertuglia della Stazione di Palermo Sampolo, vivamente festeggiati da tutto il personale. Hanno parlato, rivolgendo espressioni augurali ai partenti, il dr. Romeo, Capo del 1° Rip. Traffico ed il Capo Stazione Titolare cav. Botto che ha porto ai due dipendenti il saluto del Direttore Comp.le ing. Rizzo.

G. Caruso

REGGIO CALABRIA

● **Hanno lasciato il servizio per raggiunti limiti di età**, l'Ispettore di 1ª cl. geom. Alberto Martuscelli ed il Segr.Sup. geom. Paolo Arillotta della locale Divisione Lavori; il C.S.P.le Paolo Scambia, titolare della Stazione di Reggio Calabria Lido.

● **MARCIA NUZIALE:** per Giuseppe Misco, man. della stazione di Villa S. Giovanni, e Rosa Meduri; per Antonio Muto, dev. della Stazione di Villa S. Giovanni e Mariannina Vito; per Vincenzo Bova, dev. della Stazione di Villa S. Giovanni e Antonietta De Stefano. Felicitazioni.

A. Cremona

ROMA

(Dai Servizi)

● **Per limiti di età e di servizio**, è stato recentemente collocato a riposo, l'Ispettore di 1ª cl. cav. Guglielmo De Santis, Perito Industriale dell'Ufficio Architettura e Fabbricati Civili del Servizio Lavori e Costruzioni. In quaranta anni di effettivo servizio, dei quali più di 30 alle dipendenze del Gruppo Architettura, il cav. De Santis ha dimostrato in ogni occasione un vivo attaccamento alla nostra Azienda, fedele alla tradizione della sua famiglia che da tre generazioni lavora al servizio delle F.S. Agli auguri dei superiori e dei colleghi, uniamo quelli fervidi ed affettuosi di «Voci della Rotaia».

● **Anche l'Ispettore Capo** Armando Liberatori, Capo del Reparto Approv.ti di Roma e l'Applicato Capo Veronica Bruno, nata Benaglio della Sez. III del Servizio Approvvigionamenti sono stati collocati a riposo. Ad entrambi il nostro augurio.

● **Per limiti di età**, dopo 44 anni di servizio, è stato posto in quiescenza il Capo Personale Viaggiante Superiore Alfonso Petrucci, del Servizio Movimento. Agli auguri dei superiori e colleghi, uniano anche i nostri, fervidi e cordiali.

● **CICOGNA EXPRESS:** in casa del Segr. Capo dr. Silvio Munno della Sezione IX del Serv. Approvv.ti, ed in quella del Coad.P.le Cleto Lorenzi del Reparto Approvvigionamenti di Roma sono giunte festeggiatissime, rispettivamente Simona e Maria Rita. Alle neonate ed ai genitori vadano i nostri più vivi auguri. (C.C.).

● **Nei giorni scorsi** è deceduto a Roma il Capo Stazione P.le a riposo Ferdinando Sottili, che fu per molti anni titolare in varie stazioni della Maremma e, ultimamente, a Tor Sapienza e a Ponte Galeria. Ai familiari ed in modo particolare al figlio, nostro collega del Servizio A. G., le espressioni del nostro profondo cordoglio.

(Dagli Uffici)

● **Nel Cinema Teatro di Viterbo**, presenti il Prefetto, le Autorità Cittadine, Provinciali e Ferroviarie, il Direttore Comp.le, ing. Rubino, ha distribuito i premi messi in palio dalle Amministrazioni Provinciali, dalle Camere di Commercio, dagli E.P.T., dalla Compagnia Internazionale Carrozze Letti e dall'Istituto Naz. Trasporti, ai vincitori degli Impianti che hanno concorso per l'abbellimento delle Stazioni e degli altri Impianti Ferroviari.

Da segnalare la Stazione di Orte, che, riuscita prima nell'ambito comp.le si è classificata al secondo posto nella gara nazionale.

● **E' stato affettuosamente salutato**, dai superiori, colleghi ed amici, il Capo Stazione Sup. Domenico Maffei, della Segreteria Comp.le, che è stato posto in quiescenza per raggiunti limiti di età. Al caro Domenico auguriamo anche una lunga e felice quiescenza.

● **Anche il Segr.Tecn.Sup. Antonio** Steffanoni, della Divisione Lavori ha lasciato il servizio per limiti di età. Superiori, colleghi ed amici lo hanno calorosamente festeggiato, offrendogli una artistica pergamena-ricordo e le insegne di Cavaliere al merito della Repubblica, onorificenza concessa dal Presidente della Repubblica pochi giorni prima del collocamento a riposo allo Steffanoni. I più affettuosi auguri all'amico Steffanoni.

F. Minutillo

(Dagli Impianti)

● **In occasione della Giornata delle Forze Armate** numerosi funzionari della nostra Azienda tra cui l'ing. Cavagnari, Capo della Divisione Materiale e Trazione e il comm. Alteri, Capo Stazione Titolare, si sono recati in visita al Posto Sosta e Ristoro della Stazione di Roma Termini, ricevuti dal Capo di S.M. e dagli Ufficiali della Regione Militare Centrale. Gli ospiti hanno visitato i vari reparti del Posto (Bar, ristorante, dormitori, sale di scrittura, servizi igienici, ecc.) che, com'è noto, ha il compito di disciplinare il transito e curare l'assistenza dei moltissimi militari di passaggio. E' se-

TUTTA LA RETE

guito un servizio di buffet durante il quale sono stati ricordati gli eccellenti rapporti e la collaborazione tra militari e ferrovieri nell'adempimento del comune dovere al servizio della nazione.

● **Ad Avezzano**, in occasione del compimento del 91° anno, è stato festeggiato l'ex Sorvegliante dei Lavori Vincenzo Giuliani, padre amatissimo del nostro collega cav. Umberto, anche egli in quiescenza da qualche anno. Entrato in ferrovia l'1.1.1889 papà Vincenzo lasciò l'Azienda alla fine del 1927 e gode da oltre trent'anni una felice quiescenza in ottima salute. Anche il padre di Vincenzo Giuliani era ferroviere: Capo Squadra Cantonieri, nel lontano 1860. Tre generazioni ferroviarie, oltre un secolo di vita sui binari. Alla famiglia Giuliani gli auguri fervidi di «Voci».

● **MARCIA NUZIALE:** per il dr. Lamberto Ferrari e per la professoressa Jole Boncinelli, figlia del Capo Stazione P.le Franco della Dirigenza C.le di Roma Termini. Alla coppia felice i nostri migliori auguri.

D. Loffredo

■ TORINO

● **Presso la Sede del Collegio Ingegneri Ferroviari** di Porta Nuova, su iniziativa della Sezione Ferrovieri Combattenti di Torino ed in collaborazione con la Sezione Mutilati ed Invalidi di guerra, è stato festeggiato e salutato il Commilitone Direttore Comp.le ing. Luigi Mirone, che ha lasciato il servizio per limiti di età. Hanno partecipato alla cordiale manifestazione numerosi Funzionari con a capo il neo Direttore Comp.le ing. Giuseppe Funghini. L'on. Bovetti, l'avv. Bogino, Presidente della Federazione Provinciale excombattenti di Torino ed il Generale Fiumarella, Presidente della Federazione Mutilati, hanno esaltato la personalità dell'ing. Mirone e ricordato la apprezzatissima opera da lui svolta in campo ferroviario. A chiusura della manifestazione l'on. Bovetti ha consegnato all'ing. Mirone, a nome delle Sezioni, un dono-ricordo raffigurante il Simbolo della città di Torino.

● **Il 4 novembre**, in occasione della ricorrenza dell'Unità Nazionale, sono state tributate onoranze ai Ferrovieri Caduti in Guerra con una cerimonia commemorativa svoltasi sotto l'atrio della stazione di Torino P.N., di fronte alla lapide che ricorda i Caduti per la Patria. Nello stesso giorno, nella Cappella della stazione di P. Nuova, è stata celebrata una Messa in suffragio di tutti i Ferrovieri defunti.

● **L'avv. Giovanni Silvia**, Segretario Capo della Divisione Commerciale e Traffico, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine «Al merito della Repubblica». Vivissime felicitazioni, oltre che per il «Cavalierato», anche per la sua elezione al Consiglio Comunale di Cuneo.

● **Dopo 41 anni di servizio**, ha lasciato recentemente l'Azienda per raggiunti limiti di età il Segretario Sup. Livio Perini, della locale Divisione Ragioneria. «Voci» si associa ai suoi colleghi per formulargli i migliori auguri.

R. Marello

■ TRIESTE

● **Hanno lasciato il servizio**, per raggiunto limite di età: l'A. Macchinista Ugo Codarin del Deposito Locomotive di Udine, l'Opq. 1ª cl. Antonio De Fornassari della Squadra Rialzo di Udine, il Sorvegliante Linea di 1ª cl. Francesco Marini del Rip.Lavori Poggioreale C., l'Usciere Capo Giovanni Marracini della Divisione Ragioneria, il Frenatore Alessandro Nicli del Deposito Pers.Viagg. di Trieste C.le, il Conduttore Rosario Nocera del Deposito Pers. Viagg. di Trieste C.le, il Capo Gestione Matteo Pugliese della Stazione di Trieste C.le, l'Assistente di Stazione Domenico Rebuttini della Stazione di Trieste C.le, il Capo Treno Costantino Riziz del Deposito Pers.Viagg. di Udine, il Segretario Capo Emilio Roman della Divisione Movimento, il Csq. Manovali Antonio Romano della Squadra Rialzo di Trieste C.le. Tutti sono stati festeggiati da dirigenti, colleghi e dipendenti. Da parte di «Voci della Rotaia» un saluto affettuoso ed augurale.

L. De Leonardis

A ROMA I FERROVIERI FIORENTINI

Per iniziativa del Centro Relazioni Umane del Comp.to di Firenze, circa cinquecento ferrovieri e loro familiari hanno effettuato una gita a Roma. La comitiva è stata ricevuta in udienza speciale dal Santo Padre.

Presentati dall'ing. Bagnoli, Direttore Comp.le di Firenze, i ferrovieri hanno offerto in omaggio al Pontefice un calice, opera dell'artigianato fiorentino. Nel compiacersi dell'iniziativa promossa dal Centro, il S. Padre ha rivolto ai convenuti parole di incitamento a sempre operare nell'interesse della comunità.

Durante il breve soggiorno romano, che la buona organizzazione ha reso particolarmente gradito, i gitanti hanno visitato i principali monumenti ed i dintorni della Captale.

A. d'ERRICO

FOTO RICORDO PER LA FAMIGLIA DI MR. CLARK MCLELLAND DI FREMONT [NEBRASKA - U. S. A.] IN VACANZA IN ITALIA

I Mclelland sono rimasti particolarmente colpiti dallo stile del Settebello e dalla cordialità dei ferrovieri italiani (nella foto un ferroviere «cordiale»: l'Assistente di Stazione Mario Rossignoli di Roma Termini).

■ VENEZIA

● **Nella ricorrenza del 4 novembre**, una rappresentanza di ferrovieri combattenti ha posto una corona di alloro alla lapide che ricorda i Colleghi Caduti nella guerra 1915/18. Alla cerimonia hanno partecipato il Direttore Comp.le e numerosi ferrovieri.

● **Il pensionato Giovanni De Pità**, che fu per circa 40 anni alle dipendenze della Divisione Movimento, è stato insignito della Croce di cavaliere della Repubblica, su proposta del Ministero dello Spettacolo e del Turismo, in riconoscimento dei suoi meriti nel campo sportivo. Egli fu in una non lontana epoca, tra l'altro, allenatore della nazionale italiana di nuoto. Al neo cavaliere le nostre congratulazioni.

● **Festeggiati da superiori, colleghi ed amici** hanno lasciato il servizio per raggiunti limiti di età il cav. Camillo De Manicer Segr. Sup. della Divisione Movimento e Sara Beninca Applicato Capo Divisione Commerciale. Auguri.

● **MARCIA NUZIALE:** per Renato Frizzele, Operaio Qualificato della Squadra Rialzo di Venezia e Danila De Carli. Felicitazioni vivissime.

● **CICOGNA EXPRESS:** Marta ha allietato la casa di Mosè Zanin della Stazione di Padova C.le. Tanti auguri.

F. Poli

■ VERONA

● **Dopo 40 anni di servizio** è stato collocato a riposo il Capo Tecnico P.le Andrea Pallua, dirigente del Posto Verifica F.S. ad Innsbruck. Anche il verificatore Guglielmo Piantoni, di quella sede, ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età. Il personale della nostra Delegazione di Innsbruck, riunitosi per un rinfresco di commiato al ristorante di stazione, ha vivamente festeggiato i due compagni di lavoro, ricordandone le numerose benemerenze.

Auguri anche da parte di «Voci della Rotaia». Anche il Capo Stazione Sup. cav. Egidio Cadamuro, titolare della stazione di Bolzano, è stato collocato in quiescenza dopo 45 anni di servizio. Colleghi ed amici lo hanno calorosamente festeggiato con un lieto banchetto al ristorante di stazione, durante il quale sono state ricordate le sue numerose benemerenze. Al cav. Cadamuro il saluto e l'augurio anche di «Voci della Rotaia».

● **Infine**, al ristorante di stazione di Verona P.N. si sono riuniti i ferrovieri dell'Impianto per festeggiare il cav. Carlo Ferrari, Capo Stazione Superiore, che ha lasciato il servizio per limiti di età. Molta allegria, discorsi, consegna di una medaglia ricordo e la lettura di una bellissima lettera di commiato del Direttore Compartimentale hanno caratterizzato la festa in famiglia. Al cav. Ferrari anche qui auguri fervidi del nostro giornale.

● **Vivamente salutato da superiori, colleghi ed amici**, dopo 44 anni di diligenti prestazioni, ha lasciato il servizio per limiti di età, l'Applicato Capo prof. Giovanni Zanon dell'Officina Veicoli di Vicenza. Agli auguri dei colleghi vicentini aggiungiamo anche i nostri, cordiali ed affettuosi.

● **CICOGNA EXPRESS:** Giorgio, al dott. Luigi Sarcheletti, Ispettore di 1ª cl. della Divisione Ragioneria di Verona. Rallegramenti ed auguri.

R. Campagnari

"CLASSICI DELLA DURATA"

L. 140.000

L. 360.000

L. 220.000

L. 250.000

ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA chiedete catalogo a colori VR/12 contenente 100 ambienti, inviando L. 120 in francobolli. Consegna ovunque gratuita. Pagamenti anche lunga rateazione. **PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AL PERSONALE F.S.** Scrivere indicando chiaramente: cognome, nome, professione, indirizzo, forma di pagamento ed ambienti desiderati alla **MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA - CARRARA.**

FILATELIA

EMISSIONI VATICANE

Dal giorno 8 novembre le Poste Vaticane hanno posto in vendita una nuova serie di francobolli destinata a sostituire la precedente emissione detta « *Papi e San Pietro* », già in via di pressoché completo esaurimento e comunque già in uso da più di sette anni.

La nuova serie si compone di dieci valori, nei tagli seguenti: lire 5, 10, 15, 20, 30, 35, 40, 70 per la posta ordinaria e lire 75 e 100 per la corrispondenza espressa. I primi sette valori sono dedicati alle opere di misericordia corporale.

Sul valore di 70 lire è invece riprodotta l'effige del Sommo Pontefice Giovanni XXIII, felicemente regnante, racchiusa in una cornice ovale, con ai lati le figure simboliche della Fede e della Carità. Sui valori espressi, infine, è riprodotto lo stemma del Pontefice, con ai lati figure allegoriche della Virtù. I bozzetti sono opera della pittrice Andreina Grassellini e sono tratti dai bassorilievi in terracotta, posti nel fregio sopra il colonnato dell'Ospedale del Ceppo di Pistoia, opera dello scultore Giovanni Della Robbia.

* * *

Le Poste Vaticane hanno pure emesso, dal 6 dicembre scorso, una serie di francobolli dedicata a celebrare la solennità del Natale. La serie si compone di tre valori (lire 10, 15, 70) su unico soggetto — il presepio — disegnato dalla pittrice Andreina Grassellini, è tratto dall'opera di Gerrit Honthorst (Gherardo delle notti).

Sempre il 6 dicembre è stata emessa un'altra serie di francobolli per commemorare il 3° Centenario della morte di S. Vincenzo de Paoli e di S. Luisa de Marillac.

La serie si compone di tre valori (40, 70 e 100 lire) di formato verticale e nelle dimensioni di millimetri 30×40, su tre soggetti disegnati da Edmondo Pizzi e rappresentanti nell'ordine dei valori: il ritratto di San Vincenzo, quello di Santa Lucia ed una scena rappresentante S. Vincenzo che consegna alla Santa un infante da Lui raccolto.

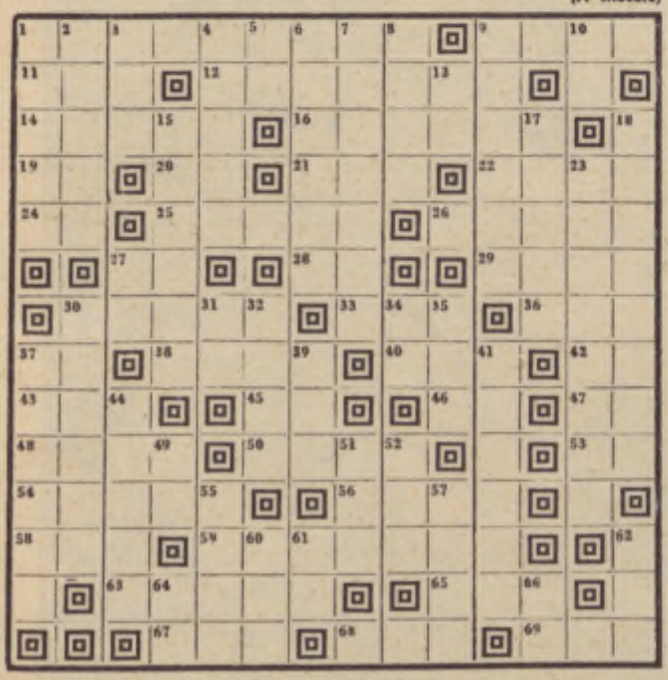
Le due serie sono state Stampate dal Poligrafico dello Stato, in rotocalco su carta filigranata *Chiavi decussate:* dentellatura 14.

ADDIO AL "RE,,

Un improvviso ed inatteso « tramonto » ha sorpreso l'intramontabile Clark Gable. Ormai il suo celeberrimo sorriso di « simpatica canaglia » non potrà tornarci che nelle riedizioni dei suoi numerosi films. Lo spregiudicato e il duro del cinema americano era in realtà un uomo semplice e cordiale: così lo conobbero i molti ferrovieri romani che ebbero ad incontrarlo in occasione del suo unico film italiano « La baia di Napoli », girato in parte a Roma Tiburtina.

CRUCIVERBA

(F. Muccio)



ORIZZONTALI: 1) Si indossa sul pigiama; 9) Sabbia; 11) Il nome della Fürstemberg; 12) Nome di uomo; 14) Lo invoca chi ha paura; 16) Goldoni conosceva il Sior brontolon; 19) Le iniziali di Cimara; 20) Dentro; 21) Nome di donna; 22) Scaturisce dal cervello; 24) Le vocali in tela; 25) Gesto con la mano; 26) Feticcio; 27) La città delle guglie (sigl.); 28) Il cuore della bora; 29) Pregare (tr.); 30) Talvolta piove dal cielo; 33) Ripete ciò che dici; 36) Asmara a metà; 37) Ha più di cento isole (sigl.); 38) La sua pelliccia ha due colori; 40) Il fratellino di Ciop; 42) Tu dei veneziani; 43) Sole a tre quarti; 45) Trento; 46) Torino; 47) Preposizione semplice; 48) Fiore esotico; 50) Uno dei sette nani; 53) Cagliari; 54) Non c'è che lei; 56) I giorni spagnoli; 58) Mercato Comune Europeo; 59) Occorrono per metter su casa; 63) Buoni quelli della cucina; 65) Preposizione articolata; 67) Due pezzi di un senso; 69) Essere... imperfetto.

VERTICALI: 1) Strada lunga ed alberata; 2) Arbusto sempreverde; 3) Servizio Automobili Utilitarie; 4) Lo lascia la macchia; 5) Genova; 6) Lingua liturgica; 7) Privo di odore; 8) Fiume alpino; 9) Rugiadoso; 10) La città del Castel dell'Ovo (sigl.); 13) Ha la corona; 15) Cantone Alpino; 17) Fiuta; 18) Centro turistico siciliano; 23) Si allarga e si allunga; 27) Avversativo; 30) Parente giallo dell'anguria; 31) Norvegia e Romania; 34) Duecento romani; 35) Organizzazione Internazionale Trasporti; 37) Ne comprende molti l'enciclopedia; 39) Febbre dei pionieri; 41) Antiprose; 44) Lo è chi si attiene ai costumi; 49) Organizzazione Centrale; 51) Lega Democratica Tedesca; 52) Le vocali in odio; 55) Risalendo Roma, 57) Nome di donna; 60) Altari; 61) Particella pronominale; 62) Possessivo; 64) La prima nota; 66) Articolo

SOLUZIONE NUMERO PRECEDENTE

ORIZZONTALI: 1) Accalappiare; 12) Proteria; 13) Voi; 14) Pastore; 15) Seta; 16) Iter; 17) Ideal; 19) Se; 20) Alvise; 22) Tr; 23) Orate; 25) Etti; 27) Lestofante; 30) Sano; 31) Tasso; 33) Rei; 35) Rta; 37) Alt; 38) Sostenuta; 41) At; 42) Ilio; 43) Olivo; 45) Mi; 46) Igor.

VERTICALI: 1) Appisolarsi; 2) Cratere; 3) Case; 4) Attratta; 5) Leo; 6) Arriv; 7) Piedi; 8) Pa; 9) Aver; 10) Rat; 11) Ela; 15) Saetta; 18) Esentato; 21) Leon; 22) Ti; 24) Assisi; 26) Tesa; 28) Forno; 29) Dottor; 32) Slavo; 34) Enio; 36) Tu; 39) Tom; 40) Ali; 44) Ig.

I MODELLI

Un sette-ottavi di soffice cammello dorato, indossato su una gonna a tubo assortita. La fascia-cintura e le tasche sono ricavate in un piccolo bordo, leggermente montante.

Paltò in linea diritta in pesante lana. Pannello sfrangiato all'orlo che forma allacciatura doppia. Collo di pelliccia.

VOCI DELLA rotaia

(foto Marinelli)

SPALANEVE *(Da una stampa americana del secolo scorso)*