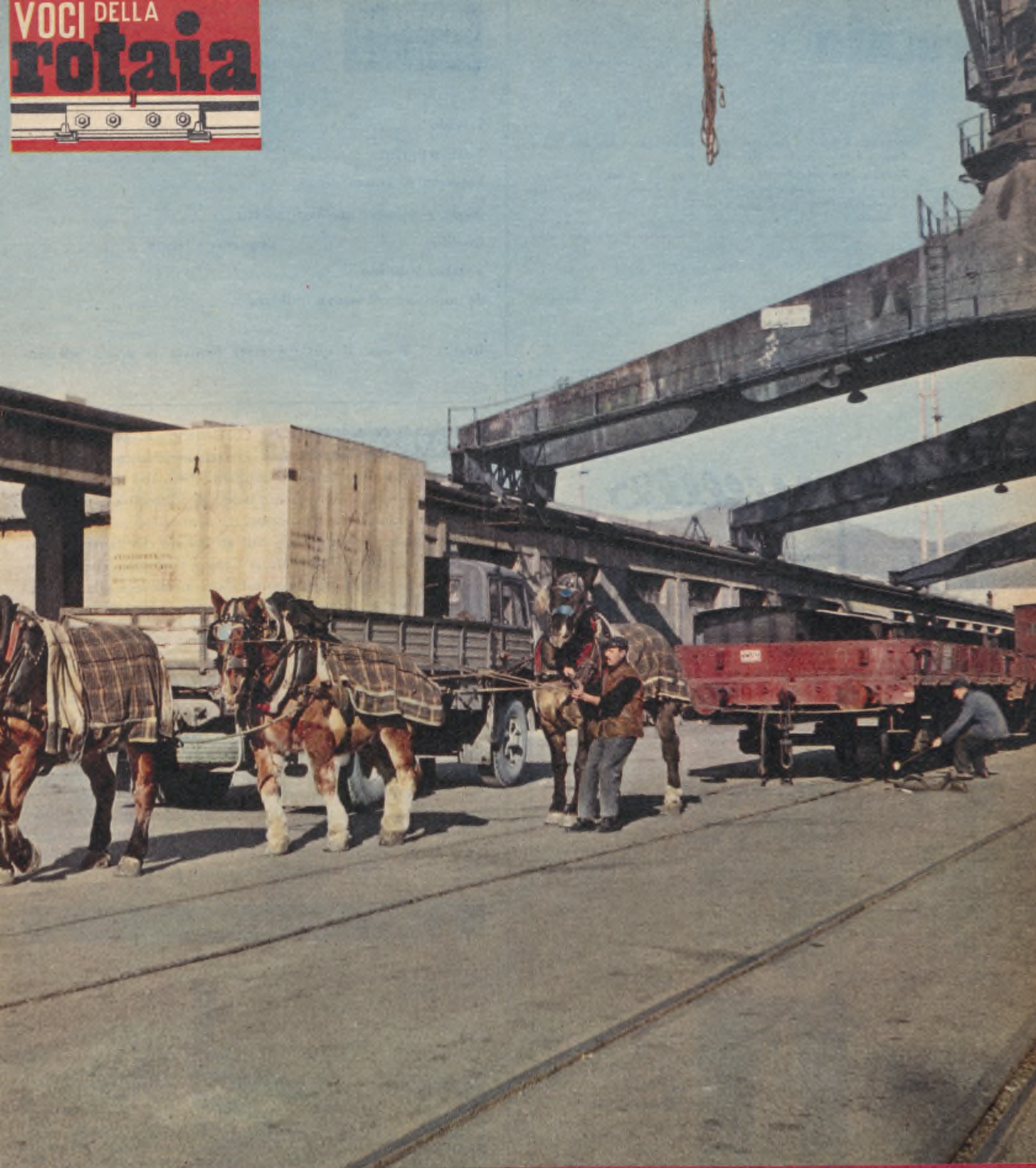
# VOCI
# DELLA
# ROTAIA

1961

VOCI DELLA rotaia



(Foto Resta)

# NEL PORTO DI GENOVA

Anno IV - N. 1
GENNAIO
1961

L. 40
FRANCIA 0,40 nFr.
SVIZZERA 0,30 Fr.
BELGIO 4 Fr.

VOCI DELLA rotaia

ANNO IV - N. 1 - GENNAIO 1961

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 Casecci — **Impaginazione:** Ennio Salvatore.

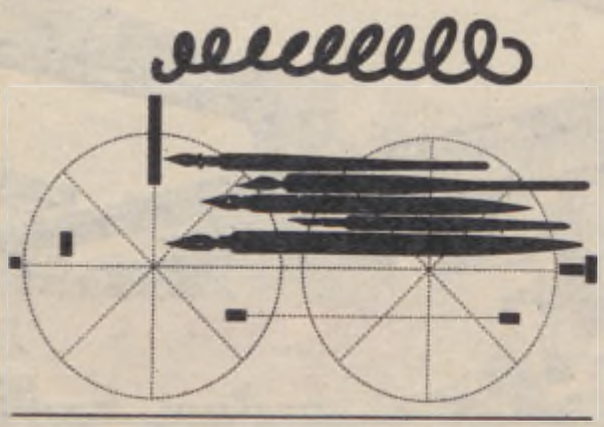
Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

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** .....

.....

**Impianto presso il quale è stata firmata la prima adesione**

.....

## 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

**Ferve il lavoro sulle banchine di Genova. L'imponente traffico che si svolge nel porto (solo per le merci 20 milioni di tonnellate annue) si svolge all'insegna della più stretta collaborazione tra marinai, ferrovieri e portuali**

# SPUNTI PER IL 1961

Agli inizi del '61, il ricorrente incontro del Giornale coi lettori, avviene ormai nella loro casa, nell'ambiente, cioè, che meglio si presta a stabilire un colloquio amichevole e familiare e che consente di parlare con maggiore facilità dei nostri problemi comuni.

Dire « comuni » non è espressione retorica, amici, perchè « Voci della Rotaia » — sia che abbia recato anche il vostro nome, sia che vi abbiate letto quello dei vostri conoscenti o dei vostri cari — parla di un lavoro al quale, bene o male, tutti ci dedichiamo per gran parte della nostra giornata e quindi della nostra vita: di un lavoro dal cui andamento generale la vita stessa di noi tutti dipende.

Per questo il Giornale si lusinga di appartenervi, per questo pensiamo che vi interessi conoscerne le vicende.

Diciamo subito: « Voci » sta bene in salute, i travagli non lo smontano, le difficoltà o i contrasti lo irrobustiscono.

Alla vostra riflessione più attenta, noi raccomandiamo il grafico che correda l'articolo, perchè esso conferma, con il linguaggio inconfutabile delle cifre, la esattezza delle nostre previsioni, la giustezza della nostra fiducia nell'obbiettività dei ferrovieri, che riconoscono gli amici lontano un miglio.

Certo il successo della nostra campagna di abbonamenti fu grande, superiore alle previsioni; ma se molto si dovette allora ad una preorganizzazione accuratissima, che compensò con l'impegno più scrupoloso l'esiguità dei mezzi, i consensi pervenuti nel 1960 sono stati ancor più eloquenti dei 100.000 che li hanno preceduti, esprimono una conferma esplicita, ci confortano ancor più e vigorosamente nella linea redazionale.

Non da oggi — e lo andiamo sostenendo da un anno — il Giornale ha una fisionomia, ormai abbastanza chiara.

Esso ha sempre cercato di porsi su un piano di imparzialità e di equilibrio, e ne ha dato prova con la pubblicazione di articoli e rubriche o inchieste assolutamente non conformiste. Si è proposto di fungere da ponte e ritiene di aver perseguito questo scopo con lealtà e onestà.

Quanto a indipendenza, argomento che gli oppositori chiamano spesso in causa (vedasi l'ultima delle « Lettere al Giornale », pervenuta da Reggio C. e riportata a pag. 15) nessuno smentisce che essa abbia nel nostro caso dei limiti, segnati anzitutto dalla fonte di finanziamento, che è l'Azienda.

Dobbiamo però riconoscere che delle conseguenti prerogative la Direzione si è valsa con assoluta discrezione, consentendo autentici colloqui, liberi e spregiudicati (come nel caso delle note informative); e che anzi, quando è occorso, ha appoggiato vigorosamente l'operato del Giornale e salvaguardato alcune gelose e delicate prerogative redazionali.

Proprio a questo atteggiamento « Voci della Rotaia » deve la posizione di equilibrio della quale si è discorso e la funzione equilibratrice che ha realmente potuto assumere: ambedue gli hanno valso significativi consensi e attacchi altrettanto significativi.

Quanto alla qualità del contenuto, abbiamo cercato tenacemente di affinarla: ma per questo non ci stancheremo di sollecitare la collaborazione dei lettori più volenterosi e capaci, aggiungendo che non sono le « note di varietà » che chiediamo in maggior misura, bensì interventi qualificati sui grandi problemi aziendali.

Certo, il fatto che il periodico debba dare un « colpo al cerchio ed uno alla botte », prefiggendosi di indirizzarsi contemporaneamente ai ferrovieri ed al pubblico estraneo, rappresenta un fattore di ibridismo e perciò si risolve in un handicap: ma questa è soltanto una ragione di più per cercare di vedere le cose da un punto di vista elevato, tale da contemperare gli interessi di molti con gli interessi di tutti.

Sia per l'apporto di collaborazione che per l'incremento della diffusione, vogliamo comunque ringraziare ancora una volta i nostri corrispondenti i quali si muovono in molti casi — occorre pur dirlo — tra difficoltà di ogni genere: i loro suggerimenti ci sono stati di grande utilità, anche quando non abbiamo potuto, per qualche ragione, seguirli integralmente.

Altro grazie, sentito e vivissimo, va ai colleghi francesi de « La Vie du Rail » e, in primis, a Roger Ferlet, suo dinamico Direttore; l'amicizia e l'appoggio del grande « gemello » transalpino ci sono di indiscutibile aiuto spirituale e pratico.

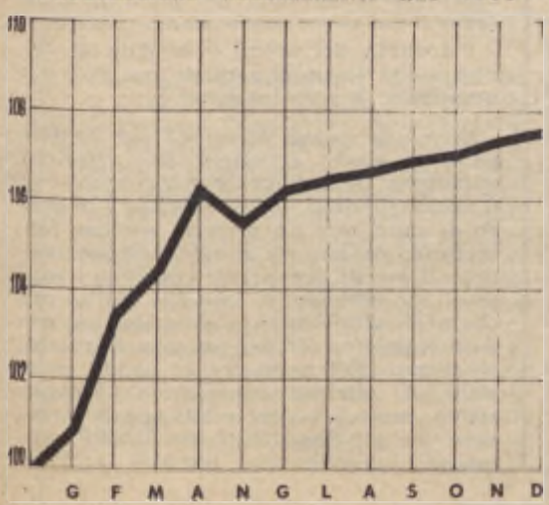
Nell'accordarci la loro fiducia, tutti — lettori, corrispondenti, colleghi francesi, il nostro pubblico in genere — ci esprimono anche la speranza che sulla strada iniziata si insista, spostando man mano il traguardo su quote più elevate.

Voci della Rotaia conferma il suo impegno di non trascurare alcuno sforzo per riuscire a tanto ed è con questo spirito che si accinge al lavoro per il 1961, rinnovando a tutti i suoi amici l'augurio più fervido.

**m. p.**

**Ferve il lavoro per la spedizione di « Voci » a domicilio**

**PROGRESSIONE ABBONAMENTI NEL 1960**



Il convoglio inaugurale a Gioia Tauro

# IL RADDOPPIO AL TRAGUARDO DI VILLA S.G.

*Reggio Calabria, dicembre.*

Il Ministro dei Trasporti, on. Spataro, è intervenuto alla cerimonia per l'inaugurazione delle tratta Gioia Tauro-Villa S. Giovanni — terzo tempo del raddoppio della linea Battipaglia-Reggio Calabria — e della nuova invasatura per navi-traghetto a Villa S. Giovanni.

A Gioia Tauro, dove ha tagliato il tradizionale nastro dopo la benedizione impartita da Mons. De Chiara, Vescovo di Mileto, il Ministro ha sottolineato l'importanza delle comunicazioni nell'economia moderna nel momento in cui le aree economiche si allargano divenendo da nazionali a continentali.

Dopo un breve saluto del Sindaco di Gioia Tauro, il Ministro, accompagnato da vari parlamentari — fra i quali gli on.li Foderaro, Vincelli e Reale — dal Direttore Generale delle F.S. ing. Rissone, dal Direttore Compartimentale ing. Carucci, dal Capo Servizio Viabilità della Cassa del Mezzogiorno ing. Grassini, che rappresentava il Ministro Pastore e il Presidente della « Cassa » Pescatore, si è recato a Villa S. Giovanni a bordo del treno inaugurale, percorrendo il tratto della linea ferroviaria di 37 chilometri (16 dei quali in galleria) dove è stato attuato il raddoppio del binario.

La nostra Azienda, di intesa con la Cassa del Mezzogiorno, ultimò la programmazione del raddoppio della linea Battipaglia-Reggio Calabria nel 1953. La realizzazione dell'opera ha richiesto una spesa complessiva di 34 miliardi e cinque milioni di giornate lavorative. E' stato tra l'altro necessario costruire quindici chilometri di nuove gallerie, fra cui quella di Sant'Elia, lunga cinque chilometri. Sono stati inoltre costruiti 422 ponti e viadotti, 36 mila metri di galleria a semplice binario e 3870 metri a doppio o triplo binario, 15 mila metri di deviazioni stradali e 670 mila metri cubi di murature.

A Villa S. Giovanni, prima che il Vescovo Metropolitano della Calabria Mons. Ferro benedicesse la nuova invasatura per l'approdo delle navi-traghetto, l'on. Spataro ha riconfermato l'impegno del Governo in favore del Meridione. In particolare, il Ministro ha ricordato gli sforzi che si stanno compiendo per rendere sempre più razionali i trasporti. Per quanto riguarda i programmi ferroviari, egli ha detto che sono previsti altri lavori per complessivi 131 miliardi, di cui 76 già stanziati. Complessivamente il raddoppio dell'intera linea comporterà così una spesa di 165 miliardi.

A Messina, dove si è recato subito dopo in nave-traghetto, l'on. Spataro ha consegnato ad altrettante famiglie di ferrovieri 24 nuovi appartamenti, primo lotto delle costruzioni in corso per complessivi cento alloggi.

La nuova invasatura per navi traghetto inaugurata a Villa S. Giovanni

Nuovi alloggi per i ferrovieri messinesi

## CONCORSO NAZIONALE SPORTELLISTI

1 E' bandito il primo CONCORSO NAZIONALE SPORTELLISTI che si propone di scegliere, prima in sede regionale e, quindi nazionale, il migliore Sportellista, tale soprattutto per il servizio reso al pubblico.

2 Il Concorso avrà la duranta di un anno e si svolgerà nel periodo che intercorre fra il 1° gennaio ed il 31 dicembre 1961.

3 Durante tale periodo i quotidiani di ciascuna Regione pubblicheranno a più riprese le norme applicative del presente bando ed anche un tagliando che il pubblico dovrà riempire e restituire alla Direzione del Giornale, specificando il nominativo dello Sportellista giudicato degno di segnalazione per il Concorso e gli altri dati richiesti.

4 Per « Sportellista » si intende chiunque compia un lavoro abituale a contatto con il pubblico, da cui risulti separato mediante uno sportello.

5 Partecipano al Concorso gli « Sportellisti » di qualsiasi Organizzazione pubblica (o privata che però svolga un servizio di pubblica utilità) qualunque sia l'attività svolta.

6 L'invio dei giudizi da parte del pubblico non è soggetto ad alcuna limitazione. Vincerà lo Sportellista che avrà avuto il maggiore numero di segnalazioni valide. Da parte dello Sportellista la concessione del premio è subordinata alla presentazione di una dichiarazione dell'Azienda od Amministrazione da cui dipende, che dia conferma del lavoro svolto allo sportello e che indichi lo Sportellista meritevole del premio in relazione ai suoi precedenti, ad alla capacità tecnica dimostrata nel lavoro.

7 In ogni Regione funzionerà una « Commissione » che avrà sede presso la Redazione del quotidiano che verrà indicato.

A tale Commissione spetterà il compito:

a) di raccogliere le segnalazioni e di stabilire quali siano quelle valide;

b) di accertare la validità delle cariche degli Sportellisti ed i loro meriti;

c) di fare la guaduatoria e designare il vincitore regionale.

8 Viene altresì costituita una Commissione Nazionale, allo scopo:

— di designare il vincitore nazionale, mediante una graduatoria di punteggio fra tutti i vincitori regionali;

— di fungere da arbitro insindacabile e definitivo per tutte le questioni e controversie derivanti dal presente Concorso

9 L'entità dei premi e la data di annuncio del vincitore saranno resi noti dai quotidiani di cui al comma 3.

*Ecco una buona occasione per confermare la nostra vocazione alle relazioni pubbliche. Generalmente si riconosce che il personale della nostra Azienda è in grado di assicurare un perfetto servizio ferroviario, ma non gli si attribuiscono particolari meriti per quanto concerne i rapporti col pubblico: si ammette tutt'al più che negli ultimi anni la situazione sia andata sensibilmente migliorando. E questa, ripetiamo, può costituire la buona occasione per offrirne una riprova. Ci auguriamo, così, di vedere molti agenti ferroviari tra gli Sportellisti che l'AIRP premierà.*

# Una forte personalità

*La notizia, riportata nel numero scorso, riguardante il raggiungimento dei limiti di età da parte del sen. ing. Arcangelo Florena, ha suscitato una certa sorpresa tra quanti sono abituati a vederlo nel pieno della sua salda e serena vitalità, rimasta immutata dagli anni più verdi. E, del resto, come ora vedremo, l'alto funzionario non si è congedato definitivamente dalla famiglia ferroviaria, che anzi conta ancor molto sulla sua preziosa collaborazione.*

*L'ing. Florena era entrato a far parte dell'Azienda subito dopo la grande guerra, alla quale aveva partecipato come ufficiale di complemento del Genio. Dopo un positivo tirocinio in vari incarichi, veniva destinato a posti di dirigenza nei servizi Trazione e Movimento, in cui compiva una rapida e brillante carriera.*

*Nel periodo tra l'agosto 1943 e il marzo 1944 ricoprì l'incarico di Sovraintendente dei Servizi ferroviari e di navigazione nella zona di Messina, promuovendo il complesso lavoro di ripristino delle linee interrotte dagli eventi bellici. Per le benemerenze acquisite in queste difficilissime circostanze fu decorato di medaglia d'argento al valor militare.*

*Nel 1948, l'ing. Florena fu nominato Direttore Compartimentale di Napoli, incarico che mantenne fino al 1951 allorchè fu chiamato alla Direzione Generale per assumere la direzione del Servizio P.A.G. Successivamente, dal 1956 al 1960, ha ricoperto la carica di Vice Direttore Generale.*

*Nel contempo ha assolto numerosi alti incarichi in seno ad organizzazioni ferroviarie quali la Delegazione Internazionale per gli Affari della Ferrovia del Sempione, l'Associazione Internazionale del Congresso delle strade ferrate, il Comitato Internazionale per il riscatto delle Ferrovie concesse, la Commissione per la sistemazione dei servizi della STEFER, ecc.*

*In queste molteplici attività l'ing. Florena ha sempre portato il contributo di un'alta competenza tecnica ed amministrativa e il prestigio di una spiccata personalità, che hanno contribuito alla soluzione di molti problemi, tra i quali sono in particolare da ricordare, nel campo aziendale, quelli concernenti il personale.*

*Nella terza legislatura l'ing. Florena è stato eletto Senatore della Repubblica ed in questa qualità fa oggi parte della Commissione Trasporti del Senato. Il suo carattere forte sereno, la bontà e l'equilibrio che la stessa paterna fisonomia denuncia a prima vista, gli hanno valso l'affettuoso rispetto di tutti i ferrovieri ed in particolare di quanti hanno avuto la ventura di dargli la loro collaborazione. Così, mentre gli porgiamo il nostro affettuoso saluto di commiato, abbiamo la soddisfazione di sapere che egli sarà ancora al fianco dell'Azienda, in un incarico di preminente importanza, in cui potrà portare il contributo della sua preziosa esperienza per la difesa e lo sviluppo del traffico ferroviario.*

**SCIENZA E CUORE**

# Dr. ALFREDO DI LULLO

Il 6 dicembre ultimo scorso ha lasciato la dirigenza del Servizio Sanitario, per raggiunti limiti di età, il dr. Alfredo DI LULLO direttore centrale di 1ª classe.

A questa dirigenza Egli era giunto dopo una brillante carriera ferroviaria, iniziata all'età di 27 anni, carriera le cui tappe fondamentali sono state le seguenti: Ispettore di 1ª classe a 30 anni, Principale a 31, Capo a 44, Capo Superiore a 52 ed infine Direttore Centrale a 60.

Iniziato il servizio presso l'Ispettorato Sanitario di Torino, passò dopo 6 anni a dirigere quello di Catania che riorganizzò in modo veramente efficente ed infine venne trasferito alla Sede Centrale dove ricoprì numerosi importanti incarichi, sempre dimostrando ecellenti doti di organizzatore e profonda e vasta cultura professionale ed amministrativa.

La sua attività proficuamente indirizzata verso gli interessi dell'Azienda e del personale ferroviario, ha tra l'altro portato alla realizzazione del Centro di Riabilitazione per motulesi, primo del genere in Italia; opera questa di altissimo valore etico e sociale.

Per il suo prestigio ha degnamente rappresentato in campo internazionale l'Amministrazione ferroviaria rivestendo l'incarico di Vice Presidente del Comitato Permanente dell'Union International de Services Medicaux des Chemins de fer (U.I.M.C.).

Ma di Lui tutti i dipendenti ricorderanno soprattutto la bontà, la gentilezza, la signorilità che sempre ed in ogni occasione dimostrò.

A sostituirlo degnamente nell'alta dirigenza del Servizio è stato chiamato il Direttore Centrale prof. dr. Eleuterio BOGANELLI.

Ad entrambi «Voci della Rotaia» porge gli auguri più vivi e sentiti di ogni bene.

**Il prof. Boganelli che sostituisce il dr. Di Lullo (a destra) alla dirigenza del Servizio Sanitario**

**Come gli anni precedenti, nel salone delle adunanze della Stazione di Napoli C.le, il Direttore Comp.le ing. Mario Borriello, ha illustrato al personale le attività svolte nel Compartimento nel 1960. Presenti alla simpatica cerimonia, che si è svolta in un clima di festosa letizia, unitamente ai più diretti collaboratori del Direttore Comp.le, gli ingg. Pomarici, Gullo, Fatuzzo, Mayer, il dr. Guercia, il prof. Iovino, il dr. Moretti, gli ingg. Sardella e Macchiaroli, il dr. Iacurto, il cav. Felisio, oltre duecento dirigenti di impianto del Compartimento, nonchè funzionari e dipendenti e rappresentanti delle Organizzazioni sindacali e delle Commissioni Interne. (Nella foto: premiazione di partecipanti al concorso «abbellimento impianti»).**

In occasione del Natale « Voci della Rotaia » ha voluto inviare il suo augurio a tutti i ferrovieri d'Italia, riunendo idealmente le due stazioni estreme della rete: Brennero e Pachino. L'una tra le nevi delle Alpi e l'altra a cavallo tra lo Jonio e il Mediterraneo.

Due inviati del nostro giornale hanno percorso tremilaquattrocento chilometri per attuare questa iniziativa augurale portando al personale delle due stazioni i doni e gli auguri della Redazione.

Anche il Direttore Generale, nonostante i pressanti impegni del suo incarico, ha trovato il tempo di ricevere i nostri inviati e di affidare loro un commosso e affettuoso messaggio incidendolo su nastro magnetico.

# AUGURI DAL BRENNERO

## BRENNERO

Il T.E.E. *Mediolanum* sale veloce verso il confine. La prima neve ci viene incontro a Bressanone ed il paesaggio, sotto la bianca coltre, cambia di colpo. Sembra ora di viaggiare entro un presepe gigantesco. Fuori l'aria è di vetro, e il rombo dei *diesel* si va smorzando nel silenzio ovattato della valle dell'Isarco.

La nostra missione augurale comincia qui, con una cordiale stretta di mano al Controllore Pasquale MONTEMURRO e al Conduttore Giacomo PAGHERA del Deposito di Bolzano.

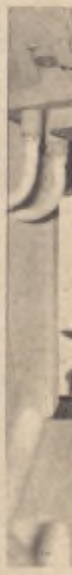
Ad entrambi, terminata la controlleria, consegnamo i doni della Redazione che Montemurro fa sparire tra le pieghe di una chilometrica sciarpa di lana che lo avvolge fino ai piedi. Montemurro è meridionale e ha preso le sue brave precauzioni contro un clima al quale non si abituerà mai.

Ed eccoci al Brennero. Il breve percorso dal treno all'ufficio del Capo Stazione Titolare è sufficiente per procurarci i primi sintomi di congelamento agli arti inferiori. Il Titolare ci rassicura dicendoci che anzi oggi è una giornata particolarmente tiepida. Apprenderemo poi dal 1° Aggiunto Sig. Giovanni BOFFO che il termometro è a meno quindici. Questo è niente, in confronto ai trenta o trentacinque gradi sotto zero che si registrano a volte al Brennero che, con i suoi 1370 metri di quota, è la stazione più alta d'Italia.

Il Capo Stazione *più settentrionale* della rete è il Sig. Renato MALAPELLE, un vicentino di « grossa taglia » che prima di entrare in ferrovia giocava *centromediano* nel Marzotto. E' padre di tre bei ragazzi che rispondono, quando ne hanno voglia, ai nomi di Marilena, Gianni e Armanda.

Riuniti in una grande sala, i ferrovieri liberi dal servizio, assieme ai loro familiari ascoltano dal nostro registratore la viva voce dell'ing. Rissone. Quindi consegna dei doni, auguri, strette di mano, brindisi e sorrisi. Molti sorrisi e molti brindisi ché quella del Brennero è gente vivace e cordiale giustamente persuasa che il buonumore e un buon bicchiere, costituiscono i migliori antidoti per il freddo.

Ad Oscar PETERLINI, figlio del C. Stazione 1ª cl. Edoardo, « Voci della Rotaia » regala un trenino elettrico in miniatura e a Renata GEIER, figlia dell'Assistente Angelo, un proiettore cinematografico a passo ridotto. Il bicchiere della staffa, molte strette di mano, molti cordialissimi arrivederci e via verso il sud.



## STRETTO DI MESSINA

La CARIDDI accosta all'invasatura con manovra elegante. In pochi minuti la Freccia del Sud che ci porta a Siracusa è *tagliata* e inghiottita dal ventre capace della nave.

Il timoniere Matteo SANTORO, di Rodi Garganico, ci permette di entrare in sala Comando e ci presenta al Comandante. Dobbiamo farci ripetere due volte che si tratta proprio del Comandante della Cariddi. Ci attendevamo di incontrare un vecchio lupo di mare e invece il Comandante Saverio VITA, messinese, ha più l'aspetto di un guardiamarina al suo primo imbarco. Pur avendone trentadue, non dimostra più di venticinque anni ed è il più giovane Comandante di Navi Traghetto. Ma se già pilota la più grossa unità della Flotta F.S. con consumata disinvoltura come se si trattasse di una barca a remi, a terra, con i *motoscooters* è ancora un neofita. Sulla gancia sinistra reca infatti i segni di un brusco contatto con l'asfalto durante una passeggiata in *Paperino*. Acconsente a posare per una istantanea-ricordo solo dopo essersi assicurato che lo ritrarremo da destra. Anche a lui vanno gli auguri e i doni di « Voci della Rotaia ». Ma già la CARIDDI sta imboccando il porto di Messina...

## PACHINO

Sulla AT-481, una preistorica Automotrice FIAT che ci porta a destinazione, auguri e doni anche per il Macchinista di 1ª cl. Mario MARCOVALDI e per l'Aiuto Salvatore POLINO. Il Maestro Marcovaldi è un romano di Roma. Fu in Germania dopo la seconda guerra mondiale per ricuperare il materiale rotabile trafugato dai tedeschi ed ebbe la ventura di assistere ad una seduta del processo del Secolo: il Processo di Norimberga.

Ed eccoci a Pachino. La rete ferroviaria italiana finisce qui, tra una siepe di fichi d'india e un gruppo di olivi. Appena tre chilometri più in là sorgono Capo Passero, l'estrema punta sud d'Italia, e l'Isola delle Correnti, dove si incrociano le correnti dello Jonio e del Mediterraneo. A Capo Passero trascorrono volentieri il week-end i tecnici lombardi, emiliani, veneti dell'Agip, della Pirelli, della Celene Carbosyde e di tutte le altre grandi industrie che sono sorte come funghi sulla costa occidentale di Sicilia. Giurano che a Capo Passero, tendendo l'orecchio, si possono sentire i tam-tam dell'Africa. Scherzi a parte, lombardi, emiliani e veneti, si sono ambientati magnificamente tanto che quasi tutti quest'anno hanno preferito trascorrere il Natale qui sotto il caldo sole dell'isola. Anche noi ci sbarazziamo del cappotto: indumento pressochè sconosciuto in questo clima felice: dai 15° *sotto* zero di Brennero, in poco più di 24 ore siamo passati ai 25° *sopra* di Pachino.

Sul marciapiedi di Stazione scorgiamo subito il grande albero natalizio che i ferrovieri del Brennero hanno voluto inviare a quelli di Pachino.

Il Capo Stazione *più meridionale* d'Italia è un Assuntore: il sig. Luigi ALESSANDRELLO. Gli Alessandrello non hanno figli e riversano il loro affetto sulle nipoti, delle quali ci mostrano un pregevole esemplare, appena arrivato da Palermo.

Pachino è una linda stazioncina civettuola. Tutta la sua « forza » si compone di 4 persone, titolare compreso. Per aumentarne gli effettivi potremmo aggiungerci le due cagnette: Diana, una *sangue misto* in età canonica e piuttosto « intronata » e Titina, sedicente segugio di un anno, vivacissima: entrambe ci riservano una accoglienza sorprendentemente cordiale. Apprenderemo poi che nessuna delle due ha mai letto « Voci della Rotaia ».

Si ascolta il messaggio nella stanza del Titolare, inondata di sole. A Rosalia SGANDURRA, figlia del Manovale Salvatore, e Carlo MANTEGNA, primogenito dell'« Amministrativo » Giuseppe e a Francesco CAVARRA, figlio di un altro Giuseppe, Manovale, « Voci » regala una fisarmonica e due treni elettrici in miniatura.

Anche qui grande bicchierata augurale.

Al momento di partire sorprendiamo il Sig. Alessandrello che incolla furtivamente una etichetta su un enorme damigiana del generoso vino di questa terra. Riusciamo a leggerne l'indirizzo: è il dono dei ferrovieri di Pachino agli amici del Brennero.

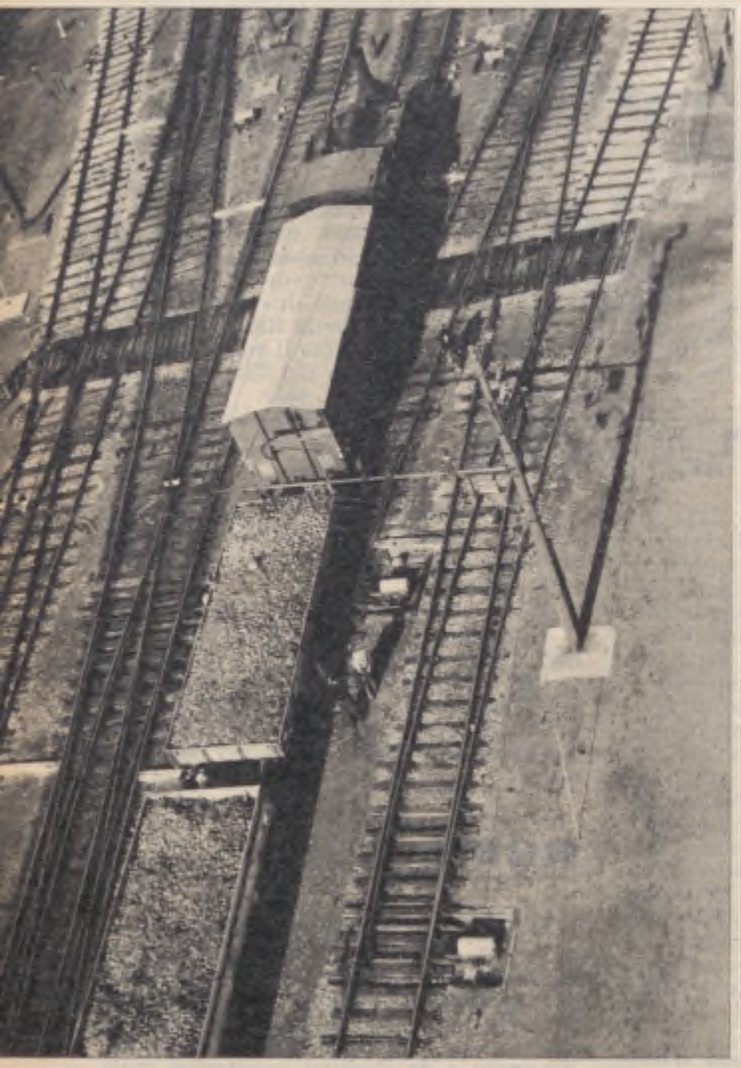
## ROMA

Al termine della nostra veloce galoppata per tremilaquattrocento chilometri di binario il Direttore Generale ci riceve per ascoltare i messaggi augurali che il Sig. Malapelle ed il Sig. Alessandrello hanno voluto inviargli a loro volta dal Brennero e da Pachino incidendoli sullo stesso nastro. Poi l'ing. Rissone ci stringe la mano leggermente commosso. E in quel momento è un po' come se la stringesse a tutti i ferrovieri d'Italia.

# A PACHINO

# CON "CARNERA" E "SOTTOMARINO" OGNI GIORNO DUEMILA CARRI IN "SELLA"

**ALLO SCALO DI BOLOGNA SAN DONATO**



**Dalla sella di lancio, un carro merci raggiunge il fascio direzione**

— Ciao, «Carnera».

— Dici a me?

— Sei forse al primo viaggio, lustro pivello, da non sapere ancora che la tua vetusta specie è stata ribattezzata così? Sai come sono gli uomini: non sopportano il nome di battesimo. Giuseppe diventa Pippo o Peppe; io, così lunbo e basso (ho il pianale ribassato per portare carichi ingombranti), sono per tutti «Sottomarino», mentre alla anagrafe risulto «PVVZ». E tu, da «149» passi a «Carnera» per la grande capacità che hai di raccogliere merce lungo il viaggio.

Se avessero avuto spirito e favella, penso che i due carri, l'anziano e il pivello, avrebbero parlato all'incirca così mentre, l'uno appresso all'altro, procedevano a 7 km/ora sulla «*rampa di lancio*» dello Scalo bolognese.

Un carro nuovo infatti conosce solo i numeri e le sigle che reca sulla fiancata e ignora i nomi estrosi, buffi o patetici con cui i suoi «simili» vengono ribattezzati dai ferrovieri. Ad esempio, non sa che l'unico merci fisso che lo Scalo di Bologna S. Donato invia alla Porrettana, in gergo è la «Marianna», forse ispirato a qualche provvida servotta valligiana. E non sa che da Milano giunge un fragrante convoglio, detto «il panettone». Un treno derrate — ma i «derrate» in S. Donato non entrano — è chiamato «B.B. Sapone», per non confondere in fonia le sigle «BBS» con «BBF», dicono, e non perché trasporti materia prima per industrie olearie...

«Carnera» e «Sottomarino» compresi in una *tirata* di 50 carri dai tenditori già sganciati, spinta a ritroso da un *baracchino* (la piccola locomotiva di manovra), stavano raggiungendo il culmine della *sella di lancio* da dove avrebbero preso l'abbrivio sulla breve discesa della *parigina*, il complesso impianto di smistamento che apparve per la prima volta a Parigi. Una volta lanciati verso le rispettive mete, i due occasionali compagni di viaggio ben difficilmente si sarebbero ritrovati insieme nel moto perpetuo di quel grande caleidoscopio che è il parco nazionale, costituito da ben 125.200 carri.

Erano giunti non molto prima con uno dei circa 60 treni che nelle 24 ore S. Donato ingurgita, rumina e rigurgita ricomposti secondo le finali destinazioni di ciascuno dei 2000 carri giornalieri (giunti a punte massime di 2650). Erano entrati passando per la linea di Cintura, dopo avere avuto il consenso dal Dirigente Centrale Operativo di Bologna C.le; abbandonata la *stazione-porta* (così si chiamano le stazioni che delimitano un intero nodo), il treno si era aperto la strada da sé; il nuovo apparato di sicurezza sulla linea di Cintura, infatti, è praticamente azionato dai convogli le cui ruote procedendo incontrano automatismi i quali, mediante correnti codificate, fanno assumere da scambi e segnali le posizioni consentite dal D.C.O.

Staccato il locomotore, la colonna che comprendeva «Sottomarino» e «Carnera» aveva sostato nel Fascio Arrivi per consentire le rilevazioni statistiche, condizionatrici delle varie operazioni di Scalo.

Poi aveva avuto inizio lo smistamento, mediante la *selezione per gravità*, tale perché i carri, superata a spinta la rampa, scendono appunto per gravità sulla discesa seguente. Questa, aprendosi a ventaglio con una progressione geometrica di scambi, vede moltiplicare i suoi due binari fino a 32 (presto saliranno a 40) paralleli e lunghi 600 metri, costituenti il Fascio Direzioni.

Anche qui un automatismo regola l'operazione di smistamento: in base alle rilevazioni statistiche viene compilato un *bollettino (o nota di lancio)* che tutti rispettano. Uno specialista, *il geografo*, lo traduce *sul tabulatore* con spinotti numerati e colorati. Iniziata la manovra, il tabulatore istrada via via ciascun carro sul suo binario. L'automatismo trova la correzione umana solo per la interruzione della manovra o per la regolazione della velocità di discesa. E' ovvio che questa non resti quella di salita, ma aumenti in modo diverso secondo il tipo, il peso, il contenuto e la lubrificazione di ogni carro lanciato. Ora l'uno ora l'altro dei 4 freni Thyssen viene azionato a mano secondo un dosaggio che lo specialista sa combinare con immediatezza mediante il calcolo, la prontezza di riflessi, l'attitudine e l'esperienza.

Ma a volte questa correzione non è sufficiente: debbono allora intervenire gli *staffisti* con le *staffe* (o *calzatoie*) di

**Personale di manovra al lavoro**

ferro, da posare sulla rotaia un attimo prima dell'arrivo del carro. Questa operazione è pericolosa, perché la valutazione del punto giusto per la frenata sussidiaria non è affatto facile: e si deve alla autentica bravura degli staffisti se gli incidenti tendono costantemente a diminuire.

In Cabina Freni oggi è di turno il C. Squadra Gasparotto, che troviamo intento alla manovra; come il pilota d'aereo che sente gli invisibili filetti d'aria reagire alla cloche tramite gli alettoni e gli impennaggi, egli, più ancora che calcolare, *sente* la resa della frenata dei lunhi Thyssen sui cerchioni delle ruote. Davanti alla sua bocca sta un microfono col quale confidenzialmente avverte gli staffisti: «Quést l'è dur» oppure «Ocjo, che ne mando uno allegro». Il gergo ed il dialetto coloriscono un lavoro in apparenza assai arido, ma per il quale insorge presto una passione meno nota ma grande al pari di quella del macchinista.

Nelle brevissime pause del suo lavoro, Gasparotto parla di quel che occorre per il suo mestiere: attitudine, allenamento, riflessi, rapidità di calcolo, senso della responsabilità, nella consapevolezza dell'interdipendenza della propria opera (e dei pericoli che può evitare o prevenire) con quella degli altri. Qui è così per tutti; per gli staffisti si aggiunge eccellente spirito sportivo e polso da tiratore scelto.

Il ritmo senza soste, l'importanza del lavoro, l'alta specializzazione tipici di S. Donato esasperano la caratteristica del lavoratore emiliano, che è alacre ma esigente. Il Capostazione titolare, il signor Egidio Dradi — ha già 43 anni di servizio che potranno giungere a 47 — ne sa qualcosa. Dice che i suoi 400 dipendenti sono 400 casi personali, difficili, Ma dice che è anche contento di loro: «E' personale che si *adopera*. Quando, poi, c'è nebbia e debbono lavorare con gli occhi fuori della testa, collegandosi alla voce senza vedersi, sono lavoratori meravigliosi».

Se la responsabilità del titolare di S. Donato non è piccola, non minore, anzi la massima, è quella di colui che in turno fa il «*dirigente regolatore*». Dispone per l'accoglimento dei vari treni, per il loro smistamento, la loro ricomposizione, la loro partenza; a dirlo, si fa presto. Minuto per minuto egli deve tener aggiornata la sua mente su tutte le operazioni fatte e da farsi. Lo coadiuvano sette colleghi, sperduti in sette posti fra loro lontani. Dalla sua finestra egli non vede gran che, ma la sua mente deve conoscere tutto servendosi solo in parte di riproduzioni grafiche del piazzale. Tocca a lui compilare via via il *grafico*, quasi un quarto di lenzuolo, ogni sei ore, su cui segnerà fedelmente persino la sosta da 03' a 14' di una *grossa* (una locomotiva declassata alla manovra perché vecchia) «per bisogni corporali del macchinista». Il suo consumo di grafici e fosforo non si misura.

Vi è un'altra responsabilità non minore, affidata ad una carta in varie copie; il *bollettino (o nota) di lancio*, che riporta elementi diversi, quali la posizione cronologica nella tirata dei carri, il peso e la qualità di questi, la merce delicata o pericolosa, la destinazione e quant'altro debba essere tenuto presente nel lancio. La nota la fa la «statistica», più esattamente l'Ufficio Veicoli: questo fa contemporaneamente la registrazione su più di 2000 piccoli fogli di carta, da incollare su ciascun carro, affinché gli addetti alla rampa possano controllare la identità attuale del carro con quella della nota. Questo lavoro, la cui mole può sfuggire, comporta operazioni plurime, molte fatte in chilometri e chilometri di marcia con qualsiasi tempo a fianco dei treni.

Fra non molto, sembra, lo scalo sarà dotato di radiotelefoni e telescriventi. L'uomo della Statistica sfilerà lungo i carri e mentre con un gessetto colorato (un colore per ogni scalo) marcherà ogni carro, col radiotelefono sgranerà il rosario di cifre e lettere. L'Ufficio Veicoli tradurrà simultaneamente con le telescriventi quanto riceverà in onda: nello stesso istante il Regolatore, il Capo Rampa, la Cabina Freni, il Banco Geografico e gli Staffisti riceveranno le zone scritte. Semplificazione enorme che ora è realizzata solo a Milano.

Milano Smistamento, attivato nel 1931, è in testa in ordine di tempo e di importanza. Gli fece seguito lo Scalo di Roma nel 1938. Ma, per importanza, al secondo posto sta Bologna S. Donato, ideato nel 1930 ed attivato soltanto nel 1947, causa prima la guerra. Oggi, a tanta distanza dalla sua progettazione, lo scalo bolognese funziona egregiamente e richiede solo di essere completato secondo la pianificazione che l'ing. Marin ed i suoi collaboratori seppero realizzare con vedute tanto larghe e lungimiranti.

Visto dall'alto può sembrare un birillo adagiato: uniti da due strozzature funzionali stanno tre capaci fasci di binari di cui il primo è il Fascio Arrivi (20 binari), il secondo è il Fascio Direzione (32 binari, che presto saranno 40) ed il terzo è il Fascio Partenze (10 binari per il Sud e 10 per il Nord). Per tutto l'impianto sono distribuiti fabbricati ed opere diverse: il Deposito Locomotive col suo dormitorio e la sua mensa; il capannone in muratura entro cui possono sostare affiancate 7 colonne di carri per scambiarsi i colli nel Riordino Collettame; la Caserma della Polfer con 45 agenti, la mensa-bar del DLF, le officine e gli uffici dei vari Servizi (Lavori, Impianti Elettrici, Commerciale).

La sagoma del birillo è bene delimitata da due linee a doppio binario: la circolazione interna e quella esterna. Oltre che per i transiti e le partenze, servono per la *corsetta* della elettromotrice che fa da circolare tranviaria 23 volte ogni 24 ore per oltre 1100 uomini e per le famiglie che abitano nei caseggiati del «Triangolo» (180 famiglie) o lungo la circolazione esterna (26 famiglie).

Il birillo è lungo 3850 metri. La circolazione esterna, 16 km. Messi in fila, tutti i binari della stazione superano di 9 km. l'intera linea DD/ma Bologna-Firenze (km. 97). La area totale è di mq. 1.360.000, rialzata dal troppo umido piano di campagna con milioni di mc. di terra riportata.

Sette cabine ininterrottamente presenziate ed operanti. Sistemi centrali di comando, correnti codificate, impianti di frenaggio e smistamento, leve di itinerario, decine di migliaia di relais, 700 km. di cavi elettrici, 5 milioni di spesa al giorno, due mila lire per ogni carro «lavorato».

Visto con altro occhio, il birillo può sembrare un termometro atto a misurare la situazione economica nazionale (in questo Scalo passa gran copia di quanto si produce e si consuma in Italia). Naturalmente segna esatto se funziona bene. S. Donato non ha solo l'optimum funzionale datogli a tavolino, prima ancora di nascere; alla qualità ed alla impostazione tecnica corrisponde il valore del lavoro e l'alta specializzazione del personale.

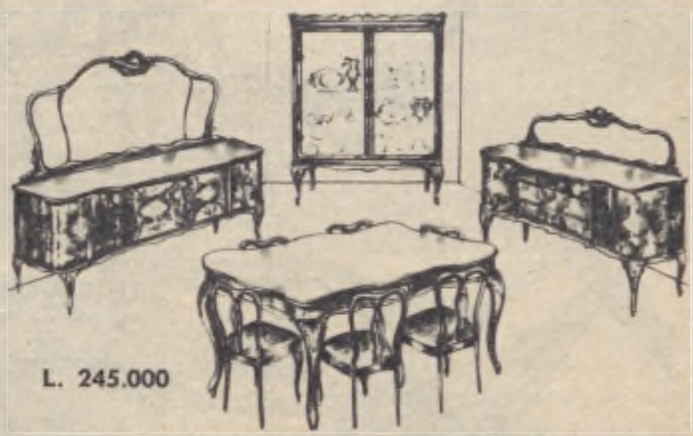
L'impegno assillante col cronometro risente spesso dell'imprevisto — un carro da scartare, un telone da fermare, l'intempestività del mezzo di trazione, la nebbia — per cui qualche treno parte *in gobba*, cioè con qualche minuto di ritardo. Ciò non toglie che il lavoro a S. Donato si meriti globalmente la qualifica di «eccezionale».

**Aldo SENSI**


**Mobili "A.L.T." A. L. TEDESCHI - Livorno**

ORGANIZZAZIONE SPECIALIZZATA - VENDITE PER CORRISPONDENZA

*Visitate i grandi saloni di esposizione, aperti ogni giorno, anche festivo*




• Consegna gratuita ovunque • Imballaggi specializzati

AGEVOLAZIONI PER I FERROVIERI

Chiedete senza alcun impegno: riproduzioni, fotografie, opuscolo illustrativo con l'invio di L. 100 in francobolli - Facilitazioni di pagamento.

*INDICATE QUALI AMBIENTI DOVETE ARREDARE*

Scriveteci! - Via Grande, 11-13 - LIVORNO - Tel. 34.318 - Scriveteci!

# NEL PORTO DI GENOVA

Sbarco di banane a Ponte Eritrea Levante

***Il mare e il binario, la via d'acqua e di ferro, rinnovano ogni giorno nel grande porto ligure una collaborazione preziosa per i traffici italiani ed europei***

Genova e il suo mare: il mare che da sempre ha dato un volto alla città «superba», il mare che da sempre ha alimentato i traffici di cui la città vive.

E sul porto, coi suoi infiniti moli, le sue imponenti gru, i suoi capannoni d'ogni forma e colore, i suoi rimorchiatori, le sue barche, con la sua febbrile animazione di ogni ora, si concentra l'imponente traffico (solo per le merci 20 milioni di tonnellate annue) che fa di Genova il più importante centro marittimo-commerciale d'Italia ed uno dei più importanti del bacino mediterraneo.

Lungo i venti chilometri di moli protesi sul mare come ventose di un polipo gigantesco, si svolge lo spettacolo vivo ed imponente del movimento del porto: la calata Giàccone con le sue montagne di carbon fossile, ponte Libia con le sue piramidi di sale o i moli Sanità, Caracciolo, Canepa dove in un via vai senza soste si scaricano e si caricano merci e manufatti in arrivo ed in partenza a bordo di navi che issano bandiere di ogni Paese.

Le merci accatastate sui moli hanno compiuto o dovranno compiere poi un lungo viaggio nel retroterra che non solo comprende le regioni centro-settentrionali d'Italia, ma anche Paesi dell'Europa centrale primo fra tutti la Svizzera.

Per questo corrono lungo i moli chilometri e chilometri di binari ferroviari; il binomio treno nave presenta nel porto di Genova il volto della più estesa e funzionale collaborazione.

Migliaia di carri vengono caricati e scaricati giornalmente: e spesso è la benna della stessa gru che dopo essere scesa nel ventre di una nave trasferisce le merci ed i manufatti direttamente sui carri ferroviari.

**Calata Giaccone - Ponte Rubattino: sbarco di carbone**

Fianco a fianco marinai, scaricatori e ferrovieri danno vita all'importante movimento: una collaborazione che impegna tutti alle esigenze di dinamismo, di celerità, che è il segreto primo della vita del grande porto.

Le stazioni di Caricamento, di Santa Limbania e di S. Benigno smistano giornalmente i convogli in partenza, che vengono nella maggior parte avviati allo scalo di Sampierdarena, dove se ne curano gli istradamenti per le diverse destinazioni. La sola stazione di S. Benigno ha un traffico giornaliero di 800 carri in partenza e 400 in arrivo. Essa è ubicata sotto la roccia omonima sulla quale sorge la famosa lanterna ed è la più impegnata, assieme a Caricamento, per il servizio delle merci; Santa Limbania, cui fanno capo Ponte dei Mille e Ponte Andrea Doria, dove gettano le ancore i più grandi transatlantici del mondo, svolge anche servizio viaggiatori, in collegamento con Sampierdarena, con treni in maggior parte diretti nel Nord dell'Europa.

Non meno importante, anche se di diversa natura, l'attività dell'Agenzia Marittima che ha il compito di curare il controllo, la ricezione, lo sbarco e lo sdoganamento del carbon fossile e dei materiali vari che giungono via mare, per conto della nostra Azienda. Essa gestisce pure i depositi di carburanti e lubrificanti che su carri cisterna vengono poi inviati nelle varie località dell'Italia settentrionale.

Dalla mole di lavoro che scaturisce dagli arrivi e dalle partenze senza sosta, si può comprendere l'importanza dei servizi ferroviari, la loro vitalità e indispensabilità per i collegamenti del porto con i centri industriali e commerciali d'Italia e d'Europa.

Locomotive diesel, a vapore e moderni trattori sono continuamente in azione per le manovre, e quando questi mezzi non possono essere utilizzati, come nelle gallerie dei magazzini e dei silos, allora subentrano i cavalli normanni da tiro. Questi infaticabili quadrupedi, quasi in polemica con le macchine, danno una prova di vigore eccezionale: ne basta solo una terna per trainare sei carri.

All'ansito delle macchine delle navi in partenza, al fischio cupo e ossessivo dei rimorchiatori che vengono e vanno dalla diga foranea ai moli, al rumore metallico delle attrezzature e al tonfo degli scarichi nei carri o nelle stive, risponde il fischio dei locomotori dei treni in partenza verso lo scalo di smistamento di Sampierdarena, così attivo quanto antico, con le sue garitte ottocentesche e il suo fabbricato viaggiatori d'altri tempi.

**Aurelio BATTAGLIA**

**Ponte Embriaco - Porto vecchio: sbarco di legname**

# "La Cena"

## Racconto di MARIO CINTI

*Con questo racconto Mario CINTI ha vinto l'edizione 1960 del Concorso «Penna d'oro». E' la seconda volta che l'autore si aggiudica l'ambito premio riconfermando le sue istintive doti di narratore che qui ritroviamo ulteriormente affinate e controllate.*

*«La Cena» è una divagazione acuta e malinconica su un tema dei più consueti e più familiari: la festa al collega che va in quiescenza. E' la cronaca di uno stato d'animo: patetica, quasi amara meditazione di uno spirito semplice, còlto in un momento che dovrebbe essere di euforia e invece è di sconforto.*

Appena spalanca la finestra della camera da letto, la moglie, dalla cucina, gli grida: «Chiudi, chè s'empie la casa di mosche!»

Ma lui non ci fa caso: sta in maniche di camicia a respirare l'aria che già pare più fresca dopo tanta calura. Guarda lontano e tende l'orecchio al rumore d'un treno: «Stasera è in orario», borbotta. E sospira.

Laggiù il cielo rosseggia dietro gli alberi scuri piantati come sentinelle presso la stazione. Palpitanti pennellate sanguigne si levano a raggera, come le dita di una mano aperta a salutare: «Arrivederci!»

Già. Arrivederci a domani. Il sole sorgerà ancora e ancora tramonterà: il treno che ora sente fischiare arriverà come sempre e la piccola assonnata stazione si sveglierà di colpo: uno sbattere di portelle, un vociare, uno sciamare di gente da tutte le parti. Poi il treno riprenderà la sua corsa e sui marciapiedi deserti tornerà il silenzio. Come ieri, come oggi. Niente è cambiato, niente cambierà.

Al'infuori del Capostazione.

E chi ci farà caso? A quell'ora, lui sarà in giardino ad inaffiare. Guarda giù, ai suoi fiori. Il cielo è ancora chiaro, ma nel giardino le ombre si allungano e il cancello distende già sulle aiuole e sulla ghiaia gli esili arabeschi del suo ferro battuto.

E' ora: non ha che da infilare la giacca e uscire.

Fuori, di là dal cancello ci sono gli amici e i colleghi.

Sua moglie si è fatta sull'uscio e lo scruta: «Non vai? T'aspettano, vedi?» E s'avvicina alla finestra: «Sarà una bella serata, sarà».

Mentre lui s'infila la giacca scendendo le scale, la donna, dal pianerottolo, gli lancia dietro le solite raccomandazioni.

«Sì, sì, sta tranquilla».

Senza voltarsi saluta alzando la mano sopra la spalla: «Se tardo sai dove sono e con chi sono» grida. Ed è in fondo alla scala.

«Benedetta donna! Come se non sapessi che devo stare attento al mangiare e al bere. E poi, stasera non ho fame».

Sorride: «In fondo ha ragione. Quella gente vorrà far baldoria. — Su, Capo, ancora un po': che vuol che le faccia? Se diamo retta ai dottori... — Ragionano bene loro, con quello stomaco! Anche io, un tempo...».

Altro sospiro.

«Guai se non ci fosse una moglie a guardare il suo uomo. Io cosa farei? E come mi osserva quando ho il piatto davanti. Crede che io non abbia capito: il medico le deve avere detto qualcosa. Però esagera: si tratta solo di un po' di diabete. Ma sarà diabete poi? Uhmm!»

Gli amici gli vanno incontro sorridenti. E' un gruppetto di gente che ha lavorato con lui per tanto tempo e gli vuol bene. Stringe le mani a destra e a sinistra, gira la testa di qua e di là, ringrazia. E intanto si avviano.

La trattoria è lontana, in collina. Per via la comitiva cresce. Ecco il signor Ispettore che gli porta gli auguri e le felicitazioni del Capo Divisione: «Bravo, Capo, complimenti! Il traguardo è toccato!»

C'è anche qualche autorità locale. Gli fanno gli auguri, qualcuno gli batte la spalla con confidenza. Lui ringrazia, confuso, distratto.

La strada sale. Ogni tanto si fermano a prendere fiato, a guardare in basso. Si ciarla, si scherza. Uno grida: «Il primo che parla di servizio, stasera, lo buttiamo fuori» e tutti ridono. Ma lui pensa ad altro.

Guarda ai campi che la sera addolcisce, alla stazione lontana, a un campanile che chiama la gente a pregare. E d'improvviso s'immerge nell'atmosfera luminosa di un altro giorno di festa: ha la sposa al fianco e gli amici e i parenti d'intorno. Un suonar di campane, un pezzetto di cielo azzurro su tetti rossi e il rimbalzar dei confetti sulla tovaglia di un altro pranzo ormai tanto lontano.

Dio, quanto tempo è passato!

Pare ieri, ed è già qui, con gli amici che lo portano a cena, a celebrare... che cosa? Un'altra tappa della sua vita. L'ultima?

Quelli gli vogliono bene davvero e lo sa. Eppure ha l'amara impressione d'essere il meno felice tra tanta gente ch'è lì per fargli festa, come se avesse compiuto chissà quale impresa.

«Ma cosa ho fatto, fuor che invecchiare? Cosa c'è di mutato da ieri ad oggi? Finito che cosa? Quale traguardo ho toccato?

Quante volte in tanti anni, aveva detto: «Se ci arrivo a questa benedetta pensione... ha da arrivare quel giorno»!

Eccolo. E' arrivato. Gli fanno onore. Ci sarà una gran cena: pergamena, regali, discorsi, strette di mano abbracci commozione. E poi, dopo?

Dopo! E proprio ora ci ha da pensare?

Un collega lo prende sottobraccio: «Ricordi? Pare ieri!»

Sì, sì, ricorda, ricorda. Sorride, ma ha una piega fra gli occhi.

Domani avrà un giorno di più, ecco tutto. Non dovrà più pensare alla sveglia; non dovrà più uscire di casa la sera per ritornare al mattino, affranto, irritato. Non dovrà più litigare coi viaggiatori che hanno sempre da reclamare: a sentirli sono tutti amici intimi del signor Ministro. «Ma andateci da lui, una buona volta! Con tanti saluti dal sottoscritto».

«E i capotreni, e i macchinisti? Sempre a lagnarsi sempre a discutere per quel mezzo minuto. E guai a parlare di manovre. E gli altri? E quando poi c'è da consegnare le note di qualificazione? Tutti eccezionali si sentono. Non ricordano più le multe che hanno preso, le fesserie che hanno fatto. Tutti bravi. Nessuno si fa l'esame di coscienza, nessuno pensa che chi decide alla fine è il Capo Reparto, il Capo Divisione. E anche loro, del resto, cosa possono fare... Basta! Basta. L'ho sempre detto che non ci metterò più piede là dentro!»

Sbircia un manovale che gli cammina al fianco tutto ridente e pare che saltelli, tanto è leggero e forte e giovane.

«Quello pensa alla cena. Deve avere una fame...»

E quel ragazzo, invece, sta pensando ad una magnifica pianta che stamani, sudando, ha portato lassù, per regalarla al suo Capo.

«Il traguardo, il traguardo! Ma quale traguardo! E lui, se mai, questo maled... questo bene... questo cribbio d'un traguardo che ti si presenta all'improvviso, proprio come succede al ciclista che non si è accorto dello striscione dell'ultimo chilometro. Lui, si capisce, pigia più forte sui pedali perchè vuole arrivare primo, laggiù. Ma noi, ma io...».

Laggiù! Dove?

«Beh!... che fretta c'è?»

E a che serve non avere fretta? Tanto quel che ha da arrivare, arriva lo stesso. Come la cena in quella trattoria, che già si scorge lassù, tutta illuminata.

Ne esce un suo collega, l'organizzatore della festa, che gli va incontro festoso: «Ti sei fatto aspettare eh? Ma già, si capisce. Per te il tempo oramai conta poco...».

Come non conta! Intanto stanotte sua moglie lo starà ad aspettare sveglia, come sempre. E poi, il tempo non conta?

«Prova a guardarti nello specchio anche tu! Chi ti ha conciato così? E' lui, caro mio. Quando vai in pensione, prova a liberartene se puoi!»

E si volta a guardare, come se il tempo, il Signor Tempo, fosse lì, dietro le spalle.

Ma dietro c'è solo la strada che scende biancheggiando tra due siepi scure. Di qua e di là l'ondulata distesa dei campi dai quali si leva a tratti il roco verso delle rane sopra il canto dei grilli. Laggiù, in fondo, dove si accendono le prime luci, si distingue ancora, avvolta nelle ombre della sera, la sua casa piccola piccola e fragile sotto la cupola enorme del cielo.

Davanti, la porta spalancata della trattoria.

E il suo presente vi entra accolto da battimani.

Come sono gentili e discreti, pieni di iniziativa ed esperti i camerieri che servono lo antipasto! Sussurrano consigli all'orecchio dei commensali che si guardano di sottecchi come scolaretti impacciati. C'è il silenzio che precede l'inizio d'un rito.

Sparito l'antipasto compaiono l'allegria, lo appetito la sete il chiasso la confusione. I camerieri ora ricevono ordini. Specialmente alle estremità della lunga tavola ove stanno i giovani affamati, impazienti e allegri.

Al centro stanni i più anziani, quelli che hanno i filetti sul berretto e più titoli. E meno capelli, meno denti: scarso appetito, meno allegria.

Il festeggiato fruga con la forchetta nel piatto ancora pieno: «Come mangiano! E io non ho fame. Quanta grazia di Dio. Ci fosse lei qui, almeno. Quante volte le avrà promesso di portarla quassù un giorno, a mangiare roba comperata da altri, preparata da altri, cucinata da altri, e senza il pensiero di lavare i piatti!». Pensa a sua moglie, ora, con un misto di tenerezza e rimorso.

Guarda a un tizio, laggiù. Mangia svogliato, meditabondo. E' il solito: sta pensando al discorso che dovrà fare. Tocca sempre a lui: c'è tagliato.

«Speriamo che non mi faccia piangere: succede sempre così! Loro mangiano, si divertono, parlano, fanno bella figura, e il festeggiato piange».

Ricorda l'ultimo banchetto al quale ha preso parte, proprio nello stesso locale. Era a destra del festeggiato, al posto che ora è occupato dal signor Ispettore. Strano come ha fatto presto ad arrivare al centro del tavolo! Ancora qualche anno fa stava laggiù, tra coloro che si rimpinzano a dovere, trincano, gridano e tornano a casa sazi e brilli. Poi, a poco a poco, ad ogni festino si è andato avvicinando al posto d'onore. Ed ora eccolo lì, tra i pezzi grossi e i mazzi di fiori. Carriera.

E rivede se stesso al suo primo giorno di ferrovia. Cammina agile tra i binari d'un immenso piazzale, lungo colonne di carri ferme sotto il sole, con un barattolo di colla in mano, ad attaccare etichette. Fumo fracasso di ruote, sbattere di respingenti, fischi di locomotive, grida di manovratori.

Certamente era stata una giornata malinconica, quella. Come si può essere allegri al primo giorno di ferrovia, alla prima giornata di fatiche in mezzo a gente che non si conosce? E poi, addio spensierata adolescenza! Ora bisogna pensare al domani, guadagnarsi il pane, imparare un mestiere, fare carriera, mettere su casa.

Perché, ora, quella lontana giornata gli appare splendente di luce e di sole?

Fa caldo. Estrae il fazzoletto e sente il frusciare d'una lettera che ha in tasca. Subito ha la visione d'una finestra sul mare: rivede una testolina bionda e due dentini sperduti tra le gengive rosse come perle dentro una rosa; e lui e sua moglie estasiati a guardare il marmocchio che batte il tempo d'una sua sinfonia picchiando col cucchiaio sul ribaltino del seggiolone. Dove, quando?

Mah! Immagini. Immagini incise su un nastro breve che ora sta per finire. Davvero? Eppure quelle erano « cose »! Palpa la tasca: la lettera è lì. Quella testolina bionda ha scritto. Dice che loro sono tutti felici di sapere che il caro babbo sta per raccogliere il premio di tante fatiche, eccetera eccetera. E raccomanda al babbo di aversi cura, perché, « ora che il traguardo è toccato » (anche lui!) deve godere a lungo la sua pensione! Dice anche che sarebbero venuti tanto volentieri anche loro a festeggiare. Ma, il piccino...

Sicuro. Il marmocchio, il seggiolone. Ogni cosa arriva a suo tempo, puntuale, e sparisce.

Come quei piatti che i camerieri si affannano a servire. E questa è la vita: antipasto, primo, secondo, fritto, dolce... e spumante!

Saltano i tappi, ormai. E quel tale si leva a parlare.

Mentre fa l'elogio del Capo, questi si immerge ancora nel mare dei ricordi. Eccolo davanti allo specchio a rimirarsi col suo berretto nuovo: il primo filetto d'oro! E sua moglie dietro, ad ammiccare felice. Ha il viso fresco e liscio, gli occhi splendenti e i capelli neri.

Ora sta brancolando tra il fumo e le macerie d'una stazione distrutta. C'è un rombo sinistro nell'aria. E lui fruga disperato tra mucchi di cose nere e fumanti: una valigia, una scarpa, sangue. Una voce che chiama...

Il clamore dei battimani e gli evviva che salutano la fine del discorso lo scuotono. Eccolo a stringere mani, a ringraziare attorniato da gente eccitata e commossa. Ha in mano una pergamena, e al polso un orologio d'oro. Toh! Ancora lui, il tempo. Chi aveva detto che non conta?

E' finita. Ora bisogna uscire, tornare a casa. Quello che ha mangiato gridato e bevuto più di tutti riempie ancora il bicchiere. « Alla salute del Capo » grida, « Vogliamoci bene! » e tracanna d'un fiato. Evviva!

Eccoli fuori, nella notte fresca. Qualcuno vorrebbe tirarla per le lunghe: propone un certo locale, dove c'è un certo vino... Ma sono ferrovieri. Ognuno ha in tasca o al polso il suo piccolo tiranno. Il servizio chiama. I treni non possono aspettare.

Scendono al piano a braccetto, cantando, in gruppetti che si frazionano e scompaiono nel buio. Il manovale segue il suo Capo come un cane fedele, portando il suo dono.

Eccoli soli, ora, sulla strada in mezzo a campi bui. Giunge da lontano l'eco di qualche risata, il ritornello d'una canzone.

Camminano in silenzio. Il vecchio curvo sotto le stelle pare cerchi sulla strada chiara le tracce d'un lungo cammino, i segni del tempo. Il giovane col suo peso cammina eretto e guarda al cielo.

« Quel ragazzo ha qualcosa da dirmi e non osa. Da qua. Porto io ».

« No, no Capo, lasci fare; fino al cancello ».

Davanti al giardino si fermano. La casa è buia e silenziosa. C'è un luccicore di lucciole intorno.

Il manovale posa il suo dono e si decide:

« Capo... quella circolare... che ne dice? Vorrei tentare. Se non mi decido ora... gli anni passano presto e... » Si interrompe confuso, lo guarda e resta stupito.

Gli occhi del Capo brillano. E' come se di colpo fosse spuntato il sole.

« Come? Ah! Ma sì, ma certo! Come no figliolo! Devi tentare. Fai bene, benissimo. Anche io, sai... ero manovale ». Ride.

« Anzi, sai cosa ti dico? Ti preparo io! » Guarda l'orologio che gli hanno regalato e luccica al buio. « Capirai, tempo ne ho di avanzo ora! Buona idea. Bravo. Ti aiuto io. Sta certo, Prepara la domanda. Cominceremo presto: ho tutto: regolamenti, pubblicazioni, circolari, programmi. Per il telegrafo siamo a posto: già sai fare qualcosa! ».

E ride ancora e si sente di nuovo come a una vigilia lontana, a credere, a sognare, a sperare.

« Domani ci vediamo. Intanto ho da venire laggiù a ritirare qualcosa. Vai pure ora. E... grazie, a te, a tutti. Siete stati tutti bravi ».

Sono in due ad essere felici. Il giovane che si allontana zufolando, il suo Capostazione che siede nel giardino e guarda il cielo anche lui, ora.

« Volersi bene. Bella festa, brava gente. Bravo ragazzo, quello. Un bel regalo davvero».

Una lucciola passa decisa sopra i cespugli. Nel buio fioriscono ad una ad una, pallide macchie di luce, le sue rose: « Siamo qui, anche noi ».

« Sì, sì, domani penserò anche a loro. C'è da togliere un mucchio di erbacce qui intorno ».

Volersi bene, togliere le erbacce. In fondo non siamo tutti fiori d'uno stesso giardino?

Guarda in alto: « Anche voi, lassù! »

Dalle imposte filtra una luce. E' lei.

Allora sale facendo rumore.

« Come è andata » chiede lei subito, e lo guarda con una certa apprensione.

« Benone, benone! » Entra in camera ridendo e le si avvicina.

« Cielo! E' allegro. Ha bevuto! ».

Mentre lui si china a mostrarle l'orologio e la pergamena, lei lo annusa sospettosa. No! Non ha bevuto, è stato bravo! E lo guarda sollevata, felice: « Ti ho preparato il caffè ».

« Sì? Allora àlzati, che lo prendiamo insieme ».

Dopo, tornano nella camera da letto. Lei spegne la luce, lui spalanca la finestra.

« Mezzanotte è passata da un pezzo » dice, « e fra poco spunterà la luna ».

« E oggi è il tuo compleanno, vecchione mio »!

Ridono insieme, ora.

L'uomo prende la mano della sua compagna. E stanno così ancora un pezzo a respirare, a guardare le stelle, ad ascoltare il canto dei grilli.

# COME CI VEDE LA STAMPA

*Il 1960 è stato l'anno dei dibattiti sul presente e sul futuro delle ferrovie. La discussione sui molteplici problemi che riguardano le F.S. è stata ampia e approfondita sulla stampa ed è sfociata in un avvenimento che dovrebbe preludere a un rilancio delle Ferrovie nei programmi di politica di sviluppo del Governo. L'esame della situazione economica delle F.S., iniziato alcuni mesi fa dal CIR, ha portato in dicembre alla nomina di una commissione di studio che dovrà indicare — come ha sottolineato IL GIORNO — le misure idonee a rendere sempre più efficiente l'Azienda e a risanarne con respiro pluriennale il bilancio deficitario. La nomina di tale commissione di esperti estranei alla Azienda non poteva mancare di suscitare i più diversi commenti: alcuni come LA NAZIONE e il RESTO DEL CARLINO, hanno voluto scorgere nel provvedimento una specie di «corsa ai ripari», ampliando i compiti attribuiti alla commissione stessa, altri, invece, come l'AVANTI, hanno giudicato tali compiti troppo ristretti essendo riferiti ai soli aspetti tecnici del problema, mentre la situazione delle F.S. è il prodotto di vicende maturate sul terreno politico e politico-economico.*

*Ragionando di compiti non bisogna, però, trascurare il significato della nomina della commissione, che va ricercato nell'esigenza di predisporre i mezzi per una sistemazione organica e permanente del bilancio ferroviario prima di affrontare nuovi e impegnativi programmi di potenziamento della Rete. Almeno così dovrebbe essere se si vogliono ascoltare gli allarmi lanciati sulla situazione delle F.S. Primo fra tutti quello di Luigi Einaudi, le cui esortazioni, isolate dal giudizio sulla gestione di Stato, sono state recentemente ricordate sul CORRIERE DELLA SERA dal prof. Maraldi, il quale occupandosi della regolarità e della sicurezza dell'esercizio ha affermato che «le continue, insistenti e giustificate proteste dell'opinione pubblica hanno ormai il significato di un serio richiamo a una più vigile attenzione delle competenti autorità di Governo sulla crisi delle nostre ferrovie, che sembrano quasi dimenticate, mentre si annunciano continuamente ampie iniziative, con assegnazione di somme rilevanti, a favore dei trasporti su strada».*

*Quanto al risanamento della gestione ferroviaria, il giornale auspica un pronto intervento capace di rimuovere le cause del disavanzo, che non deriva dal fatto che la rotaia sia superata, ma da altri fattori, già da tempo individuati, ma che non è stato possibile finora eliminare mancando all'Azienda quella autonomia che è condizione per un riassetto stabile. Questo afferma M. Righetti sul CORRIERE D'INFORMAZIONE in un'altra inchiesta dedicata all'Azienda delle F.S., che tutti definiscono la «grande ammalata», trascurando però di formulare una diagnosi completa e di indicare la terapia da seguire. Al punto in cui sono le cose — prosegue l'A. — per evitare che la crisi delle Ferrovie possa ulteriormente aggravarsi, oltre ai rimedi per ridurre il deficit, è necessario affrontare un ampio programma di investimenti nel quadro di una realistica politica dei trasporti, con un sistema di finanziamenti che sgravi le F.S. dagli interessi sui mutui, attuando nello stesso tempo la riforma dell'Azienda.*

*Altri ancora si sono occupati della situazione ferroviaria: il settimanale CANDIDO che vi ha dedicato un lungo articolo dal titolo «Se disavanzo seguitemi!» e il quotidiano economico 24 ORE che, pur limitando l'esame al problema delle tariffe, conclude affermando che bisogna fornire alle F.S. tutti i mezzi necessari per assicurare l'integrità del patrimonio aziendale, per evitare che il problema della sua ricostituzione possa successivamente presentarsi in termini assai più gravi di quelli attuali.*

*Resta per ultimo da segnalare in questo rapido panorama un articolo di terza pagina de IL MESSAGGERO dedicato alla «Freccia del Sud». Dopo aver descritto le impressioni di un viaggio dalla Sicilia verso il Nord, l'A. parla della gente del Sud che affolla la seconda classe e che viaggia per andare a cercare lavoro. Questo si ripete ogni giorno, perchè ogni giorno al tramonto risale verso il Nord la «Freccia del Sud», ogni notte proprio come una freccia il treno si incunea nella penisola, trasportandovi i ricordi, la suggestione e la poesia delle terre che appartennero alla Magna Grecia e al Reame di Napoli, ma anche ferendola con alcuni aspetti e con alcuni personaggi della realtà sociale del Mezzogiorno.*

**Renato MATTONE**

# LETTERE AL GIORNALE

RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO

Signor Direttore, sono costretto a pregarLa di ospitare questo mio scritto, perché giudico necessario, per la tutela della dignità dei ferrovieri, che certe precisazioni siano fatte onde evitare che le gratuite illazioni pubblicate da codesto periodico nel numero di novembre a proposito del mio articolo «Giudici e giudicati», rimangono come permanente giudizio offensivo per tutti i ferrovieri.

Il redattore della rubrica ha ritenuto di virgolettare il periodo riferito ai ferrovieri «che hanno adempiuto con abnegazione e sacrificio ai propri doveri».

Tale sottolineatura intende forse mettere in dubbio la piena validità della nostra affermazione? Il periodico aziendale si permette di ironizzare su tale incontestabile realtà? Se così non fosse, che significato ha la «virgolettatura»?

Devo protestare per una siffatta maniera di discutere dei problemi dei ferrovieri e sono tentato di rifiutare un discorso di merito. Ma la tentazione è troppo forte perché troppo paradossali sono le affermazioni contenute nella nota pubblicata in «fatti di casa».

La validità della nostra tesi viene dimostrata dal fatto che, specialmente in sede di ricorso, moltissimi neo-promossi hanno ottenuto la qualificazione di «*Eccezionale*» e non poteva essere diversamente dato che, in linea di diritto, il declassamento arbitrario voluto da alcuni non aveva alcun fondamento.

Circa il valore funzionale di certi avanzamenti, che non vedono un sostanziale mutamento di attribuzioni, esprimiamo la nostra sincera incredulità soprattutto in vista della prossima approvazione dei ruoli aperti che finirà per dare atto alla nostra tesi.

Il resto delle teorie affermate nell'articolo non ci interessa anche perché la nostra nota si riferiva ad una particolare situazione ambientale che in sede di ricorso, soprattutto per effetto della massiccia azione sindacale, ha trovato notevole sanatoria.

Non ci resta che concludere, con un profondo senso di rammarico nel constatare, ancora una volta, che il periodico aziendale lungi dall'essere uno strumento di intesa tra Dirigenti e personale, resta uno strumento di inaccettabile paternalismo nel piano della teoria «la carota e il bastone».

Scarsamente fiducioso per una pubblicazione, La saluto cordialmente.

**(ARNALDO CHISARI**
Direttore de «La Punta»)

*N.d.R. — Naturalmente, ben lungi da noi l'intenzione di ironizzare su «una incontestabile realtà».*

*Si usa «virgolettare» — come il nostro*

# 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.**

● **Agente in servizio Istituto Sperimentale Roma**, mansioni ufficio, cambierebbe con Applicato del Servizio Lavori e Costruzioni. L'incarico comporta varie indennità. Scrivere direttamente a Redazione «Voci della Rotaia» citando presente inserzione.

**CAMBI DI RESIDENZA**

**151) Alunno d'Ordine** Giovanni Serrantino, stazione Bussoleno (Torino), tutte abilitazioni, cam-

*interlocutore certo dovrebbe sapere — i periodi di un testo riassunto, ai quali si attribuisce particolare importanza e che perciò vengono riportati* per intero.

*Per quanto riguarda lo «scarsamente fiducioso per una pubblicazione», il Sig. CHISARI è servito.*

*Sul piano tribunizio, invece, gli lasciamo l'esclusiva.*

*Siamo noi a cedere alla tentazione di rifiutare un discorso di merito in un linguaggio troppo diverso dal nostro.*

* * *

Il Capo Stazione Titolare di Altavilla Milicia, sig. Rosario Ferrara, ci comunica che nella stazione è arrivata l'acqua. Un nuovo impianto assicura il rifornimento idrico della stazione e di otto alloggi della linea Palermo Messina finora effettuata con carri cisterna.

— Non pompa, non discorsi augurali — scrive il Ferrara — hanno celebrato l'avvenimento. L'acqua è arrivata silenziosamente, quasi timidamente, senza pubblicità. Ma il primo zampillo scaturito dalla fontanella di stazione è stato più eloquente di ogni discorso....

La lettera ci dice poi della viva soddisfazione di tutto il personale della stazione e delle famiglie che hanno visto realizzarsi una delle loro più sentite aspirazioni.

* * *

Un gruppo di agenti romani che abita nel nuovo quartiere «Villaggio Angelini» ci fa presente che quando i turni di servizio impongono loro di partire o tornare a casa in ore notturne sono costretti a compiere un lungo tratto a piedi.

Per eliminare questo inconveniente sarebbe necessario che tutte o almeno alcune corse dell'autobus 60 notturno, venissero prolungate dalla Borgata Tufello al Villaggio Angelini e più precisamente fino al Capolinea dell'autobus 137 diurno.

*N.d.R. — Riteniamo che un adeguato intervento presso la Direzione dell'A.T.A.C. potrebbe dar modo di superare questa situazione di disagio e sottoponiamo pertanto la richiesta all'attenzione dei dirigenti compartimentali.*

## PRECISAZIONE

Una delle foto (didascalia: «Vasca di carico e diga di sbarramento») pubblicate in Novembre ad illustrazione dell'articolo «I ferrovieri eremiti del Sagittario» si riferiva in effetti alla centrale F.S. di Pavana Pistoiese.

bierebbe con p.g. o superiore, Compartimento di Palermo. Non lascia nè chiede alloggio.

**152) Aiuto Macchinista** Candido Chicchese, Deposito Locomotive di Milano Smistamento, cambierebbe con p.g. Deposito Locomotive Roma S. Lorenzo.

**153) Cantoniere** Giuseppe Pedretti, 2° Tronco Lavori Vignale Riotorto, Divisione Lavori Pisa, cambierebbe con p.g. Compartimento Bologna, possibilmente linea Bologna-Verona. Lascia e non chiede alloggio. Indirizzare: Stazione F.S. Vignale Riotorto (Livorno).

**154) Cantoniere** Pierino Bellagamba, Tronco Lavori di Stimigliano (Roma), cambierebbe con p.g. di un Tronco del Comp.to di Ancona. Lascia alloggio patrimoniale (C.C. km. 59+666) e accetterebbe trasferimento anche senza alloggio.

**155) Operaio Qualificato** Pasquale De Meo, 35° Tronco, 14ª Zona I.E. Laveno (Milano), cambierebbe con p.g. della linea Roma-Napoli-Battipaglia. Lascia alloggio F.S. 3 vani e accessori con riscaldamento centrale e chiede alloggio.

# NOTIZIARIO DI VILLA PATRIZI

*MOVIMENTO DI FUNZIONARI*

**In dipendenza della nomina a Vice Direttore Generale del Direttore Centrale di 1ª cl. ing. Mario Cirillo, sono stati disposti i seguenti movimenti nell'alta dirigenza dell'Azienda:**

**— il Direttore Centrale di 1ª cl. dr. rag. Ignazio Bazan è stato preposto alla dirigenza del Servizio Movimento;**

**— l'Ispettore Capo Superiore del Servizio Movimento, ing. Aldo Rossetti è stato formalmente immesso nelle funzioni di Direttore Centrale.**

**Il Direttore Centrale di 1ª cl. del Servizio Sanitario dr. Alfredo di Lullo, per limiti di età è stato posto in quiescenza. La dirigenza dello stesso Servizio è stata assunta dal Direttore Centrale prof. dr. Eleuterio Boganelli.**

---

N.d.R. - Al dr. di Lullo che ha lasciato l'Azienda dopo 40 anni di ininterrotta, lodevole attività, inviamo i nostri migliori voti. Al dr. Bazan, al prof. Boganelli ed all'ing. Rossetti gli auguri più vivi di buon lavoro.

*AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE*

Durante il mese di novembre u.s., il Consiglio di Amministrazione ha esaminato, esprimendosi favorevolmente, numerosi provvedimenti riguardanti il personale, fra i quali si segnalano i seguenti:

*Proroga al 31 dicembre 1961* della concessione del soprassoldo gornaliero a favore dei dipendenti trovantisi nella impossibilità di effettuare materialmente il trasloco. Il provvedimento stabilisce, inoltre, a decorrere dal 1° dicembre c.a. l'adeguamento del soprassoldo in questione alle nuove misure dell'indennità di trasferta fissate dalla legge 23 ottobre 1960, n. 1239.

*Nomine* di 22 medici effettivi di Riparto, che andranno a coprire altrettanti posti resisi vacanti nei Compartimenti ferroviari.

Sempre in relazione al nuovo trattamento economico di trasferta è stato deciso, a decorrere dal 1° dicembre *l'adeguamento delle indennità fisse mensili* spettanti, in base all'art. 14 D.C.A.:

— al personale ferroviario inviato in missione presso impianti ubicati fuori dalla propria residenza o dimora per frequentare corsi d'istruzione professionale oppure per conseguire abilitazioni a funzioni diverse da quelle inerenti alla qualifica rivestita;

— al personale del Servizio Lavori e Costruzioni e del Servizio Impianti Elettrici inviato in missione continuativa per la dirigenza, assistenza e sorveglianza tecnica dei lavori di potenziamento di alcune linee ed impianti della rete;

— al personale del Servizo Lavori e Costruzioni e del Servizio Approvvigionamenti inviato in missione continuativa presso il Cantiere privato di iniezioni Legnami di Salone per la sorveglianza tecnica delle lavorazioni.

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 riaperture di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio e riammissioni in impiego.

* * *

Il Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, riunitosi sotto la presidenza del Ministro dei Trasporti, On.le Spataro, ha approvato numerosi provvedimenti di varia natura, fra i quali figurano:

— il restauro e la sistemazione del Fabbricato Viaggiatori della Stazione di Monza e costruzione di una pensilina nella Stazione di Ravenna, per una spesa di L. 33.580.000;

— la costruzione di un fabbricato alloggi presso la Stazione di Bagnara Calabra, per una spesa di lire 22.840.000;

— l'ampliamento e la riattivazione del Rifugio Montano del Dopolavoro ferroviario di Roccaraso per una spesa di L. 53.240.000;

— la costruzione di una nuova fognatura nella Stazione di Bologna C.le per una spesa di L. 25.735.000.

Per soddisfare le più urgenti necessità del parco veicoli in relazione al continuo incremento del traffico è stato, inoltre, approvato l'acquisto di 300 carri standard e di 212 carri coperti per una spesa complessiva di 1.524.586.285 lire.

### CARTA DI LIBERA CIRCOLAZIONE AGLI AGENTI A RIPOSO DELL'EX GRADO 7°

Con Decreto del Presidente della Repubblica 4-5-1953, n. 447, gli agenti in servizio e a riposo dell'ex grado 7° (ramo esecutivo) con almeno 6 anni di anzianità nel grado, furono ammessi ad usufruire della carta di libera circolazione. Al provvedimento venne data efficacia dal 1-1-1952 in poi, per modo che gli agenti dell'ex grado 7° del ramo esecutivo esonerati anteriormente a tale data rimasero esclusi dal beneficio anche se in possesso della prescritta anzianità nel grado (circolare n. PAG 12/20200/B del 30-6-1953).

Ora, per eliminare una disparità di trattamento più volte lamentata dagli interessati, il Ministro dei Trasporti ha disposto l'estensione della concessione a favore degli agenti collocati a riposo prima dell'1-1-1952, ferma restando la condizione base di una anzianità, alla data dell'esonero, di almeno 6 anni in una delle qualifiche dell'ex grado 7° del ramo esecutivo (Capo Stazione di 1ª cl., Capo Personale Viag. P.le, ecc. Regolamento del Personale del 1925 e successive modificazioni). (Circ. n. AG.3.3/23943/I del 5-12-60).

# TRE MILIONI DI FAMIGLIE ITALIANE USANO GIORNALMENTE AGIPGAS

Il nuovo Grande Concorso Agipgas
offre con ogni bombola
un premio sicuro
e il diritto di partecipare alla estrazione
finale - che avverrà entro il mese
di Settembre 1961 -
di altri 2000 premi
tra cui 50 Alfa Romeo "Giulietta,,

Occhio al tagliando! Il tagliando, sigillato elettronicamente e fissato alla valvola della bombola, significa garanzia di Qualità, Sicurezza, Rendimento! Aprite il tagliando sigillato e vincerete subito un premio. Per partecipare alla estrazione finale scrivete sul tagliando nome, cognome, indirizzo e consegnatelo al distributore Agipgas.

## LA BOMBOLA AGIPGAS COSTA MENO PERCHÈ DURA DI PIÙ

**Agipgas**

*il gas liquido del sottosuolo italiano*

# FATTI DI CASA

## A. A. A.
## IDEE CERCANSI

Fra le molte circolari che arrivano sul nostro tavolo redazionale, una in particolare ha attratto recentemente la nostra attenzione. Si tratta della circolare del Direttore Generale n. AG. 4.2.7800 del 22-11 60. Oggetto: Suggerimenti del personale. Con essa l'Azienda si rivolge a tutti i ferrovieri senza distinzione di grado e di mansione invitandoli a collaborare con gli organi direttivi nella ricerca di miglioramenti di ogni genere, di nuovi metodi e mezzi per ridurre le spese di gestione, per adeguarsi alle esigenze moderne, per fronteggiare la concorrenza e per corrispondere sempre meglio alle richieste del pubblico.

Si tratta in realtà di una iniziativa non nuova, nemmeno per la nostra Azienda, e che ha dato ovunque dei buoni risultati. In molte fabbriche degli Stati Uniti, per esempio, gran parte dei miglioramenti apportati dalla fine della guerra ad oggi risultano dovuti proprio all'utilizzazione dei suggerimenti del personale sia per quanto si riferisce ai processi di lavorazione, sia per quanto si riferisce alla più razionale disposizione dei reparti e alle condizioni di lavoro.

Così vasta e complessa è la gamma di attività e di servizi espletati dal personale della nostra Azienda che le possibilità di suggerire miglioramenti è praticamente illimitata.

Nel senso più vasto della parola — precisa la circolare — un suggerimento consiste nell'esposizione e illustrazione di un procedimento, di una lavorazione, di una attrezzatura e, in genere, di un sistema che permetta la eliminazione di un inconveniente o di uno spreco esistente, ovvero che consenta una economia di tempo e di materiali, una maggiore produzione, un miglioramento della qualità di un prodotto o di un servizio, la semplificazione e il perfezionamento di una qualunque attività. Tali suggerimenti possono indicare miglioramenti anche di piccola portata ma utili e di pronta applicazione.

Allo scopo di incoraggiare l'effettiva e diretta collaborazione del personale l'Azienda ha stabilito di compensare ciascun suggerimento accolto con un premio in denaro il cui ammontare varia da L. 5.000 a L. 50.000 in relazione all'importanza del miglioramento e a seconda che il miglioramento stesso sia di interesse locale, di servizio o generale.

Naturalmente non tutte le proposte potranno essere accolte. Sulla base di indicazioni statistiche rilevate nelle grandi industrie del Nord America si può prevedere che su cento proposte del personale solo 20 conterranno suggerimenti praticamente utilizzabili. Le altre ottanta saranno respinte. Respinte, naturalmente, dopo attento esame di apposite commissioni cui è affidato il compito di studiare, caso per caso, tutti i suggerimenti avanzati dal personale. I suggerimenti, che dopo il vaglio della commissione competente fossero giudicati non meritevoli di alcun seguito, verranno scartati, specificandone il motivo.

I ferrovieri che volessero avanzare qualche proposta possono farlo:

*a*) tramite il capo dell'Impianto o dell'Unità di appartenenza;

*b*) tramite la apposita *Cassetta delle idee*, già sperimentata con successo da vari anni in alcuni impianti del Servizio Trazione e che verrà gradualmente estesa anche presso gli altri Servizi.

La differenza sostanziale tra i due sistemi è che il secondo, non implicando il tramite gerarchico, consente all'autore del suggerimento di conservare l'anonimo fino al momento dell'eventuale accoglimento. Questo secondo sistema è stato previsto per dar modo anche ai timidi e agli indecisi di fornire il loro contributo senza il timore — il più delle volte infondato — di incorrere nel ridicolo qualora il suggerimento si dimostrasse «sballato» e non offrisse possibilità di utilizzazione pratica.

Chi sceglie invece il primo sistema, rinunciando a mantenere l'incognito, ha per contro la possibilità di essere aiutato dai superiori diretti nella fase di stesura e redazione del suggerimento e quella di perfezionare, attraverso una proficua discussione preliminare, i dettagli della proposta stessa. Resta naturalmente inteso che l'eventuale riconoscimento andrà interamente all'autore.

In tutti i casi, prosegue la circolare, nessun ostacolo deve frapporsi acchè l'iniziativa incontri il più largo favore tra il personale, che, anzi, deve essere stimolato alla presentazione di suggerimenti ritenuti utili.

Dall'esperienza finora fatta presso gli impianti dove la *Cassetta delle idee* funziona da tempo è risultato che il sistema non è stato indebitamente usato per sterili critiche anonime e di tale serietà va dato atto al personale. Si confida pertanto che una eventualità del genere non si verifichi nemmeno in futuro. E' comunque inteso che ogni suggerimento che dovesse risolversi esclusivamente in una critica anonima e senza alcun costrutto, verrà irrimediabilmente cestinato.

*Appositi moduli stampati per inoltrare i suggerimenti, saranno messi a disposizione di tutti gli interessati.*

VOCI DELLA ROTAIA sarà lieto di pubblicare periodicamente, su queste colonne, notizie riguardanti i suggerimenti accolti e i premi corrisposti.

Coraggio dunque amici lettori: da oggi il vostro motto sia «EUREKA!»

## PRECISAZIONE

*Alcuni lettori mostrano di avere frainteso quanto avemmo a scrivere su queste colonne circa le innovazioni apportate al Regolamento sul vestiario uniforme.*

*A scanso di ulteriori equivoci, riteniamo opportuno precisare che la fornitura «contemporanea» di due paia di calzature da lavoro è concessa* ogni 24 mesi *al personale di manovra e* ogni 36 mesi *al personale degli scambi nonché a quello delle linee.*

*Il vantaggio della fornitura* contemporanea *consiste evidentemente nella possibilità di avere sempre pronte un paio di scarpe di ricambio. Quindi non si può negare che le nuove disposizioni abbiano apportato un miglioramento sia pure di lieve entità.*

**Clesse**

## FERMODELLISTI A CONGRESSO

Ravvivati da bacheche ricolme di stupendi modelli in scala 100: 1, gli austeri saloni di Palazzo Re Enzo — messi a disposizione dall'Amministrazione Comunale di Bologna — hanno ospitato nei giorni 19 e 20 novembre u.s. i Fermodellisti Italiani, riuniti a Congresso.

Al tavolo di presidenza il Comm. Gino Bechi, il celebre baritono fedele amico di «Voci della rotaia», si è rivolto affettuosamente ad invitati e congressisti nella sua qualità di Presidente della Federazione Italiana, qualità che è stata poi confermata in sede di elezione alle cariche sociali. «Non siamo adulti che giocano come bambini; la nostra è una passione autentica per la riproduzione in miniatura del re dei trasporti: il treno».

Attorno a lui, il Vice Presidente Giuseppe Ballarin — cui va attribuito il merito maggiore per l'ottima organizzazione del Congresso, affidata alla Sezione bolognese di cui egli è il dirigente —, il Segretario Otello Bigliotti, l'ing. Alessandro Rossi della Ditta Rivarossi, consulente tecnico della Federazione.

Era pure presente il dr. Italo Bianco, Presidente onorario nonchè Vice Presidente del MOROT, l'organizzazione internazionale di cui l'Associazione italiana è membro attivo. Monsieur Jean Rabarin rappresentava i Fermodellisti francesi.

Svolti i lavori d'assemblea, fra cui l'impostazione del Congresso internazionale che si terrà a Como nel settembre 1961, i congressisti sono stati ricevuti a Palazzo d'Accursio da un Rappresentante del Sindaco. A sera, hanno partecipato al pranzo offerto dalla Ditta STAND, dopodichè hanno ascoltato l'ing. Costantino Sabelli (Rappresentante del Direttore Comp.le delle F.S.) il quale, con l'ausilio di belle diapositive a colori, ha illustrato i principali impianti F.S. di Bologna (D.C.O. e Scalo di S. Donato), impianti che nel secondo giorno sono stati oggetto di un'attenta visita.

**A. S.**

## ALL'APPUNTAMENTO DEL 6 GENNAIO

# Doni Letizia Festosità

Puntuali al magico appuntamento del 6 gennaio, in ogni città italiana, grande o piccola, e in ogni paese, ovunque, il Dopolavoro abbia una Sezione e una sede, anche quest'anno centinaia, migliaia di bimbi, figli di ferrovieri, si sono radunati per celebrare la loro festa e ricevere il dono che era stato preparato per loro.

Oltre 62.000 sono stati i pacchi dono distribuiti presso le 220 sedi dopolavoristiche della Rete, pacchi differenziati a seconda dell'età e del sesso dei piccoli, così da poter esaudire, per quanto prevedibile e possibile, i desideri di tutti.

In ogni centro di distribuzione, la cerimonia della consegna dei doni si è svolta in un clima di festoso entusiasmo e dovunque essa ha avuto un simpatico seguito negli spettacoli, nelle proiezioni di films e in altre simili iniziative che sono valse ad intrattenere e divertire i piccoli ospiti.

Nelle Sedi Compartimentali, la presenza delle massime Autorità locali, ferroviarie e civili, ha conferito alle manifestazioni un carattere di particolare rilievo che, ovunque, la stampa ha sottolineato con parole di lusinghiero apprezzamento per l'Azienda e per l'Istituzione dopolavoristica ferroviaria.

A Roma, la cerimonia ha avuto luogo al Teatro Italia, alla presenza del Ministro, on. Spataro, del Direttore Generale, ing. Rissone, e di tutte le maggiori Autorità ferroviarie centrali.

Il Teatro appariva gremito in ogni ordine di posti da centinaia di bimbi e dai loro genitori ai quali il dott. Puoti, Presidente del D.L.F. di Roma, ha rivolto un cordiale saluto augurale.

Ha preso quindi la parola l'avv. Cutrona, Capo dell'Ufficio Centrale del Dopolavoro, il quale, dopo aver esposto brevemente alcuni dati tecnici relativi alla organizzazione su scala nazionale della «Befana D.L.F.» ed aver sottolineato l'importanza del contributo elargito dall'Azienda in favore della iniziativa (contributo pari al 50% dell'onere finanziario complessivo e pertanto valutabile in 50 milioni di lire) ha voluto più diffusamente soffermarsi sul significato squisitamente umano e sociale della ormai tradizionale iniziativa del D.L.F.

Non v'è dubbio che i nostri figli — egli ha detto — siano i veri protagonisti della nostra vita familiare; ma in questa giornata di festa che noi abbiamo voluto per loro, essi sono e sanno di essere anche i protagonisti della nostra vita di Azienda.

E il fatto che il bimbo di Milano come quello di Sibari ricevano oggi, a parità d'età, lo stesso dono — ha proseguito l'avv. Cutrona — deve apparire ai nostri occhi come un commovente simbolo della fraternità che tutti accomuna i nostri figli in un unico abbraccio; un abbraccio che annulla ogni diversità sociale, che non conosce alcuna gerarchia.

Concludendo il suo dire, che assai spesso ha avuto accenti di sincera commozione, l'avv. Cutrona ha rivolto parole di vivo ringraziamento al Ministro ed al Direttore Generale per il contributo elargito in favore della «Befana D.L.F.», contributo che ha permesso di aumentare notevolmente la consistenza dei doni.

Nel quadro della manifestazione romana, è da segnalare, inoltre, il rinnovarsi di una encomiabile iniziativa del Sodalizio di Roma: anche quest'anno, infatti, è stato consegnato un assegno di L. 20.000 alle vedove dei colleghi del Compartimento caduti nell'adempimento del dovere.

* * *

*Cosa si può dire che già non sia stato detto sulla « Befana »?*

*Guardare un bimbo che riceve un dono, guardarlo mentre lo tocca con la mano incerta e quasi stenta a credere che sia proprio per lui, udirlo sussurrare il lieve « grazie » che la mamma gli suggerisce e poter vedere la luce dei suoi occhi nell'attimo in cui s'accende di gioia; c'è tanta suggestione in tutto ciò, tanta verità e una così limpida commozione di grandi e piccini che più d'un poeta ed ogni cronista hanno già speso per la « Befana » tutte le parole più belle. E che altro resta da dire?*

*Ma forse sulla nostra Befana, sulla « Befana del D.L.F. » c'è ancora qualcosa da dire, qualcosa che non è stato mai detto e che pur è giusto che si dica.*

*Non so quanti si siano domandati che cosa costi, in fatica ed in sacrificio, l'organizzazione di questa nostra simpatica festa del 6 gennaio; non so quanti colleghi, ricevendo il dono per il loro piccolo, abbiano mai pensato alle difficoltà che si erano dovute affrontare e superare per far sì che decine di migliaia di doni come quello potessero giungere puntualmente fra le piccole mani in attesa di altrettanti bimbi, figli di ferrovieri, in ogni angolo d'Italia.*

*Non so quanti si siano posti queste domande, ma è certo che moltissimi ignorano il paziente, duro lavoro che occorre, ogni anno, per realizzare la nostra Befana. E' un lavoro faticoso cui volontariamente*

*e senza alcun compenso si sottopongono centinaia, migliaia di nostri colleghi Dirigenti di D.L.F.; un lavoro che impegna le notti, che logora i nervi per i tanti inevitabili imprevisti che, financo nelle ultime ore della vigilia, sorgono a mettere in pericolo la regolarità della distribuzione o la perfetta riuscita della festa.*

*Ebbene, quest'anno, dimenticando la cronaca di colore, noi pensiamo sia giusto dedicare il nostro corsivo a voi, colleghi del D.L.F. e lo facciamo per dirvi, col cuore lieto e commosso dei nostri figli, un grazie fraterno, un grazie che, lo sappiamo, vi è più gradito di qualsiasi encomio.*

# LA BEFANA NEI COLLEGI

*Anche quest'anno, nella consueta atmosfera di serena familiarità, presso il Collegio di Calambrone ha avuto luogo la tradizionale festa dedicata alla distribuzione dei doni natalizi.*

*Accolti dalla Direttrice, dr. Mastino, sono intervenuti il Direttore Compartimentale di Firenze, ing. Bagnoli, i Capi delle Divisioni dell'esercizio con altri funzionari, nonchè insegnanti ed invitati. Dopo la visita ai padiglioni del Collegio, festosamente adornati di luccicanti alberi di Natale, gli ospiti ed i fanciulli hanno assistito ad una divertente rappresentazione di arte varia, eseguita da un gruppo di allievi. Successivamente ha preso la parola l'ing. Bagnoli, il quale — dopo aver recato l'affettuoso saluto del Direttore Generale — ha espresso ai fanciulli i sentimenti di vivo attaccamento che l'Azienda nutre per loro. Il Direttore Compartimentale ha concluso formulando ai ragazzi ed alle loro famiglie il suo caldo augurio e quello dell'Azienda per il felice anno nuovo.*

**A. d'Errico**

Analoghe cerimonie si sono avute nei Collegi di Bellaria, Pozzano, Senigallia e Porto S. Giorgio, alla presenza delle Autorità centrali e compartimentali. La Befana ha raggiunto anche i bambini ospitati in altri Collegi per conto dell'Opera della nostra Azienda: Veroli, Velletri e Torino.

Complessivamente l'Opera di Previdenza ha allietato 1050 alunni (spesa: tre milioni e mezzo) donando a ciascuno i giocattoli e gli oggetti utili da loro stessi indicati.

## PACCHI DONO DISTRIBUITI PER LA BEFANA 1961

| COMPARTIMENTI | BAMBINI | BAMBINE |
|---|---|---|
| TORINO | 1717 | 1565 |
| MILANO | 2315 | 2164 |
| VERONA | 2322 | 2270 |
| VENEZIA | 1459 | 1415 |
| TRIESTE | 954 | 885 |
| GENOVA | 937 | 852 |
| BOLOGNA | 1913 | 1733 |
| FIRENZE | 2233 | 2144 |
| ANCONA | 1550 | 1413 |
| ROMA | 3475 | 3404 |
| NAPOLI | 3996 | 3733 |
| BARI | 2642 | 2504 |
| REGGIO C. | 2134 | 1986 |
| PALERMO | 2929 | 2981 |
| CAGLIARI | 812 | 767 |
| TOTALE | 31388 | 29816 |

**Complessivamente, in tutti i Dopolavoro Ferroviari della Rete, sono stati allietati n. 61.204 bambini, con una spesa complessiva di oltre 95 milioni di lire.**

**Un gruppo di Operai partecipanti ad un corso di istruzione professionale sugli apparati Centrali, svolto a Vipiteno a cura della Divisione Impianti Elettrici di Verona.**

## BARI

● **A Noci si è riunito** il Consiglio Direttivo del Centro Relazioni Umane (C.R.U.) il quale ha tracciato il piano di attività svolta dal Centro stesso durante l'anno 1960. Alla riunione è intervenuto il Cappellano Comp.le, Don Buono.

● **A Bari**, nella sede del Riparto Commerciale e del Traffico, è stato molto festeggiato il Capo Gestione Sup. cav. Adelmo Ferraresi, Titolare della Velocità Ordinaria, che lasciava il servizio per raggiunti limiti. Pure festeggiatissimi, per la stessa ragione: a Bari, il Capo Gestione 1a cl., distaccato al Dopolavoro Ferroviario, Antonio Pascazio; a Taranto: l'Operaio qualificato dell'Officina Carica Accumulatori Nicola Candelli e l'Operaio qualificato 1a cl. del Deposito Locomotive Natale Milella. A tutti porgiamo il più fervido augurio di vita lunga in ottima salute.

● **Il Segretario P.le** della Divisione Materiale e Trazione Francesco Fallacara è divenuto nonno a soli 45 anni e, contemporaneamente, il genero Tommaso Guerra ha conseguito la Laurea in Economia e Commercio. Rallegramenti.

● **BINARIO DIECI:** Ermanno, figlio del Segretario Capo della Divisione Materiale e Trazione Gaetano Napolitano è stato promosso alla classe 3a elementare con tutti dieci.

● **MARCIA NUZIALE:** Il Segretario P.le della Divisione Commerciale e del Traffico Cosimo Naviglio si è unito in matrimonio con la gentile Sig.na Camilla Ranieri. Auguri vivissimi.

● **CICOGNA EXPRESS:** Maria, al Centralinista della Centrale Telefonica Comp.le Vito Lorenzo Fiorino. Rallegramenti.

**N. Zingarelli**

## BOLOGNA

● **Quest'anno la «festa degli alberi»** ha cambiato sede; secondo una lodevole iniziativa della superiorità, cambiando di anno in anno l'impianto, si intende far meglio comprendere il significato della cerimonia a tutto il personale del Compartimento.

Da Bologna C.le, quindi, la manifestazione si è spostata questa volta al Cantiere T.E. della Divisione I.E. ove, dopo la S. Messa celebrata dal Cappellano Comp.le, il Dr. Puccinelli - Capo Div. Commerciale, in rappresentanza del Direttore Compartimentale - ha illustrato i grandi pregi degli alberi e, di conseguenza, quelli particolari per la nostra regione e per i nostri impianti, dotati quest'anno di un migliaio di nuove piante.

● **Il salvataggio di un cane** imprigionato fra i binari, descritto su «Voci della rotaia» nel numero di ottobre, ha avuto una simpatica appendice a Bologna, nel corso di un rinfresco offerto nei saloni dell'Albergo Baglioni dall'Alitalia in occasione dell'apertura di una propria agenzia di rappresentanza di questa città. Una gentile rappresentante della Compagnia aerea ha consegnato al macchinista Fantuzzi una medaglia d'oro offerta da un giornale argentino e portata in Italia da un equipaggio dell'Alitalia. Un magnifico «lupo» della Polizia è intervenuto alla cerimonia, quale rappresentante della razza cui appartiene il cane salvato; ha abbaiato ai «flashes» dei numerosi «paparazzi» ed ha porto la zampa al Fantuzzi. Il nostro macchinista, uomo modesto e schivo della celebrità, non vuole rischiare di essere contagiato dal divismo e insiste perché si sappia che se il suo gesto è bello, non bisogna dimenticare che oscuri ferrovieri della sua e di altre categorie compiono atti ben più preziosi, spesso con sprezzo del pericolo, a volte con olocausto della propria vita.

● **Sia pure fra mille anni**, gli «esperantisti» confidano sull'adozione della loro lingua universale. In vista di ciò, pazienti e tenaci si preparano. I «samideani» (signori) esperantisti ferrovieri sono fra i più attivi ed hanno avviato i classici corsi di lezioni bisettimanali gratuite presso la Scuola del D.L.F., alla quale tutti possono accedere.

**A. Sensi**

## CAGLIARI

● **Con l'intervento dei Direttori Comp.li** delle F.S. e della Motorizzazione Civile, del Direttore della Società delle Ferrovie Complementari Sarde e del Capo Divisione Trasporti della Regione Sarda, negli Uffici dell'Assessorato Regionale ai Trasporti in Cagliari si è tenuta una riunione a livello tecnico per esaminare il problema della circolazione dei carri merci F.S. sulla rete a scartamento ridotto della Sardegna da attuarsi con appositi carrelli.

● **Con recente decreto** del Ministro degli Interni, il dott. Romano Zito, dirigente del Commissariato Comp.le di P.S. presso la Direzione Comp.le F.S. di Cagliari, è stato promosso al grado di Commissario Capo. Congratulazioni.

● **Nell'ultimo Campionato** Italiano di Ginnastica Artistica, tenutosi a Genova, il giovane Pietro Pinna figlio dell'Operaio Qualificato in quiescenza Luigi, si è classificato al 10o posto assoluto. All'atleta, convocato per allenamenti collegiali in vista d'incontri internazionali, un «bravo» di cuore.

● **E' stata organizzata a Cagliari** la «Festa degli Alberi», che ha raccolto nei locali delle Officine delle Automotrici tutti i ferrovieri attorno al Direttore Comp.le dott. Gazzei. Dopo la Santa Messa, officiata dal Cappellano Comp.le Padre Onni S.J., il dott. Gazzei con appropriate parole ha illustrato il significato dell'annuale cerimonia che tende a far nascere nell'uomo amore e rispetto per le piante. E' seguita la messa a dimora di numerose piantine.

● **CICOGNA EXPRESS:** Tiziana, all'Alunno a.p. Giuseppe Lai della Stazione di Solarussa. Auguri.

**A. Luchi**

## FIRENZE

(Dagli impianti)

● **Il Ministro dei Trasporti**, on. Spataro, ha effettuato una visita alla sede della Direzione Compartimentale di Firenze. L'illustre ospite che era accompagnato dal Direttore Generale, ing. Rissone, è stato accolto dal Direttore Com.le ing. Bagnoli, il quale gli ha presentato i Capi delle Divisioni e degli Uffici. Dopo aver tenuto una breve conferenza ai funzionari, l'on. Spataro si è recato a visitare le Officine Veicoli di Porta al Prato ed altri importanti impianti ferroviari fiorentini.

● **Per accordi intercorsi** fra il Ministro dell'Agricoltura e Foreste e l'Azienda ferroviaria, la sagra degli alberi quest'anno è stata celebrata a La Spezia, in un'area del Dopolavoro Ferroviario limitrofa alla stazione centrale. La cerimonia, che ha avuto carattere di grande solennità, si è svolta in un'atmosfera molto suggestiva per la presenza di una folta schiera di scolari accompagnati da Capi istituto ed insegnanti. Sono intervenute le massime autorità civili religiose e militari cittadine, fra le quali il Prefetto, dr. Camera, il Sindaco e l'Ammiraglio comandante l'Alto Tirreno, nonché il Direttore Comp.le di Firenze, ing. Bagnoli, funzionari e ferrovieri. Alcuni fanciulli hanno effettuato la simbolica messa a dimora di varie piantine di cedro, alle quali è stata impartita la rituale benedizione. Successivamente hanno preso la parola diversi oratori fra i quali il Direttore Comp.le che, dopo aver ringraziato le autorità presenti, ha sottolineato l'importanza che l'Azienda attribuisce alla annuale sagra degli alberi, ed ha concluso esortando i giovanissimi all'amore verso le piante. La cerimonia si è conclusa con l'esecuzione dell'inno nazionale da parte di un coro di alunni, accompagnato dalle note della fanfara della Marina Militare.

● **Per iniziativa del Centro Com.le** per le relazioni umane, nello antico Refettorio di Santa Maria Novella, a Firenze, ha avuto luogo una cerimonia in suffragio dei ferrovieri caduti in guerra e per cause di servizio. Erano presenti: il Vescovo di Livorno, Mons. Pangrazio, il Direttore Comp.le con un gruppo di funzionari, una rappresentanza degli allievi del Collegio di Calambrone, nonché ferrovieri e familiari dei caduti.

● **A Follonica** la «Festa degli Alberi» è stata celebrata nell'ambito della stazione ferroviaria con una cerimonia alla quale sono intervenute le autorità locali, funzionari del Comp.to di Firenze, insegnanti ed alunni delle scuole cittadine. Dopo la simbolica messa a dimora di alcune piante, sono stati pronunciati vari discorsi celebrativi.

● **BINARIO DIECI** - Presso l'Università di Pisa, Piero Pierotti, figlio dell'Assistente di stazione Sirio Pierotti, di Pisa Centrale, si è laureato in lettere col massimo dei voti e lode, discutendo con il Prof. Ragghianti una tesi sull'architettura civile lucchese. Al neo dottore giungano le più vive felicitazioni e fervidi auguri di un brillante avvenire.

**A. d'Errico**

(Servizio Materiale e Trazione)

● **Il Ministro dei Trasporti**, accompagnato dal Direttore Generale ha effettuato una visita alla Sede Centrale del Servizio Materiale e Trazione. Il Direttore del Servizio ing. Castellini ha colto l'occasione della visita per richiamare l'attenzione dei visitatori sui vari problemi che attendono risoluzione e quindi, insieme agli altri Direttori Centrali, ha accompagnato gli ospiti a visitare l'ufficio studi locomotive e l'ufficio studi veicoli che, come è noto, fanno parte integrante del Servizio Trazione, nonchè alcuni impianti del Compartimento posti sotto la direzione tecnica dello stesso Servizio.

● **Lo scorso dicembre** ha fatto sosta a Firenze il Ministro dei Trasporti Stradali dell'U.R.S.S. Esendo in programma la visita al l'Officina Motori, il Servizio Trazione ha colto l'occasione per esporre — d'intesa con la superiorità — sui binari prossimi all'impianto, alcuni dei più recenti tipi di locomotori e di veicoli, fra i quali il locomotore E.646, la nuova rimorchiata ad aria condizionata Le 601 e un carro refrigerante Hg di tipo unificato, anche questi ultimi in condizioni di funzionamento mediante opportuni allacciamenti alla rete elettrica.

● **CICOGNA EXPRESS:** ad allietare la casa del Segretario Capo Giuseppe De Lorenzo del Servizio Materiale e Trazione, è arrivata una bamboletta rosa alla quale è stato imposto il nome di Patrizia. Anche Giorgio è arrivato a casa dell'ing. Mario Voltolini del Servizio Trazione. Felicitazioni ai genitori ed auguri ai pupetti.

● **Nei giorni scorsi** è deceduto a Viareggio il padre del Segreta-

### VIVONO NEL RICORDO

**Caduti sul lavoro**

**Comp.to di Bari: Macchinista** Felice di Modugno del Dep. Loc. di Foggia: Folgorato da corrente elettrica per essere venuto inavvertitamente a contatto col pantografo.

**Cantoniere i.p.** Francesco Gesù mortalmente investito da un treno in stazione ad Incoronata.

Ai familiari le espressioni del nostro accorato cordoglio.

**Franca MUCCIO, nostra collaboratrice in Redazione,** ha avuto la sventura di **perdere il Padre, già appartenente al Servizio Movimento e del quale conoscevamo personalmente le doti di gentilezza e di umana simpatia.**

**Nel partecipare vivamente al Suo profondo dolore esprimiamo alla signorina Muccio ed ai familiari la più affettuosa solidarietà.**

rio Tecnico Superiore di 1ª classe Luigi Enrico. Al figliolo e ai familiari le nostre condoglianze.

**G. Giuliattini**

## GENOVA

● **Si è svolta a Genova Principe** la cerimonia della Festa degli alberi, che, quest'anno, è stata abbinata alla premiazione dei vincitori del Concorso per l'Abbellimento delle Stazioni.

Dopo la celebrazione della Santa Messa, il Cappellano dei ferrovieri, Padre Biancolini, ha benedetto le nuove piante messe a dimora in prossimità della galleria di San Rocco ove il Direttore Compartimentale, ing. Navaretti, ha parlato a un folto gruppo di ferrovieri, sottolineando il significato della festa. Nella Sala d'aspetto di I classe, è avvenuta poi la consegna dei premi ai vincitori dell'abbellimento delle stazioni tra cui si sono particolarmente distinte Taggia, Imperia Oneglia e Imperia Porto Maurizio.

La cerimonia della Festa degli alberi si è svolta contemporaneamente in altri impianti; con particolare solennità nella stazione di Porto Maurizio ove ha proceduto alla benedizione di otto piante messe a dimora, nel giardino dell'impianto, il giovane Sacerdote don Lido Ferrero, figlio del Capo Stazione Titolare.

● **Nell'atrio arrivi e partenze** della stazione di Genova Principe, è stata allestita, a cura di un Comitato Promotore, presieduto dal Generale di C.A. Gaetano Cantaluppi, l'esposizione del plastico raffigurante la Cappella Votiva che sorgerà sul colle del Leitenberg di fronte al «lager» di Dachau, a ricordo delle numerose migliaia di prigionieri italiani caduti. Da Genova, la mostra si trasferirà nelle stazioni più importanti della Rete.

● **Nel piccolo Comune di Villalvernia,** della linea Genova-Milano, viene celebrata ogni anno una cerimonia religiosa e deposta una corona di alloro in memoria dei ferrovieri rimasti vittime del bombardamento aereo del 1° dicembre 1944. Quest'anno, al sacro rito commemorativo, ha preso parte anche l'ing. Navaretti assieme a numerosi ferrovieri il convenuti da Genova.

● **MARCIA NUZIALE:** per il Capo Tecnico 1ª cl. Giuseppe Ferretti, della Divisione I.E., e la gentile signorina Maria Moggia, della Segreteria Compartimentale. Auguri di bene e felicità.

● **CICOGNA EXPRESS:** Silvia, al Segretario Lorenzo Sanavio-Callegaro, della Divisione Ragioneria, ed Anna Maria al manovale Rocco Freni, della Segreteria Compartimentale. Ai genitori e alle bambine i più fervidi auguri.

**A. Battaglia**

## MILANO

● **Nel Teatro del Dopolavoro di Palazzo Litta,** con l'intervento dei rappresentanti della Camera di Commercio e degli Enti turistici milanesi, funzionari ed Agenti, è avvenuta la premiazione dei primi classificati nel concorso per l'abbellimento floreale degli Impianti. L'ing. Forte, Direttore Comp.le, nel distribuire gli attestati ed i premi, si è particolarmente complimentato con i Capi interessati nonchè col Titolare di Sesto Calende, la cui Stazione è risultata vincitrice del concorso nazionale.

● **Per la «Festa degli Alberi»** a S. Zeno Folzano, alcuni bambini figli di Agenti, hanno messo a dimora nuove piante. Fra i ferrovieri e famiglie erano presente il Cappellano ferroviario di Brescia, Don Stagnoli, che ha benedetto gli alberelli, prelevati dal vivaio sorto a S. Zeno Folzano nel 1958, anche per l'interessamento e il contributo del Direttore Comp.le ing. Forte. Curato dal Sorvegliante Sbicego del 29° Tronco Lavori di Brescia lo stesso vivaio fornisce piantine al nostro Comp.to e ad altri, contribuendo così notevolmente all'incremento del patrimonio silvano nei nostri impianti.

● **Amici, colleghi e subalterni** della Stazione di Pavia hanno salutato il C.S. P.le Norberto Partesi collocato in quiescenza dopo 40 anni di servizio. Il titolare dell'Impianto C.S. Sup. Pezzoni, nel consegnare al festeggiato un piccolo ricordo gli rivolgeva parole affettuose di augurio. Aggiungiamo anche il nostro saluto.

● **Nella sala degli specchi,** a Palazzo Litta, si è svolta la cerimonia della premiazione dei partecipanti alla 2ª Rassegna internazionale di arti figurative promossa da un gruppo di aziende milanesi, fra le quali il nostro Comp.to. Il 2° premio per la pittura è andato al collega Guglielmo Salvetti, autore di «Prime notizie». Il Direttore Comp.le, che ha accolto i delegati e gli artisti delle Industrie milanesi, è intervenuto nella consegna dei premi.

● **Il Conduttore Attilio Bossi,** del Deposito Personale Viaggiante Milano Comp.le è stato protagonista di un'avventura in chiave gialla. A Milano P. Nuova, scorto un ladruncolo intento a sfilare una spilla da un cappotto che una signora aveva deposto sul sedile del treno in partenza per Varese, lo rincorreva e, dopo una mezz'ora di inseguimento fra binari e locomotive, finalmente lo acciuffava e lo affidava alla Polizia. Bravo Bossi!

● **MARCIA NUZIALE:** per Paolo Biagetti, Capo Gestione 1ª cl. e per la Sig.na Maria Luisa Gaviraghi; per Italmo D'Angelo, Capo Gestione e per la Sig.na prof. Dina Triponi; per Giacomo Ferri, Segretario e per la Sig.na Piera Scalia; per Luigi Testa, Capo Gestione e per la Sig.na Elsa Buttò. Rallegramenti ed auguri.

● **BINARIO DIECI:** Gianfranco Salvetti, figlio del Manovratore Capo Giovanni di posto a Roma Sm.sto, si è diplomato in chimica industriale presso l'Istituto Molinari con brillante votazione. Vivissimi rallegramenti.

**L. Paina**

## NAPOLI

● **Salutato da amici e colleghi,** il 5 dicembre è stato posto in quiescenza Francesco Milone, Deviatore presso la Stazione di Napoli C.le. A Castellammare di Stabia è stato calorosamente festeggiato l'Aiutante Pietro De Blasio, posto in quiescenza per aver raggiunto i limiti di età. Il personale della stazione di Napoli Sm.to ha pure festeggiato, nel corso di una simpatica riunione, il Titolare dell'Impianto, comm. Luigi Caccavo, posto in quiescenza per aver raggiunto i limiti di età e di servizio. Lunga e serena vita auguriamo al caro Caccavo che ha servito l'Azienda per oltre 40 anni, raggiungendo la qualifica di Capo Stazione Superiore. La titolarità della stazione è stata assunta dal C.S. P.le Michele De Conno, al quale auguriamo buon lavoro, tra l'affetto dei nuovi dipendenti. Anche il C.S. P.le Pasquale Tagliaferro, titolare della Stazione di Maddaloni Inferiore, è stato posto in quiescenza per raggiunti limiti di età. A tutti i festeggiati gli auguri affettuosi del nostro Giornale.

● **Il Capo Stazione di 1ª classe** Tommaso Montano della Stazione di Valle di Maddaloni è stato nominato Sindaco. Vivissimi auguri di buon lavoro.

**D. Manganelli**

## PALERMO

● **Nella ricorrenza** dell'anniversario della tragica morte del Direttore Comp.le ing. Emanuele Franco, dell'Ispettore 1ª cl. Pietro Rizzuto e dell'Autista Tindaro Tarantello, periti, come è noto, a seguito dello straripamento del Torrente Calderaro, il 30 novembre 1959, i Ferrovieri del Compartimento hanno posto nei pressi della Stazione di Mulinello (linea Dittaino-Piazza Armerina) una stele ad imperituro loro ricordo. Alla cerimonia inaugurale erano presenti i familiari degli Estinti, il Direttore del Servizio Pers. ing. Valdivieso, in rappresentanza del Direttore Generale e dei Servizi, il Direttore Comp.le ing. Rizzo con il personale della sua Segreteria, tutti i Capi delle Divisioni d'Esercizio, funzionari ed agenti. Dopo la benedizione della stele da parte di Don Guarnieri, che ha anche illustrato il significato religioso del rito, ha parlato il Direttore Comp.le che ha esaltato le nobili figure degli scomparsi.

● **L'Ispettore P.le Giuseppe Romeo,** nominato Sostituto Capo della Divisione Comm. e Traffico di Trieste, ha lasciato la Direzione del Primo Rip. Traffico. Il saluto di commiato è stato dato dal Capo della Divisione Commerciale dr. Le Moli, il quale ha illustrato le ottime qualità e la preparazione nel campo professionale dell'egregio funzionario.

● **L'ex sorvegliante Lavori** Vincenzo Fricano e la moglie signora Maria Stella Taibbi di Palermo, attorniati da figli, nipoti e pronipoti, hanno solennizzato le loro nozze di diamante. Agli «sposini» gli auguri migliori del nostro giornale ed al figlio Salvatore, Capotreno presso il Deposito Personale Viaggiante palermitano, vivissimi rallegramenti.

● **Le nozze d'oro** hanno pure celebrato l'ex Manovale Enrico Mannanici e la Sig.ra Lucia Signorelli di Piazza Armerina. Molti auguri.

G. Caruso

## REGGIO CALABRIA

● **Il concorso annuale** dell'abbellimento floreale delle stazioni ha avuto il suo epilogo in una cerimonia svolta nella sala del Dopolavoro Ferroviario, con la premiazione degli impianti che maggiormente si sono distinti nella gara. Sono intervenuti il Prefetto della Provincia, il Capo Gabinetto dott. Cordiano, il Comandante del Presidio Militare, il Capitano Mario dell'Ispettorato Guardie di P.S., il dott. Perricone, Funzionari del Compartimento e i titolari degli Impianti premiati. Il Direttore Comp.le ing. Carucci, prima di iniziare la consegna dei premi, ha illustrato succintamente le opere che l'Azienda ha realizzato nel Compartimento, soffermandosi particolarmente sui lavori di raddoppio della linea Tirrenica, sull'immissione dei locomotori Diesel nelle linee non elettrificate e sulla sostituzione dei vecchi ponti in ferro lungo la linea Jonica e la trasversale Santa Eufemia, Lamezia-Catanzaro. Ha ricordato altresì il sensibile miglioramento delle comunicazioni sullo Stretto di Messina con l'entrata in esercizio della N.T. Reggio e il completamento della terza invasatura a Villa S. Giovanni.

**Il Sorvegliante P.le Salvatore Pinturo, del 24° Tronco lavori di Motta S. Anastasia (Palermo) posto in quiescenza, è stato salutato dal personale con una «festa in famiglia».**

nonchè l'ultimazione dei lavori del raddoppio sulla tratta Villa S. Giovanni-Gioia Tauro. Ha accennato inoltre ai lavori in corso per il

rinnovamento degli impianti di sicurezza, al rifacimento dei numerosi F.V. ed al vasto piano di costruzione di nuovi alloggi, 152 dei quali tuttora in costruzione. L'ing. Carucci, nella breve panoramica delle opere realizzate dall'Azienda, ha messo in rilievo lo sforzo economico sostenuto dalla nostra Amministrazione, con tre miliardi e mezzo già spesi nell'esercizio 1959-1960 a cui si vanno ad aggiungere altri 55 miliardi preventivati per il completamento dei lavori sulla linea Tirrenica. Il Direttore Compartimentale ha concluso prendendo lo spunto dalla manifestazione odierna, che con la premiazione degli impianti, abbelliti ed ornati di verde e di aiuole fiorite, presenta un insieme di stazioni fra le più belle della Rete. La Coppa biennale, messa in palio dall'ing. Carucci, è stata assegnata alla Stazione di Valle della Lucania, prima del Compartimento e terza dell'intera Rete.

**A. Cremona**

## ROMA

(Dai Servizi)

● **Sono stati collocati a riposo:** il Segr. Sup. cav. Livio Magrini, della Sezione XI; il Segretario Sup. Vincenzo Ceccaroni della Sez. Personale; l'Applicato P.le Romolo Giovannoni della Sez. Personale e Csq. M. Francesco Martire del Magazzino di Roma Tiburtina. A tutti i migliori auguri.

● **MARCIA NUZIALE:** per il collega Duilio Catalucci del Magazzino di Roma Tiburtina. Rallegramenti ed auguri vivissimi alla coppia felice.

● **CICOGNA EXPRESS:** Anna Elisa ha allietato la casa del Segr. Capo rag. Alfredo Filippini della Sez. 14a del Serv. Approv. Vivissime felicitazioni (C.C.).

(Dagli Impianti)

● **Ha avuto luogo a Velletri,** nei locali del Dopolavoro Ferroviario, un concerto vocale di notevole livello artistico. Presenti le autorità cittadine e numerosissimo pubblico composto in maggior parte da ferrovieri e famiglie, si sono susseguiti valenti artisti nell'esecuzione di brani da opere di Puccini, Verdi, Mascagni, Boito, Giordano, Catalani e Cilea. Al pianoforte la professoressa Perlini dell'Accademia di S. Cecilia. Ha presentato la Sig.na Annarella Censi. Congratulazioni al collega cav. Mazzocchi, presidente del Dopolavoro ed infaticabile organizzatore.

● **Salutato da colleghi ed amici** che hanno voluto tributargli una manifestazione di simpatia, ha lasciato in questi giorni il servizio attivo per raggiunti limiti di età l'Aiutante Luigi Pellegrino dell'Ufficio Sale di Roma Termini. Al collega Pellegrino, anziano della Rotaia ed ex combattente, vadano anche gli auguri migliori di « Voci ».

**D. Loffredo**

## TORINO

● **E' stato aperto al traffico** il nuovo Scalo Merci di Torino S. Paolo, sito nell'omonimo popoloso rione cittadino, in adiacenza alla linea ferroviaria per Modane. Lo scalo di S. Paolo dovrebbe risolvere, nel campo del trasporto merci, la difficile situazione di Sm.to e di Porta Susa, ormai insufficienti ed inadeguati per far fronte all'aumentato volume di traffico. I cittadini della zona, però, sperano che la nuova stazione sia quanto prima aperta anche al servizio viaggiatori.

● **Dopo oltre 40 anni** di ottima prestazione, è stato posto in quiescenza il cav. Vincenzo Cerbino, Capo Stazione Pr.le, Titolare della stazione di Valenza. I ferrovieri valenzani e i Titolari degli Impianti locali e viciniori hanno festeggiato il bravo don Vincenzo, al quale il dr. Garofalo, Capo del Riparto Movimento, ha indirizzato — a nome anche della superiorità — simpatiche parole di stima e di apprezzamento. Il Capo Stazione Raimondo, più anziano fra i berretti rossi, a nome dei dipendenti, ha consegnato al cav. Cerbino una medaglia d'oro, quale segno di riconoscenza e di affetto della famiglia ferroviaria valenzana. Ha risposto commosso il festeggiato, che con parole toccanti ha rivolto il suo ringraziamento al personale di stazione per la collaborazione diligente e disciplinata dimostrata in tanti anni di lavoro comune. Al cav. Cerbino ed al suo sostituto, Capo Stazione Pr.le Luigi Caprioglio, gli auguri più vivi e sentiti di ogni bene anche da parte del nostro giornale.

● **Nei locali del D.L.F. di Torino,** con l'intervento del Direttore Comp.le e di altre autorità, sono stati premiati i soci del gruppo AVIS ferroviario, che si sono particolarmente distinti nell'offerta volontaria di sangue. Ecco i premiati: Pietro Grosso, medaglia d'oro, Alberto Gallino, medaglia d'argento e Angelo Susella, medaglia di bronzo. Ai tre ottimi agenti le nostre felicitazioni.

● **Salutato da superiori e da colleghi,** ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età il Segretario Capo Angelo Comoglio, della locale Divisione Ragioneria. Al neo-pensionato i migliori auguri di lunga e serena vita.

● **Sempre per limiti di età e di servizio** sono stati collocati a riposo i seguenti agenti dell'Officina M.R.: Carlo Sardi, Coadiutore Capo; Enrico Borotti, Capo Tecn. 1a cl.; Giuseppe Agnesina, Capo Tecn. 1a cl.; Giovanni Bringiotti, Usciere. Ai neo-pensionati, già festeggiati da superiori, colleghi ed amici, giungano anche gli auguri di « Voci della Rotaia ».

● **MARCIA NUZIALE:** per Giorgio Lisdero, Operaio Qualif. e la Sig.na Vittoria Marzini Gianella; per Bruno Bertogliatti, Operaio Qualif. 1a cl. e la Sig.na Rita Bertolo; per Enrico Biamino, Operaio Qualif. 1a cl. e la Sig.na Amelia Domini. Rallegramenti.

● **CICOGNA EXPRESS:** Antonio, a Luca Mitoli, Operaio Qualif.; Simonetta, a Luigi Muscio, Operaio Qualif. 1a cl.; Armanda, a Michele Botta, Manovale; Dario, a Giovanni Debernardi, Operaio Qualif. 1a cl.; Fulvio, a Aemaldo Francione, Operaio Qualif.; Roberto, ad Andrea Pellegrino, Operaio Qualif. 1a cl.; Paolo, a Luciano Fassone, Operaio Qualif. 1a cl.; Ornella, a Giovanni Giai Gianetto, Manovale; Gianni, ad Ezio Leona, Operaio Qualif. 1a cl.; Vittoria, ad Aldo Zizzi, Operaio Qualif. 1a cl. Vive felicitazioni ai tanto fortunati papà che prestano la loro opera presso l'Officina M.R. e tanti auguri ai neonati.

**R. Mareilo**

## TRIESTE

● **L'Operaio Carlo Bertetti,** della 1a Zona I.E. di Trieste C.le, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere dell'ordine « Al merito della Repubblica Italiana » per benemerenze sportive. Il Bertetti, ex campione di nuoto, per 16 anni fece parte della squadra azzurra negli incontri internazionali. Vinse dieci titoli nazionali individuali e cinque di staffetta. Fu detentore fino al 1950 dei primati nazionali sulla distanza di metri 50, 100, 200, 400 e 50 « a rana » e di 50 e 100 m. « a farfalla ». Prese parte a 68 incontri internazionali. Al neo cavaliere vivissime felicitazioni di « Voci della Rotaia ».

## VENEZIA

● **Nelle adiacenze delle S.S.E. di Sacile,** di Spinea, di Casarsa e di Fossalta di Piave ha avuto luogo la Festa degli alberi. A Sacile, ove la cerimonia ha assunto particolare festosità, sono intervenuti il Direttore Comp.le, i rappresentanti di tutte le Divisioni di Esercizio, una rappresentanza del personale, numerose autorità civili e militari ed un centinaio di figli di agenti ferroviari. La benedizione degli alberi è stata impartita dal Mons. Arciprete di Sacile. Nel complesso, nel corrente esercizio, sono stati messi a dimora 10.510 alberelli nelle diverse località del Comp.to.

● **Festeggiato da colleghi ed amici,** ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età l'Assistente P.le Umberto Ducolin della Stazione di Venezia S.L. Auguri.

● **MARCIA NUZIALE:** per Giuliano Bruno, Operaio della Squadra Rialzo di Venezia e la Sig.na Anna Maria Zizza. Felicitazioni vivissime.

● **CICOGNA EXPRESS:** Pietro, ha allietato la casa di Ampelio Canton, Assistente di Stazione di Padova C.le; Liliana, quella dell'Operaio Qualificato Dario Costa della Squadra Rialzo di Venezia. Felicitazioni ed auguri.

**F. Poli**

## VERONA

● **Alla presenza delle Autorità** cittadine, si è proceduto alla consegna delle chiavi alle famiglie di 17 ferrovieri e di tre dipendenti dal Ministero degli Interni assegnatari di altrettanti alloggi, con promessa di futura vendita, ubicati in due fabbricati costruiti a Verona dalla nostra Azienda per conto della Gestione INA-Casa in località parallela a via Barana. Dopo la benedizione di rito il Direttore Comp.le ha messo in risalto quanto si sta facendo in favore dei lavoratori da parte degli Organi Governativi e della nostra Azienda, ed ha formulati i più cordiali auguri agli assegnatari ed alle loro famiglie.

● **Il Segretario Sup. cav. Remigio Luchi** dell'Ispettorato Sanitario di Verona è stato recentemente collocato a riposo dopo 40 anni di ininterrotto servizio. Superiori, colleghi ed amici l'hanno festeggiato con una cerimonia durante la quale il Capo dell'Ispettorato dott. Insom ha messo in rilievo lo zelo e la perizia del cav. Luchi ed ha consegnato all'« anziano della rotaia » una pergamena ricordo e le insegne di Cavaliere dell'Ordine della Repubblica. La conclusione della « festa in famiglia » avveniva a Trento dove, in lieto simposio, si sono nuovamente riuniti Superiori, amici e Medici di Riparto intorno ai festeggiato visibilmente commosso. Al cav. Luchi anche gli auguri di « Voci ».

● **L'Operaio Qualificato di 1a cl.** Natale Ferroni dell'Off. Locom. di Verona P.V. e la Sig.ra Maria hanno celebrato le nozze d'argento. Alle felicitazioni dei colleghi uniamo anche quelle di « Voci ».

**R. Campagnari**

*La casa del nostro Corrispondente di Genova, Geom. Aurelio Battaglia, è stata allietata dalla nascita di Domenico Luigi, un bellissimo maschietto che ha reso felici i genitori. Alla Signora Gianna e all'amico Aurelio i nostri vivissimi rallegramenti ed al pupetto i nostri migliori auguri.*


"CLASSICI DELLA DURATA"

ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA chiedete catalogo a colori VR/1 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.

# I LIBRI

Sono usciti recentemente, editi da Vallecchi e in una veste tipografica assai pregevole, i tre volumi del sen. Armando Angelini illustranti l'attività da Lui svolta, quale Ministro dei Trasporti, dal 1955 al 1960.

L'opera merita di essere attentamente considerata non soltanto per la portata della documentazione, che è accuratissima e che investe tutte le branche in cui si articola il settore dei trasporti, quanto anche e soprattutto per lo spirito che ne ha determinato la compilazione. Come si legge nella stessa presentazione, l'Autore ha inteso render conto al proprio Paese del lavoro compiuto e di quello che ancora resta da compiere, perché in un regime democratico come il nostro ogni cittadino deve poter conoscere l'operato di chi per lungo tempo ha retto le sorti di un dicastero così importante quale quello dei Trasporti.

Il primo volume è dedicato alle Ferrovie dello Stato. In esso il sen. Angelini tratta dei numerosi e delicati problemi del personale, dall'orario di lavoro, approvato su sua proposta dal Consiglio dei Ministri del 29 gennaio dello scorso anno, al nuovo stato giuridico, dai primi progressi compiuti verso la chiarificazione del bilancio, col riconoscimento degli oneri extra-aziendali ed il conseguente rimborso da parte del Tesoro, dalla progettazione e dalla graduale attuazione del coraggioso piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento.

La novità di maggior rilievo riguarda, però, l'accurata illustrazione del piano poliennale, un ulteriore e più ampio piano di investimenti che l'ex Ministro dei Trasporti aveva redatto con la collaborazione dei funzionari della Direzione Generale delle F.S. per il prossimo decennio e con cui si riprometteva di dare una definitiva e lungimirante sistemazione a tutta la nostra rete ferroviaria. Negli altri due volumi il sen. Angelini si sofferma ampiamente sui vari settori di competenza dell'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e sul problema dei trasporti nel quadro europeistico, rivelando episodi inediti che attestano l'attiva partecipazione italiana ad alcune fra le più impegnative iniziative internazionali, quali quella del traforo del Monte Bianco. Sono inoltre trattati i problemi dell'aviazione civile con particolare riguardo al suo inserimento, quale commissariato, nel quadro del Ministero dei Trasporti nonché l'attività svolta dal Ministero nel settore turistico ed i lusinghieri risultati conseguiti dalla Larderello dalla CIT e dalla CIAT

**G. GAZZETTI**


FILM GIORNALE 38

Settebello

LA VAPORIERA IN PENSIONE

*« tema » dello stand F. S. alla 24ª Fiera del Levante*

NOTIZIARIO

A MILANO

*si apprestano gli impianti per la parziale attivazione della Stazione di P. N.*

AUTOMATIZZATO

*il deposito dei bagagli a mano e ammodernato l'ufficio postale di Milano C.le*

FERROVIE IERI E OGGI

*al X Salone della Tecnica di Torino*

UNA LAMPADA VOTIVA

*nella Stazione di Gorizia dedicata ai caduti in guerra dai ferrovieri combattenti*

FERCINEAMATORI

*alla 1ª Rassegna di Verona*

**Per proiezioni telefonare al 4670/3823/3312**


# L'ERBORISTA

## IL FIORDALISO

*Il Fiordaliso o Centaurea Cyanus è una pianticella diffusa tra le spighe del frumento o tra le piante di fave. Vien diffusa dagli stessi contadini nei lavori agresti e dagli animali, non danneggia le coltivazioni e trovasi spesso mescolata alle foraggere per l'alimento del bestiame. Col colore azzurro scuro dei suoi fiori il fiordaliso appare nei campi in primavera e dura fino all'autunno inoltrato. Trovasi anche lungo i fossi e tra i ruderi.*

*Il nome Centaurea venne alla pianta perché, secondo le storie, il centauro Chirone se ne servì per curare una ferita causatagli al piede da una freccia di Ercole. Ma, prima di citare le virtù e gli usi della pianta, mi si conceda di raccontare una esperienza personale. Soffrivo di un grave mal di denti, causato non da carie, ma da un disequilibrio umorale avente l'origine in distretti lontani dell'organismo. Raccolti alcuni fiori e schiacciatili tra i denti li lasciavo sulla gengiva. Risultato: dopo dieci minuti il dolore era scomparso. Spesa? Nessuna. Medici?: manco a parlarne.*

*Gli Autori hanno posto la Centaurea tra le droghe tonico-amare saline e messo in evidenza le proprietà toniche per il tubo gastro-enterico e stimolanti delle funzioni digestive. La droga possiede anche proprietà carminative, depurative e leggermente purgative. Ora, tante virtù in una modesta erbetta potrebbero sembrar troppe, ma così non è perché esse, in sostanza, possono ridursi a due principali: un effetto tonico-eupeptico ed uno febbrifugo.*

*La C. contiene: la centaurina, glucoside insipido; la eritraurina, glucoside amaro; la eritramarina, sostanza amara terpentinosimile; lo eritraurone, corpo a tipo lattonico, nonché resine, oli eterei, fitosterine, acidi. L'azione dei costituenti amari, glucosidi e sostanze terpentinosimili si esercita sulla mucosa gastrica in modo indiretto mediante la stimulazione dei calici gustativi ed attraverso il meccanismo del parasimpatico; in via riflessa consegue l'aumento della motilità dell'intestino. L'azione antifebbrile della C. è da ritenersi di natura chimica; altra via della termoregolazione passa attraverso gli organi endocrini e par certo che la tiroide abbia, come fornitrice di ormoni, azione predominante. Anch'essa dunque risulterebbe interessata alla azione della C.*

*Come useremo la C? Come decotto, ma esso è molto amaro. Basta, per i volenterosi, un cucchiaino dell'erba secca in una tazza d'acqua, bollita, filtrata e zuccherata. Ma la droga va pure presa sotto forma di estratto fluido; tre gocce in un dito di acqua dopo i pasti principali. Per regolare la digestione oppure per vincere qualche febbretta di cui non sapremmo renderci conto.*

*Comunque, le posologie consigliate dai ricettari o dal medico devono esser seguite non appena insorga la febbre. L'estratto fluido può usarsi anche per vincere le febbri di natura protozoaria, le quali trovano risposta nei controstimoli del parasimpatico. La pratica poi suggerisce la associazione della Centaurea al Marrobio o altre droghe antifebbrili in quantità ragionata. Ad ogni modo, il valore della C. come droga febbrifuga è ampiamente dimostrato dalla pratica clinica.*

**F. C.**

# FILATELIA

## FLORA E FAUNA

Le ultime emissioni di francobolli sono caratterizzate da riproduzioni che interessano la flora e la fauna. Fra le novità floreali merita di essere segnalata una emissione sovietica, di quattro valori — destinata, probabilmente, ad allungarsi — nei seguenti tagli: 20 kop tulipano Kaufman; 40 kop panas shinseng Nees; 40 kop tulipano gregii; 60 kop hypericum ascyron. E' la prima volta che le poste dell'U.R.S.S. scelgono un soggetto floreale per i propri francobolli. Anche la Cecoslovacchia ha emesso una serie analoga: 20 h (doronico), 30 h (ciclamino), 40 h (primula), 60 h (sempreverdi), 1 Korona (genziana), 2 Kr (piolsatilla). Pure in Islanda sono apparsi due valori. 1,20 e 2,50 Korone. Al tema debbono ricondursi quattro dei cinque valori della recente serie svizzera Pro Juventute.

Nel campo degli animali, fra le novità più recenti, notiamo una lunga serie « uccelli » della Polonia: 10 groszy (pernice), 20 gr. (corno), 30 gr. (cornovano), 40 gr. (cicogna), 50 gr. (gufo), 60 gr. (albicella), 75 gr. (aquila), 90 gr. (civetta), 2,50 zloty (manticola), 4 (alceolo), 5,60 (picchio), 6,50 (gazza). Dal novembre dello scorso anno è in vendita la serie « farfalle » della Romania così composta: 10 bani (saturnia pyri), 20 (limenitis populi), 40 (chrisophanus virgurae), 55 (papilio machaon), 1,60 lei (acherontia atropos), 1,75 (opatura iris). Infine, la Somalia, in una serie Pro Infanzia, con figurazioni un po' stilizzate, ha ricordato gli animali. Elementi di flora e fauna sono pure apparsi nella nuova serie emessa dal Kenya, Uganda e Tanganica.

# I MODELLI

**Giacchina con dorso molto gonfio e blusante. L'attaccatura delle maniche è bassa. Allacciatura fermata sui fianchi da cintura con grossa fibbia. Gonna diritta con breve sfondo pelliccia. Stoffa: shetland o velours.**

Un paltò realizzabile in shetland o cammello. Il davanti ha un taglio orizzontale da cui partono due profondi cannelli laterali nei quali è tagliata una tasca nascosta. Manica intera. Il collo è sostituito da una sciarpa di pelo (per es. di castoro) o anche di soffice lana mohair in tinta unita.

# BINARI SUL MARE

VOCI DELLA rotaia

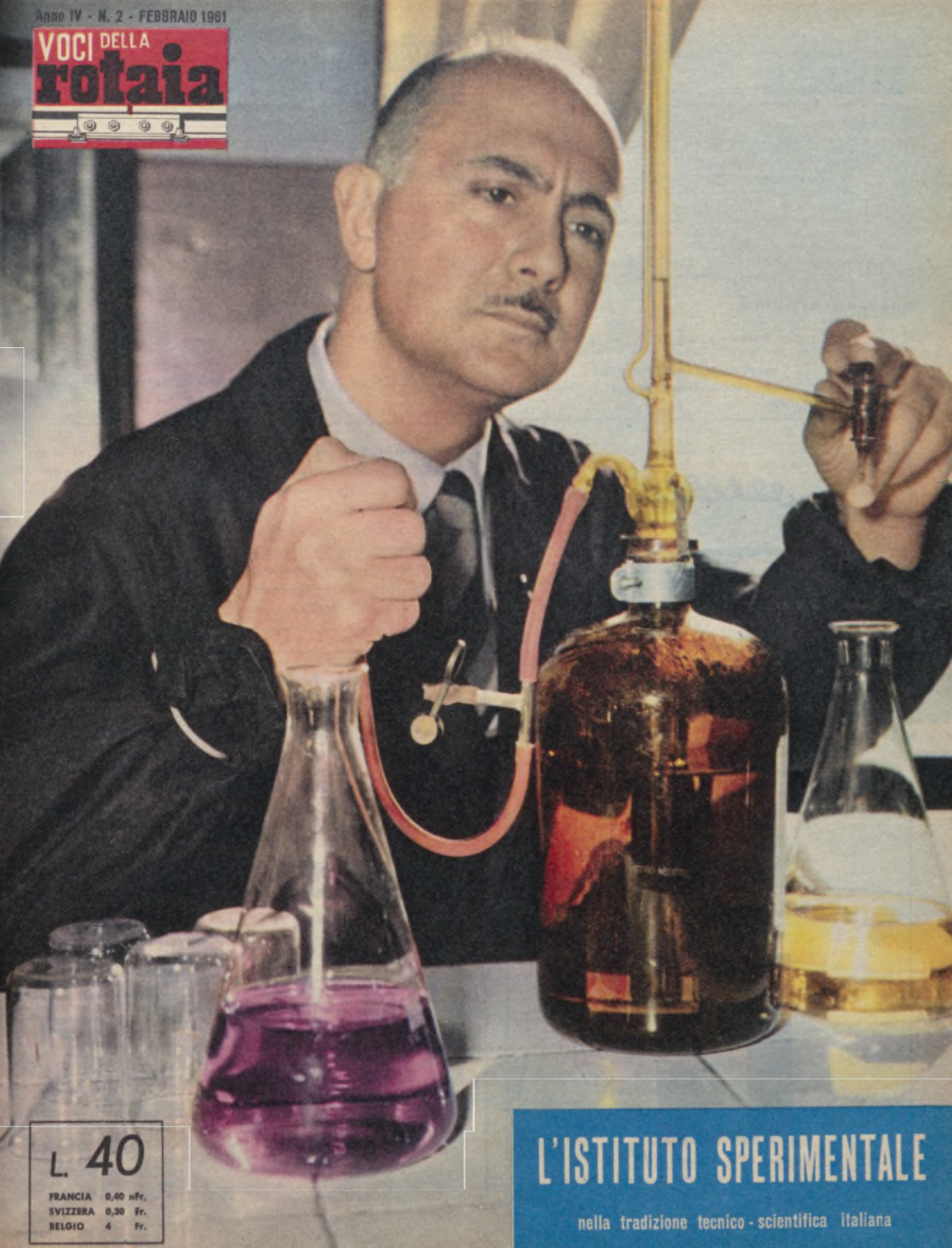
Scarico e carico di merci sui moli

La Stazione di S. Benigno all'ombra della « lanterna »

(*Foto Resta*)

Anno IV - N. 2 - FEBBRAIO 1961

# VOCI DELLA rotaia



L. 40

FRANCIA 0,40 nFr.
SVIZZERA 0,30 Fr.
BELGIO 4 Fr.

L'ISTITUTO SPERIMENTALE

nella tradizione tecnico - scientifica italiana

VOCI DELLA rotaia

ANNO IV - N. 2 - FEBBRAIO 1961

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.

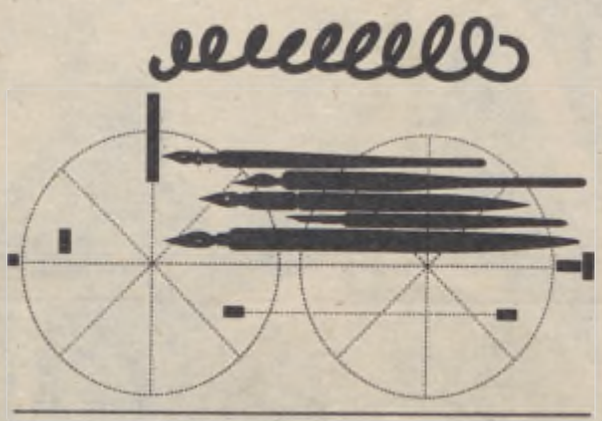
Stampatore: APOLLON - Via Tiburtina 1292 - Roma - Tel. 419.026. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957

**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.

**ALTRE PUBBLICAZIONI FERROVIARIE**

BOLLETTINO FFS (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. s. 8 (L. 1.200).



**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** .....

.....

**Impianto presso il quale è stata firmata la prima adesione**

.....

## 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

**Al laboratorio chimico metalli non ferrosi dell'Istituto Sperimentale F.S.: si procede alla determinazione del cromo in una lega di alluminio. L'Istituto Sperimentale, fondato a Roma nel 1905, ha seguito gli sviluppi della scienza dell'ultimo mezzo secolo, adeguandosi alle nuove tecniche con successivi coordinamenti della sua struttura. La vita dell'Istituto procede omologa a quella della tecnica applicativa ferroviaria: dalla vaporiera del 1905 alla trazione elettrica, al segnalamento, all'elettronica, alle materie plastiche.** *(Vedasi articolo a pagina 5).*

Treni internazionali 1961

I T.E.E. sono tra i treni internazionali che hanno avuto maggiore incremento nei nuovi orari

Ing. MARCELLO BELVEDERI

# NUOVI ORARI DA E PER L'OLTRE FRONTIERA

Con la Conferenza Europea degli orari e dei servizi diretti che quest'anno è stata tenuta a Leningrado e cioè in località posta all'estremità Nord-Est della Rete ferroviaria continentale, ha avuto ufficialmente inizio l'intensa attività che precede l'impostazione del nuovo orario dei treni viaggiatori.

Secondo le decisioni concordate, il nuovo orario avrà inizio dal 28 maggio 1961 e terminerà il 26 maggio 1962. La data di passaggio dall'orario estivo a quello invernale è stata fissata per il 1 ottobre 1961. A seguito della Conferenza Europea, nella quale come è noto vengono stabiliti gli orari e le composizioni delle relazioni internazionali, hanno avuto luogo le cinque Conferenze orari Regionali, che hanno lo scopo di far conoscere ai dirigenti delle Ferrovie dello Stato, preposti allo studio e alla realizzazione del nuovo orario, le richieste e le proposte delle Camere di Commercio e degli Enti del Turismo che rappresentano gli interessi di diverse categorie di viaggiatori che si servono della Ferrovia.

Le Conferenze — svoltesi nelle città di Padova, La Spezia, Milano, Napoli e Chieti — hanno anche offerto la possibilità di mettere al corrente i partecipanti delle iniziative prese dall'Azienda F. S. per migliorare l'efficienza dei servizi e la potenzialità degli impianti, nonché dei programmi di elettrificazione o di trasformazione del sistema di esercizio da trifase in continua, in corso su alcune linee della Rete. Anche la consueta Conferenza interna, che viene tenuta ogni anno a Roma con la partecipazione dei Funzionari dei Compartimenti Ferroviari, per la stesura della rete delle grandi relazioni ferroviarie, è terminata e quindi è stata già fissata la intelaiatura fondamentale dell'orario che sarà ulteriormente completata e perfezionata nei prossimi mesi. Per quanto riguarda gli orari dei treni internazionali indichiamo qui di seguito le principali innovazioni concordate con le Amministrazioni estere alla Conferenza di Leningrado.

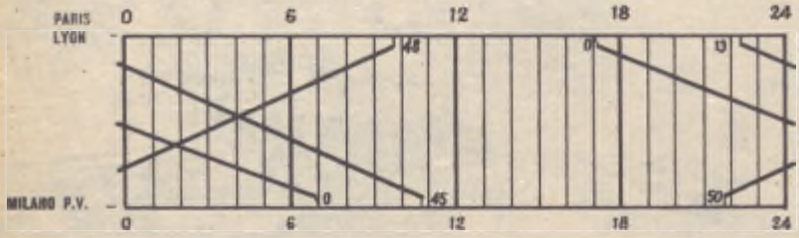
## DOMODOSSOLA

Verrà istituita dal 1/VII una nuova coppia di treni TEE di sola 1ª classe tra Milano e Parigi (Cisalpin) via Lausanne-Vallorbe in partenza da Milano alle 14,55 ed arrivo a Parigi alle 22,55; in senso inverso partenza da Parigi alle 13,15 ed arrivo a Milano alle 21,15. I nuovi treni saranno effettuati con materiale policorrente svizzero di nuova costruzione. L'istituzione del nuovo treno Parigi-Milano ha reso necessario un posticipo del treno TEE Ginevra-Milano (Lemano) che sarà ritardato da Ginevra alle ore 19,45 con arrivo a Milano alle 23,45 rilevando a Briga la coincidenza di un apposito treno celere in partenza da Berna alle 19,37.

Altra innovazione interessante il transito di Domodossola è costituita dall'istradamento via Arona-Alessandria-Genova degli attuali treni periodici 213 e 216 circolanti tra Domodossola e Milano. In tal modo è stato possibile ridurre la percorrenza tra Domodossola e Genova di circa un'ora e mezza. La nuova relazione avrà in composizione carrozze da Ginevra, Basilea e Hoek van Holland per Ventimiglia. E' stata infine stabilita la istituzione di una coppia di treni estivi bisettimanali autocuccette fra Parigi e Milano Porta Vittoria in arrivo a Milano nella mattinata dei giorni di domenica e venerdì e in partenza da Milano la sera dei giorni di domenica e venerdì.

## NUOVI ORARI *(seguito)*

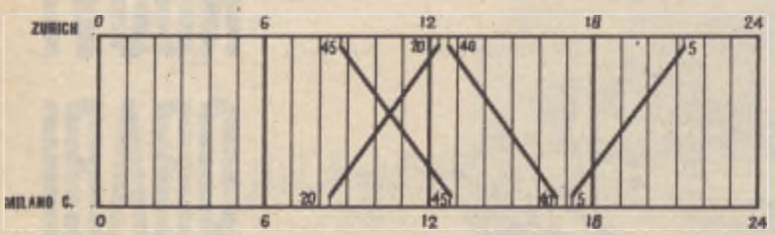
L'orario dei treni sarà il seguente:




L'arrivo alle ore 7 si riferisce al treno della domenica, mentre alle 10,45 arriverà il treno del venerdì: la partenza da Milano è prevista sempre alle 21,50.

## CHIASSO

Sempre con materiale policorrente svizzero verranno istituite dal 1/VII due nuove coppie di treni TEE tra Zurigo e Milano con i seguenti estremi d'orario:




Le nuove coppie di treni che assumeranno la denominazione «Gottardo» e «Ticino» collegheranno le due importanti città europee in quattro ore alla velocità commerciale di 73,5 km/h. Per migliorare le comunicazioni tra l'Europa Centro Settentrionale e Genova sarà modificata nel periodo estivo la successione delle carrozze in composizione ai treni «Riviera-Express» e ai sussidiari REa e ERb: le vetture dirette a Genova e oltre arriveranno a Milano alle ore 8 col treno REa e proseguiranno alle ore 8,20 per arrivare a Genova alle 10,50 e a Ventimiglia col treno 138 come attualmente; in senso inverso le vetture arriveranno da Ventimiglia col treno 143S (anziché 143) e saranno inoltrate da Genova col treno 174, proseguendo da Milano con il treno ERb posticipato alle ore 22,34.

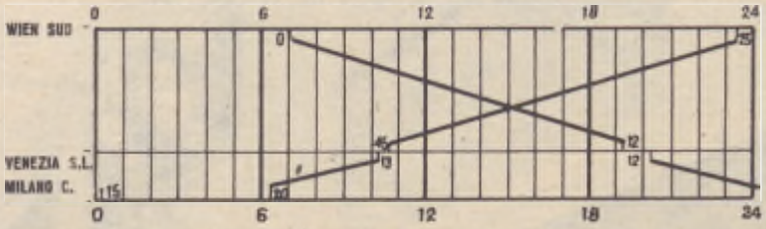
## BRENNERO

E' stata prevista la istituzione di un treno settimanale sussidiario all'«Alpen-Express» nel senso Nord-Sud ed al «Brennero-Express» in senso inverso, già molto frequentati nella stagione estiva.

**Anche i treni-cuccette hanno avuto ulteriore sviluppo nelle relazioni internazionali**

## TARVISIO

Per migliorare nel periodo estivo di più intenso traffico le relazioni tra l'Italia e l'Austria è stata concordata la creazione di un nuovo servizio estivo tra Vienna e Venezia con carrozze anche da e per Milano con il seguente orario:




E' stata inoltre esaminata la possibilità di istituire un servizio letti di prima e seconda classe tra Mosca e Roma, via Varsavia-Vienna, con frequenza trisettimanale nel periodo estivo e bisettimanale in quello invernale e con percorrenza complessiva di 64h10' da Mosca a Roma e 64h25' in senso inverso. Sono ancora in corso gli accordi per disciplinare le condizioni di esercizio e tariffarie relative alla istituzione di tale servizio.

## POGGIOREALE

In conseguenza dell'impiego di locomotive Diesel da parte delle JZ i treni 7 e 8 delle Ferrovie Jugoslave saranno accelerati e diversamente impostati per cui verranno a cadere in coincidenza ai treni TP e PT ricostituendo l'antica relazione «Direct-Orient» con solo servizio di carrozze dirette tra Venezia e Belgrado.

* * *

E' ancora troppo presto per precisare quali saranno le nuove relazioni e le principali modifiche d'orario interessanti il servizio interno. Si può forse prevedere il prolungamento sino a Milano della coppia di treni rapidi R 621 ed R 624 circolanti tra (Bari) Foggia e Bologna. E' inoltre allo studio l'istituzione di un nuovo servizio settimanale estivo di «auto-cuccette» fra Milano Porta Vittoria e Brindisi Marittima, in allacciamento al traghetto per la Grecia assicurato congiuntamente dalle Compagnie «Adriatica» ed «Hellenic Mediterranean Lines».

La periodicità e gli estremi d'orario concordati per i treni auto-cuccette Milano-Brindisi sono i seguenti: Milano p. 0,20 - Brindisi Marittima a. 15,15, con partenza da Milano P.V. nei giorni di lunedì dal 5 giugno al 26 settembre: Brindisi Marittima p. 22,50 - Milano P.V. a 13,12, con partenza da Brindisi M. nei giorni di sabato dal 3 giugno al 23 settembre.

I treni in questione nel periodo dal 25/VI al 24/IX saranno in coincidenza nei due sensi a Milano Porta Vittoria, con una delle corse del nuovo servizio bisettimanale di auto-cuccette Parigi-Milano, e precisamente con quella in arrivo a Milano Porta Vittoria alle ore 7 dei giorni di domenica e in partenza da quest'ultima alle ore 21,50 dei giorni di domenica compresi nel periodo stesso.

Altra coincidenza sarà realizzata colla corsa del servizio estivo auto-cuccette già esistente tra Ostenda e Milano Porta Vittoria in arrivo e partenza da Milano rispettivamente alle ore 10,10 e 19,25 nei giorni di domenica.

# Il Ministro Spataro in visita al Compar.to di Genova

*Il mese scorso, accompagnato dal Direttore Generale, il Ministro dei Trasporti, on. Spataro, ha visitato la Sede Compartimentale di Genova. Accolto nella Sala delle Conferenze dal Direttore Compartimentale, ing. Navaretti — il quale ha presentato al Ministro i Capi delle Divisioni e degli Uffici, ragguagliando l'illustre ospite sui principali problemi ferroviari di Genova e della Liguria — l'on. Spataro ha tenuto una breve conferenza ai funzionari presenti.*

*Subito dopo il Ministro ha visitato i lavori della deviazione di Granarolo, i Depositi Locomotive di Rivarolo e Brignole, le stazioni di Sampierdarena e Brignole e gli impianti ferroviari del Porto.*

*Nel pomeriggio, l'on. Spataro ha concluso la sua visita al Compartimento di Genova, recandosi nella zona delle Cinque Terre dove sono in corso i lavori di raddoppio del binario fra le stazioni di Corniglia e Monterosso, lungo la tratta Genova-Spezia, raggiungendo anche Framura e Rio Maggiore. I Sindaci di Levante e Bonassola hanno esposto al Ministro alcuni problemi interessanti le due cittadine, e l'on. Spataro ha assicurato che saranno tenuti nella dovuta considerazione nel quadro generale del piano tecnico e finanziario per il completamento del raddoppio della linea ferroviaria tirrenica, che darà alle comunicazioni tra Roma e Genova la definitiva e indispensabile rapidità.*

# L'ISTITUTO SPERIMENTALE F. S.

Come dalla « sperienza », per dirla con Leonardo, si pervenne poi tra l'altro alla vaporiera, così le compagnie ferroviarie d'ogni paese, fin dal loro primo sorgere, avvertirono la necessità della esperienza scientifica e applicativa per il loro progresso tecnico.

Con la gestione di Stato delle Strade Ferrate Italiane — 1905 — nasce, a Roma, l'Istituto Sperimentale F.S.

L'origine dell'Istituto risale al 1881, con un primo Laboratorio della Società Ferrovie Meridionali, a Napoli, per gli studi geologici dei terreni e le ricerche sui materiali da costruzione. Nel 1886 fu istituito ad Ancona l'Ufficio Studi dei Materiali, partecipe dell'Associazione internazionale di metodologia delle prove e collaudi, di meccanica e chimica. Successivamente, sviluppandosi la collaborazione con altri enti nazionali ed internazionali, la Mediterranea a Torino, l'Adriatica a Firenze e la Sicula a Palermo, istituirono i primi laboratori chimici per lo studio dei metodi d'esame, la compilazione dei capitolati ed il controllo dei materiali d'esercizio.

Nel 1905 l'Ing. Riccardo BIANCHI, per dare alla nuova grande Amministrazione ferroviaria statale i mezzi scientifici e tecnici di collaudo e controllo dei materiali e la possibilità di prove e indagini occorrenti per i problemi che sorgevano dall'esercizio e interessanti i diversi Servizi, fondava a Roma l'Istituto Sperimentale. Per organizzarlo assegnò al nuovo ente una parte dell'edificio e del piazzale della vecchia Stazione di Trastevere, resa disponibile dall'apertura della nuova stazione di quel quartiere, inserita sulla linea principale che unisce Roma all'alta Italia via Pisa-Genova. Il primo Direttore dell'Istituto — l'Accademico dei Lincei Ing. Claudio Segrè — iniziò il suo compito coordinando le attività degli Uffici Studi e dei laboratori esistenti, mentre organizzava a Roma la sede centrale. Secondo le direttive, la funzione dell'Istituto Sperimentale delle Ferrovie dello Stato era di collegare le esigenze tecniche per ogni categoria di materiali, razionalmente definita e classificata, con le reali condizioni di produttività dell'industria ed il suo progresso, in modo di addivenire a concordi prescrizioni e pratici sistemi di collaudo da affidarsi ai Servizi dell'Esercizio. Inoltre le prove e le esperienze più impegnative e richiedenti speciali e particolari attrezzature scientifiche e tecniche, nonché un superiore controllo, erano di competenza dell'Istituto e dei suoi laboratori specializzati. Quindi fu ben chiara fin da allora l'esigenza scientifico-applicativa e la utilità economica e pratica, sia per lo Stato, sia per l'industria, di stabilire e riconoscere norme tecniche e metodologiche uniformi o unificate — come diremmo oggi — da osservarsi dagli enti statali di approvvigionamento in rapporto alla natura e qualità dei materiali. Inoltre si delineavano i vantaggi della possibilità di una sperimentazione propria, inerente ai problemi specifici della tecnica ferroviaria e per i quali i più competenti e idonei ad operare erano i tecnici ferroviari. In questo quadro preveggente di una moderna organizzazione dei trasporti, le Ferrovie dello Stato Italiano furono seguite da altri Stati in fase di sviluppo economico e industriale che aderirono all'Associazione Internazionale dei Materiali, concorrendo anch'essi a stabilire uno standard delle prove e della natura dei prodotti occorrenti, con l'equa valutazione delle condizioni di sicurezza e durata di impiego, nonché di economia e convenienza di produzione.

In oltre mezzo secolo di vita, l'Istituto Sperimentale ha seguito gli sviluppi della scienza, adeguandosi alle nuove tecniche, e collaborandovi, con successivi coordinamenti della sua struttura; singolare, cotesta struttura, dal punto di vista della cooperazione tra i vari laboratori.

La sua prima organizzazione durò fino al 1922, ed incluse il contributo dell'Istituto — notevole specie nel campo dei metalli ferrosi — alla tecnica metallurgica delle armi e munizioni del conflitto 1915-1918. E' il periodo delle grandi costruzioni ferroviarie e l'Istituto vi partecipa con originali investigazioni che dalle indagini di geologia applicata si estendono alla idrologia, alla resistenza dei terreni di nuovi tracciati, agli studi geognostici delle gallerie, agli impianti idroelettrici. In questo periodo è altresì notevole l'attività metallografica, meccanica e chimica. Citiamo, ad esempio, la determinazione del carbonio negli acciai, indispensabile per conoscere la natura dei prodotti ferrosi a cui è affidata tanta parte della sicurezza d'esercizio, gli studi sulla resilienza ed altre prove meccaniche, le ricerche sui materiali murari tra cui i primi lavori di chimica-fisica sui cementi e sui refrattari.

Nelle successive organizzazioni, fino a quella odierna, l'Istituto sviluppa le esperienze per i trasporti in regime di freddo delle derrate deperibili, sulle corrosioni, sui lubrificanti, sui legnami; e parimenti per l'elettrotecnica, la spettrografia, i combustibili, le acque, i gas compressi.

La storia del decennio 1945-55, con cui l'Istituto Sperimentale conchiude il suo primo cinquantennio, è come sempre quella stessa delle Ferrovie. La vita dell'Istituto procede omologa a quella della tecnica applicativa ferroviaria: dalla vaporiera del 1905, alla trazione elettrica, al segnalamento, all'elettronica, alle materie plastiche; dal semplice trasporto delle merci più usuali e non deperibili dell'inizio del secolo, ai carri refrigeranti, alle cisterne per combustibili liquidi, alle spedizioni di materie radioattive, ai nuovi sistemi d'imballaggio.

Ciò dimostra che l'Istituto non può non essere un ente di ricerca oltre che di esperienza.

Dal fervore della ricostruzione dopo la seconda guerra, la ripresa del lavoro tradizionale ha accentuato la funzionalità delle origini, e cioè la ricerca applicata; ed ormai è certo che in un avvenire prossimo l'Istituto abbandonerà l'edificio della vecchia stazione di Trastevere per stabilirsi in una nuova e moderna costruzione, più adeguata al nostro tempo.

L'Istituto Sperimentale F.S. è ormai un ente di tradizione nel quadro scientifico-tecnico italiano ed i ricercatori e gli esperimentatori, l'esperienza e la ricerca, ben sappiamo che cosa rappresentano come valido incremento per l'economia delle nazioni. La generazione di questa storia è vicina a cedere il retaggio della tradizione dell'Istituto alla generazione veniente. A questo punto saremmo tentati di toccare la corda lirica: non vogliamo farlo. Il lungo edificio della vecchia stazione di Piazza Ippolito Nievo, la cui storia appartiene ormai ai primi cent'anni dell'unità d'Italia, non è del tutto disgiunta dal nome di quella piazza: Ippolito Nievo, il garibaldino dei Mille, il creatore della « Pisana », scrisse un dramma storico, pressoché dimenticato, *Gli ultimi anni di Galileo Galilei*. Che lo spirito del grande che per primo vide « rotearsi più mondi ed il sole irradiarli immoto », accompagni sempre, col suo metodo, anche la « sperienza » del nuovo Istituto Sperimentale.

**Francesco PANNARIA**

**Cella termostatica**

**Prove di resistenza agli urti**

ALLE OMR DI TORINO

# I TRENI SI CURANO E FANNO TOLETTA

Scorcio panoramico dell'impianto

Una breve passeggiata tra il profilo uniforme dei grandi capannoni e quello vagamente umbertino del fabbricato degli uffici: molta nebbia e qualche operaio frettoloso che passa senza vederci. Appena entrati, l'Officina ci sorprende per la sua ampiezza e l'estesa gamma delle sue lavorazioni.

Su una superficie di 170.000 metri quadrati, si susseguono gli ariosi locali dei vari Reparti, densi di macchine e di attrezzature: qui un forno ci abbaglia, là metalliche gigantesche braccia si muovono, dovunque ruote che girano, congegni che scattano, martelli che scandiscono ritmi cadenzati; ed ancora caldaie, magli, presse e altre macchine di ogni forma e dimensione stridono, battono, sbuffano, si fermano e riprendono, rispondendo puntuali e potenti al comando dell'uomo.

In quest'atmosfera tumultuosamente ordinata, ad ogni passo ci si trova davanti a moto, colore, suono: trapani che forano spessi blocchi d'acciaio, torni ciclopici che strappano lunghi riccioluti trucioli di metallo, variopinti grovigli di tubazioni per fluidi di forza e di comando, ricami di conduttori elettrici, lampade-spia in alternate tricromie. Ma tutto è così armonico, che si finisce per gustare paradossalmente quasi un senso di riposo: a formare questa sensazione contribuisce certamente il fatto che in ogni Reparto vi è esuberanza di spazio, e ciò si traduce in ordine e pulizia, nonché in tranquillità di lavoro.

* * *

L'Officina, quasi una vasta ed attrezzata clinica dei treni, provvede alla riparazione del materiale rotabile; sorveglia inoltre e collauda la produzione di molte Officine private, di entità variabilissima (dalla Fiat alla bottega artigiana). L'Impianto si articola attualmente in quattro Sezioni (Locomotori, Veicoli, Collaudi ed Amministrazione) con l'impiego di oltre 1.200 agenti.

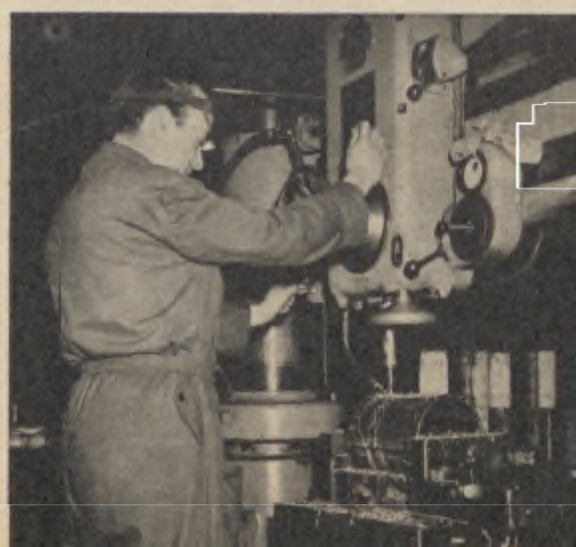
La Sezione Amministrazione accentra i compiti di Segreteria e Contabilità, dalle paghe del personale alla gestione dei materiali. Alcuni dati statistici danno subito dei precisi contorni alla mole del lavoro svolto: ogni anno sono emessi 100.000 ordinativi di lavori a premio di maggior produzione e si distribuiscono al personale (in servizio ed a riposo) 20.000 concessioni di viaggio, 12.000 quintali di carbone e 4.000 di traverse; il valore dei materiali di scorta nei magazzini è in media di 120 milioni di lire per l'Officina e di 60 milioni per i depositi fiduciari presso le Ditte private.

La Sezione Locomotori è particolarmente attrezzata per riparare radicalmente i locomotori trifase (circa 130 l'anno, di cui oltre la metà di R.G.) con relativi motori di trazione, sale montate e molle di sospensione. Specialmente interessante è qui il Reparto Montaggio, dove i locomotori, sollevati e trasportati sul posto di lavoro a mezzo di carrelli trasbordatori e di gru a ponte, sono totalmente smontati in ogni loro parte: i singoli pezzi, puliti e sgrassati accuratamente, passano allo «spoglio», cioè all'esame degli esperti tecnici, che decidono i lavori da eseguire o le sostituzioni da effettuare. Da questo punto si diparte il diagramma della lavorazione vera e propria il cui ciclo, in circa trenta giorni, ancora qui si concluderà, quando i vari congegni riparati (o sostituiti) e confluiti per la ricomposizione, costituiranno rinnovati ed efficienti locomotori. Le riparazioni si svolgono in due settori, rispettivamente nel Reparto Avvolgitori per le parti elettriche e nei Reparti Torneria e Lavorazioni a caldo per quelle meccaniche.

E' impossibile enumerare tutte le macchine e gli impianti. Ecco tuttavia alcuni nomi che troviamo sul taccuino e che i tecnici potranno meglio apprezzare: una rettifica planetaria MINGANTI, unico esemplare in Italia; un tornio S. EUSTACCHIO e due torni CERUTI per la tornitura esterna dei cerchioni; un modernissimo impianto di metallizzazione a spruzzo; la Centrale termica (6 grandi caldaie con una produzione di 25.000 kg/h di vapore); l'impianto dell'acetilene (due generatori, con una produzione di 40.000 l/h ed uno sviluppo di quasi tre chilometri di tubazioni per 140 valvole di presa); l'impianto dell'aria compressa (quattro compressori con una portata di 100.000 litri al minuto).

Ai banchi di lavoro, specie nel Reparto Avvolgitori dove la lavorazione richiede pazienza e precisione, abbiamo trovato numerose donne; sono soddisfatte del loro lavoro «anche se — come ci dice l'operaia di 1ª classe Antonietta Golzio, attorniata dalle colleghe — la polvere vetrosa di mica che cade dai nastri avvol-

Lavorazione al trapano radiale...



gitori, sciupa la pelle ». E' un problemino di carattere squisitamente femminile, che sarà senz'altro risolto assieme a quelli ben più ponderosi che si presentano all'amministrazione dell'Officina.

La Sezione Veicoli provvede alla completa revisione e alla riparazione di carrozze, bagagliai e automotrici (circa 400 rotabili all'anno), oltre a lavorazioni complementari come la riparazione di apparecchiature speciali per veicoli, la costruzione di foderine e tavole da pavimento per carri, la revisione di boccole a rulli, il collaudo di carri e carrozze costruiti da Ditte private.

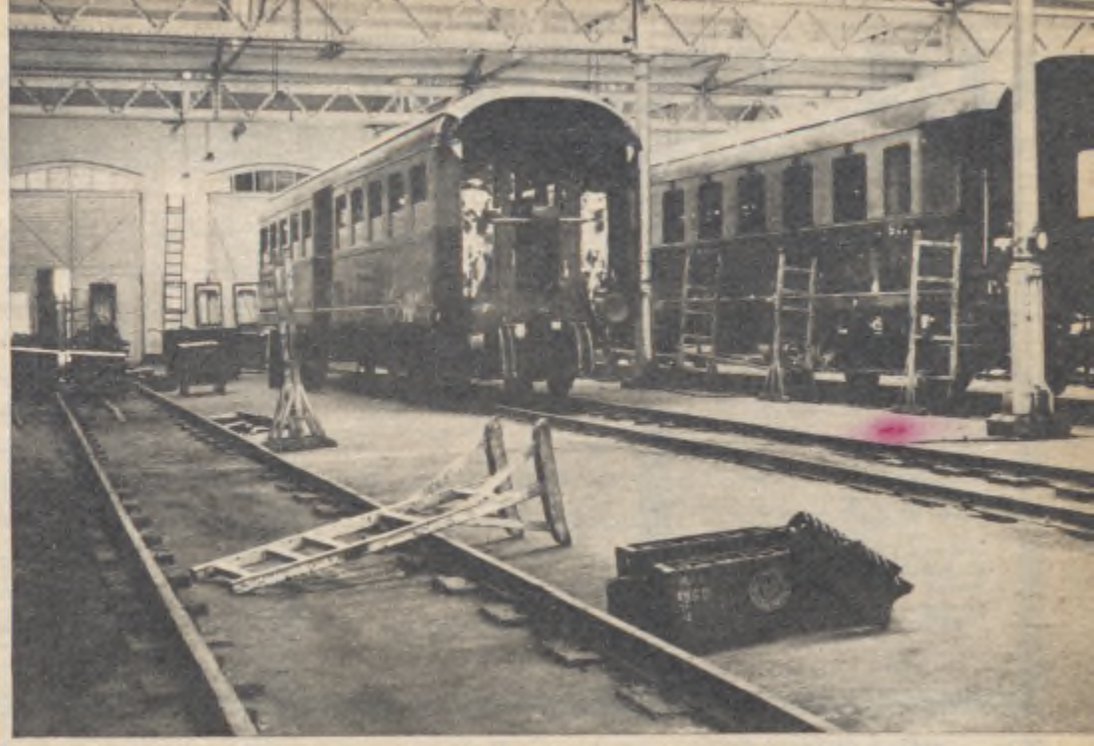
L'affinamento dell'organizzazione ha consentito negli ultimi anni di raggiungere giacenze minime, sia in parco che in lavorazione; perciò dopo i diversi lavori, la cui durata e le cui fasi sono preventivamente determinate, alla scadenza prefissata il veicolo si trova sempre puntuale all'appuntamento per la corsa di prova.

Anche in questa Sezione un cospicuo patrimonio di attrezzature: impianti di spolveratura divani e di lavanderia e stiratura per tendine e velluti, centro galvanico per nichelatura e cromatura degli accessori, complesso di verniciatura a spruzzo a velo d'acqua e forno d'essiccazione, apparecchiature per le prove degli impianti (elettrico, pneumatico, di riscaldamento) dei veicoli, vasche di sgrassatura per carrelli, impianti per l'aspirazione di polveri, fumi e trucioli.

La Sezione Collaudi fornisce i quadri per la produzione fuori Officina. I suoi compiti sono affidati ad una sessantina di Dirigenti tecnici ripartiti, secondo le specifiche perizie, fra i « posti di sorveglianza » ed i « collaudi volanti ». Le loro attribuzioni di sorveglianza, altamente qualificata e specializzata, vengono esplicate annualmente su circa 5.000 rotabili (costruzione o riparazione di locomotori, automotrici, carri e carrozze) e su 9.000 forniture; queste riguardano l'approvvigionamento dei materiali più vari, dalla corda di canapa al tessuto plastificato, dal cacciavite alla macchina utensile più complessa, dal filo di rame alle apparecchiature elettroniche, dalle tele abrasive alle mole diamantate.

In questo complesso organismo ferroviario, i rapporti umani si fondano sulla comprensione, la persuasione, il rispetto reciproco, la cortesia.

« Ecco quali sono — ci dice l'ing. Gargiulo, Direttore dell'Impianto — i nostri indirizzi nel lavoro: iniziativa, collaborazione, cordialità, regolarità di esecuzione, eliminazione di spese superflue e soprattutto la soddisfazione nel lavoro comune ».



Camera calda del reparto verniciatura

Ed in effetti gli appartenenti all'Officina vivono veramente come una grande famiglia: lo abbiamo notato nelle loro caratteristiche riunioni del Presepio o della Befana, del Ballo di Carnevale o della Messa Pasquale, ma soprattutto a giugno, nell'annuale « Festa dell'Officina », quando al fischio della sirena si aprono i cancelli per accogliere le famiglie degli agenti, e tutti, superiori e dipendenti, festeggiano il comune sforzo produttivo in un simpatico e gioioso incontro « senza gradi ».

Numerosi sono inoltre i provvedimenti e le opere a favore del personale: basterà ricordare i moderni spogliatoi con 60 posti-doccia, la biblioteca, l'ambulatorio presenziato in via permanente, l'assistenza sociale dell'Onarmo, la mensa per 600 coperti oltre a due refettori per complessivi altri 500 posti.

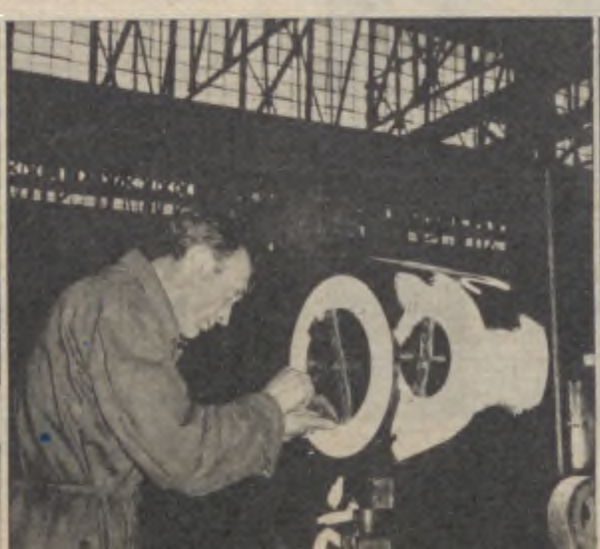
Non possiamo infine dimenticare — e le citiamo ora solo per comodità di esposizione — le tre aule scolastiche, dove vengono svolte settimanali conferenze sugli argomenti più svariati ed i normali corsi di istruzione, di specializzazione e di aggiornamento professionale: corsi quanto mai necessari in questo periodo di rapida evoluzione tecnica e nel quale si debbono attuare delle variazioni nelle funzioni dell'Officina.

Le esigenze delle lavorazioni stanno infatti crescendo: con la progressiva riduzione delle linee a corrente alternata è prevista per la Sezione Locomotori una prossima recessione, mentre la Sezione Veicoli sta già incrementando la riparazione delle automotrici, con l'assunzione della lavorazione di nuovi gruppi. Su queste nuove direttive si deve realizzare, senza scosse, anzi, con sistematica regolarità, un nuovo equilibrato assetto funzionale e strumentale; per cui è già in fase di definizione il programma del futuro riordinamento dei servizi, del macchinario e delle attrezzature.

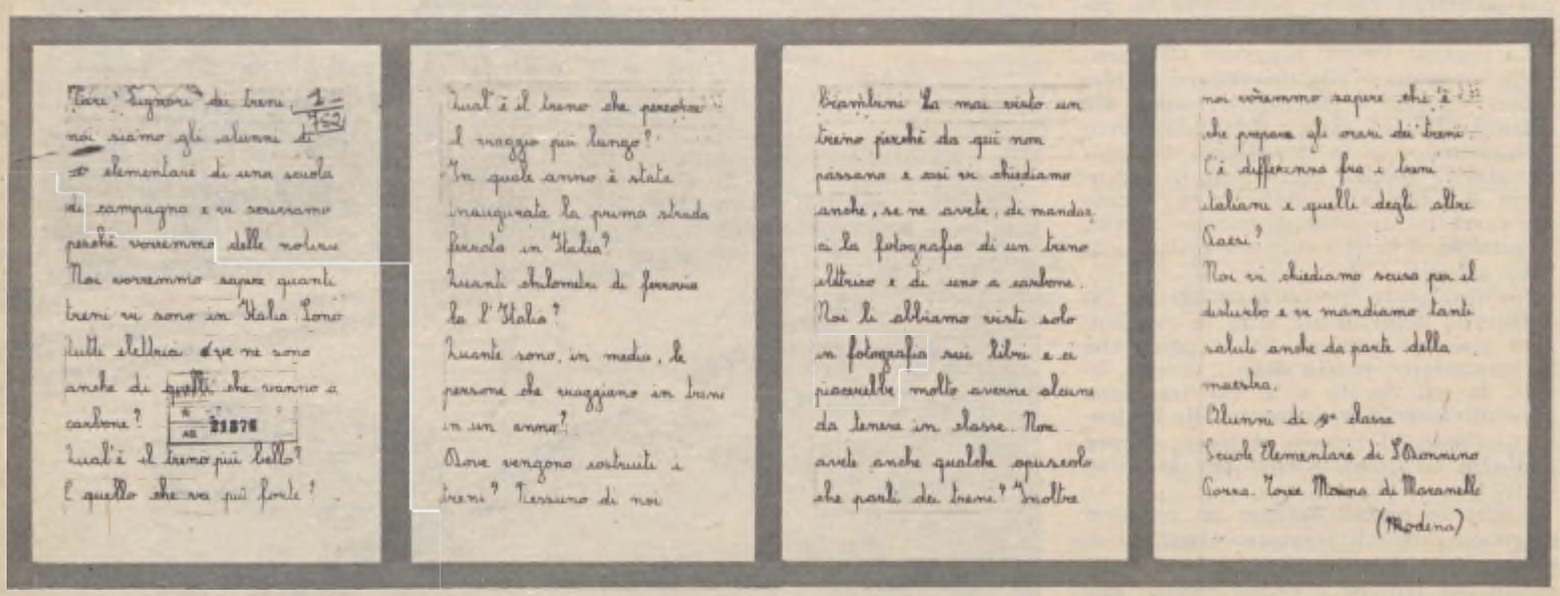
Siamo certi che il personale dell'Officina Materiale Rotabile di Torino con il suo fervore e la sua capacità saprà adeguarsi ad ogni nuova attività e mantenere viva la tradizione che in ogni tempo fece di questo cantiere un esempio di alacre operosità.

**Renzo MARELLO**

**...al motore di trazione locomotore trifase, al tracciatore manovelle per motori di trazione, alla riavvolgitura rotori per motori di trazione**



# UN TRENO PER EDITTA



Cari Signori dei treni, 1-4-62
noi siamo gli alunni di
3ª elementare di una scuola
di campagna e vi scriviamo
perché vorremmo delle notizie.
Noi vorremmo sapere quanti
treni vi sono in Italia. Sono
tutti elettrici dove ne sono
anche di quelli che vanno a
carbone? AS 21876
Qual'è il treno più bello?
È quello che va più forte?

Qual'è il treno che percorre
il viaggio più lungo?
In quale anno è stata
inaugurata la prima strada
ferrata in Italia?
Quanti chilometri di ferrovia
ha l'Italia?
Quante sono, in media, le
persone che viaggiano in treni
in un anno?
Dove vengono costruiti i
treni? Nessuno di noi

Vicentini. Ha mai visto un
treno perché da qui non
passano e così vi chiediamo
anche, se ne avete, di mandare
la fotografia di un treno
elettrico e di uno a carbone.
Noi le abbiamo viste solo
in fotografia sui libri e ci
piacerebbe molto averne almeno
da tenere in classe. Non
avete anche qualche opuscolo
che parli dei treni? Inoltre

noi vorremmo sapere che è
che prepara gli orari dei treni.
Ci differenziano fra i treni
italiani e quelli degli altri
Paesi?
Noi vi chiediamo scusa per il
disturbo e vi mandiamo tanti
saluti anche da parte della
maestra.
Alunni di 3ª classe
Scuola Elementare di S. Donnino
Corso Torre Maina di Maranello
(Modena)

Davanti al dilagare della trazione elettrica ed a nafta, le vaporiere si fanno sempre più sparute e timide. Anche l'anzianotta «625» che tutte le mattine fa il treno operaio sulla Mantova-Modena, giunta al capolinea si mette in disparte su un binario morto e quasi si accovaccia per non disturbare, in attesa che faccia di nuovo buio e giunge l'ora di riportare il suo prezioso carico di lavoratori.

Ma il dì della Befana l'ospitale binario morto l'ha attesa invano: ingoiate abbondanti palate di carbone, essa ha accostato sul terzo binario una isolata vettura di 1ª classe, addobbata a festa. Insieme, avrebbero fatto lo «straordinario 461 bis», più confidenzialmente l'*Espresso Editta-S. Donnino*.

Era andata così: Editta, bambina di 4ª elementare della scuola di S. Donnino Pozza, piccola borgata del modenese, aveva scritto a nome dei compagni una letterina ai «Cari signori dei treni», per chiedere varie notizie sulle ferrovie, manifestando la speranza di vedere un treno vero, mai visto prima d'allora. I signori dei treni hanno realizzato la bella fiaba dei tempi moderni per gli occhi sgranati di 18 bambini, incantati nel viverla.

Mentre la vaporiera faceva pressione e scaldava la vettura ospitale, giungevano da S. Donnino, a bordo di un «leoncino», i bambini, accolti nella stazione dalle «troupes» cinematografiche ferroviaria e della RAI-TV. Tanto grande è la loro campagnola semplicità, che le cineprese ed i flashes non li hanno affatto turbati. Solo il treno, il «loro» treno li ha scossi, ravvivandoli, rallegrandoli. In due o tre per compartimento, si giravano estatici, mentre le loro manine arrossate accarezzavano i velluti della tappezzeria. Al termine della loro giornata ferroviaria, stanchi ma ancora assetati delle novità che di continuo hanno assaporato, diranno con calore che il maggiore godimento gliel'ha dato il «loro» treno del mattino.

Rapido viaggio da Modena a Bologna a bordo del treno riservato. Qui giunti, sono stati ricevuti in primo binario: sul marciapiede li attendeva fra i ferrovieri d'ogni livello in quel momento liberi dal servizio, il Direttore Compartimentale ing. Alessandri, il quale ha loro porto un affettuoso benvenuto; l'Ispettore Scolastico dr. Bruno Martinelli (in rappresentanza del Provveditore agli Studi di Modena) ha ringraziato con commozione e gratitudine.

Consumata una prima colazione nella Mensa del DLF, i ragazzi hanno partecipato al sorteggio di un Fleischmann, il trenino elettrico donato dalla Redazione di «Voci». Esso è toccato in sorte a Ermete Pradelli, un ragazzotto che porta marcati ed incancellabili i segni della poliomielite. Il radiocronista Ido Vicari, appassionato fermodellista, ha messo da parte il microfono e s'è perso fra i ragazzi a far correre il treno, seguito nei suoi giri dal corale muoversi delle teste.

Davanti ad un buon pranzo, i ragazzi non hanno fatto complimenti. Poi, col loro Direttore Didattico dr. Artioli, per le vie della città dai lunghi portici, da buoni marciatori, hanno raggiunto il teatro del DLF, ove hanno assistito — la maggior parte per la prima volta in vita loro — ad uno spettacolo cinematografico: spassosi cartoni animati e documentari sugli animali. Tornando verso la stazione, hanno ammirato il tradizionale corteo dei Re Magi, mentre entrava nella Basilica di S. Petronio: i costumi esotici, le soldatesche variopinte ed i cammelli veri sono stati motivi continui di stupite esclamazioni.

Gustato un buon dolce, hanno fatto visita a vari impianti della stazione di Bologna, fra cui la sala telescriventi: con una teletipe hanno inviato al Direttore Generale un messaggio di ringraziamento. Sostando incantati davanti all'impianto del D.C.O., qualcuno di essi, con tutte le cautele del caso, ne ha azionato i mirabili congegni, modificando magici segnali sul pannello luminoso.

Al termine delle visite li attendeva sul primo binario la loro vettura, questa volta agganciata al 114, un treno ordinario, per consentire ai ragazzi di apprezzare i vantaggi della trazione elettrica. E a ciascun posto hanno trovato una grande scatola di biscotti offerti dal 6° Riparto «La provvida». Il D.L.F. di Modena ha riscaldato i ragazzi con una buona minestra calda e li ha fatti salire sul «leoncino» per il ritorno a S. Donnino, mentre sul 4° binario l'anzianotta «625» salutava con bianchi sbuffi di vapore.

Due ferrovieri, uno di Bologna e l'altro di Modena, commossi dalla modestia degli indumenti di due scolari del gruppo, sono corsi alle loro case a prendere il cappotto dei propri figli e lo hanno donato ai piccoli ospiti. Sul pullman la signora Antonietta Capponi Prandini, una graziosa maestra moderna, tutt'altro che deamicisiana, si schiariva la voce per sembrare — che diamine! — meno commossa.

**Aldo SENSI**

**Un po' intimiditi i ragazzi aspettano il treno**

# PICCOLA STORIA DI UN VIAGGIO SPECIALE

Tema

## Il nostro viaggio a Bologna

### Viaggio

*Un giorno la maestra ci parlò dei treni, degli aeroplani e delle automobili. Noi il treno non l'avevamo mai visto, allora per avere più notizie pensammo di scrivere una lettera ai signori dei treni. Dopo un po' di tempo arrivò la risposta. C'erano tutte le notizie che desideravamo noi e alla fine, il signor Direttore Generale ci scrisse che c'era una piccola sorpresa. Invece era una grande sorpresa, perchè ci davano un treno tutto per noi per andare a visitare la stazione di Bologna.*

*Alla mattina del 6 gennaio alle ore sette e trenta vennero a prenderci con un pullman molto bello. Quando arrivammo a Modena c'erano ad aspettarci molte persone. C'erano anche i giornalisti e i signori della R.A.I. Il treno era tirato da una locomotiva a vapore, ed era molto bello. C'era il macchinista che guidava la locomotiva, e il fuochista che faceva fuoco. Poi siamo saliti. Il vagone era di 1ª classe; con le poltrone di velluto rosso e delle vedute. Ci stavano 80 persone, ed era molto lungo e bello. Alle nove e mezza siamo arrivati a Bologna. Dopo siamo andati al ristorante del Dopolavoro Ferroviario, a fare la colazione. Siamo andati una mezz'ora fuori a giocare. I signori del treno ci hanno regalato un bel treno elettrico; l'ha vinto Ermete che ha avuto la poliomielite. Alla mezza abbiamo pranzato. Poi siamo andati a vedere un film.*

*Dopo siamo tornati alla stazione e ci hanno fatto visitare dove fanno i biglietti per andare in treno; la sala delle macchine telescriventi, ci hanno accompagnati in una stanza dove c'era un quadro grande come una grossa lavagna; quando un treno è in arrivo, si vede una freccia luminosa: allora si schiaccia un bottone e si dà via libera al treno. Due bambini hanno schiacciato un bottone così hanno aperto la strada a due treni. C'erano le luci rosse e gialle. Quando il treno è fermo su un binario le luci sono rosse; invece quando è gialla, vuol dire che il treno sta ancora entrando. Certe locomotive vanno con il carbone. Per far fuoco vi sono i fuochisti che debbono stare attenti: perchè non debbono fare troppo fuoco, perchè scoppia la caldaia, nè troppo poco perchè la locomotiva si ferma. I macchinisti e gli aiuto macchinisti ci sono sempre in due o in quattro a guidare la locomotiva, così se a uno viene sonno guida l'altro. Nei treni moderni ci sono i vagoni letto e il ristorante. Il macchinista quando sente che la locomotiva non va bene, lo dice al Verificatore, che, quando passa, guarda cosa c'è di rotto.*

*In certi paesi piccoli, dove passa il treno, se qualche persona deve salire, va alla stazione e il cantoniere mette fuori la bandiera rossa così il treno si ferma e la gente può salire. Il Sorvegliante con le squadre di operai tiene in ordine le rotaie.*

*I treni merci non passano per la stazione di Bologna Centrale; passano per Bologna S. Donato. Quando siamo tornati a casa, il nostro vagone era attaccato a un treno che andava a Milano. Nessuno poteva salire nel nostro vagone. Un signore ha provato, ma l'hanno mandato via. Il ritorno è stato un poco triste; noi abbiamo staccato le strisce che addobbavano il treno, e dopo non era più il nostro treno. A Modena, siamo andati a mangiare al Dopolavoro. Un ferroviere, quando ha visto che la Vitalba era senza cappotto, è andato a casa a prendere uno; ma alla Vitalba era stretto, allora l'hanno dato a Ferruccio che era senza anche lui. Il dottor Sensi, invece, ha regalato il cappotto alla Paola. Dopo, con il pullman, siamo tornati a casa e siamo andati dalla Liliana che ha la televisione. Nella sua cucina, a guardarla c'eravamo in cinquantaquattro ed eravamo un poco stretti: c'erano i nostri genitori, i conoscenti e anche qualche nonno. Noi ci siamo visti nel telegiornale, e ci è piaciuto molto. Così abbiamo trascorso il giorno della Befana.*

Alunna Bodecchi Editta

Caro Direttore Generale
Io sono il bambino che ha vinto il treno elettrico e sono molto contento perchè non posso andare a giocare con gli altri bambini perchè ho male alle gambe, da quando ho avuto la poliomielite, e mi hanno operato a sette anni e devo andare ancora all'ospedale.
Siccome a casa mia non ho la luce allora il treno lo porto a scuola gioco insieme ai miei compagni di scuola.
La gita mi è piaciuta molto e mi è piaciuto molto anche il treno a vapore che fumava.
Ti ringrazio molto per tutte quelle cose che ci hanno fatto vedere a Bologna e anche per averci fatto vedere il cinema. Era la prima volta che vedevo il cinema a colori ed è stato il secondo cinema della mia vita.
Tanti saluti e fortuna
Ermete Pradelli
Ciao

Ti voglio mandare l'indirizzo della mia scuola
Scuola Elementare di
San Donnino Rocca
Maranello
Modena
Ti mando il giornale anche per la mia classe

## LA LETTERA DELL'INSEGNANTE

Egregio Signor Direttore Generale,

*Abbiamo cercato, nei giorni scorsi, di riordinare bene tutto quello che abbiamo imparato, perchè le cose che abbiamo visto in un solo giorno, sono state veramente tante. E' stato tutto molto bello, e il mio grazie, ora, è ben poca cosa, ma la prego di gradirlo ugualmente.*

*Non posso descriverle tutta quanta la giornata: ma posso assicurarle che abbiamo imparato più cose in quel giorno, di quante ne avremmo potuto imparare qui a scuola, in un mese. Sono stati tutti molto gentili con noi, sia a Modena che a Bologna, e ci hanno assistiti nel migliore dei modi. La ringrazio anche per il treno elettrico che ci ha regalato e per aver permesso che lo vincesse Ermete Pradelli, così ora anche lui è felice e non più compassionato, ma invidiato un poco dai suoi compagni. Sono tre fratelli, i Pradelli, che non hanno mai avuto giocattoli e proprio stamattina mi hanno detto che a Bologna, alla mensa del Dopolavoro, hanno mangiato le prime paste della loro vita. Sembra impossibile che al giorno d'oggi, e nella nostra provincia, vi siano miserie simili, eppure è così. Capisce ora quanta importanza ha avuto la gita, per questi bambini, in ogni senso? Ed io non potrò mai ringraziarla abbastanza. Grazie anche per tutte le pubblicazioni: ci sono molto utili e, fra poco tempo, sapremo proprio tutto sulle Ferrovie dello Stato. Distinti saluti*

Antonietta Capponi Prandini
Maranello (Modena)

Scuola Elementare di San Donnino

# TRE MILIONI DI FAMIGLIE ITALIANE USANO GIORNALMENTE AGIPGAS

**Il nuovo Grande Concorso Agipgas offre con ogni bombola un premio sicuro e il diritto di partecipare alla estrazione finale - che avverrà entro il mese di Settembre 1961 - di altri 2000 premi tra cui 50 Alfa Romeo "Giulietta"**

**Occhio al tagliando! Il tagliando, sigillato elettronicamente e fissato alla valvola della bombola, significa garanzia di Qualità, Sicurezza, Rendimento! Aprite il tagliando sigillato e vincerete subito un premio. Per partecipare alla estrazione finale scrivete sul tagliando nome, cognome, indirizzo e consegnatelo al distributore Agipgas.**

## LA BOMBOLA AGIPGAS COSTA MENO PERCHÈ DURA DI PIÙ

**Agipgas**

***il gas liquido del sottosuolo italiano***

# PALLONCINI PER IL PARADISO

Nessuno di noi ha mai preteso di essere in particolari rapporti di dimestichezza e tanto meno d'amicizia coi Santi del Paradiso ma si è costantemente attenuto alla norma che, nel primo atto della «Tosca», viene cantata e ricantata su tutti i toni: «Scherza coi fanti, ma lascia stare i Santi».

Il caso, tuttavia, quel non ben identificato folletto che si compiace di ficcare il naso nelle vicende umane, e spesso a sproposito, ha voluto di recente far assumere ad un bravo Deviatore il ruolo di Santa Lucia. Ma andiamo con ordine.

In un giorno del dicembre scorso, fra i binari della stazione di Monza, nei pressi della Cabina A, cadeva afflosciandosi un palloncino colorato, di quelli che fanno, oggi come un tempo, la gioia dei nostri bambini. Al bulbo del palloncino era fissato un biglietto che diceva testualmente: «Cara Santa Lucia, sono una bimba e voglio un cestino da lavoro, un paio di pantofole, un piano ed una scatola di padellini. Patrizia Dotti, di sei anni, abitante a Rovato (Brescia)».

Il biglietto, giunto alla stazione di Monza per le vie del cielo col più semplice e tradizionale mezzo di trasporto in un'epoca di missili, di razzi e di aviogetti, venne raccolto dal Deviatore Arturo Piva, al quale non dispiacque il tono spigliato e un pochino autoritario della bambina bresciana. Associatosi al Capo Squadra Adolfo Angiolini ed al collega di questi Giovanni De Maron, il Piva iniziò una raccolta di offerte fra il personale della stazione ed acquistò gli oggetti richiesti. Coi doni, un bel pacco di dolciumi ed un libretto di risparmio col deposito iniziale di lire 2.500, i due Capi Squadra Deviatori, ai quali si unì il Deviatore Mario Panceri, si recarono poi a Rovato e, come incaricati di S. Lucia — nel Bresciano la ricorrenza della Santa è tradizionalmente il giorno della festa dei bambini — consegnarono ogni cosa alla piccola Patrizia che non stava in sé dalla gioia.

* * *

Se a Monza i ferrovieri si sostituiscono a S. Lucia, in Francia prendono addirittura il posto del Bambino Gesù.

Un Operaio delle ferrovie francesi rinvenne prima di Natale un palloncino rosso nei pressi di Colle sur Loup in quel di Nizza. Anche questo palloncino era latore di una lettera a firma di Claudio Chiccoli di nove anni, residente a Busto Arsizio. Per quanto la missiva fosse indirizzata nientemeno che al «Bambino Gesù», il ritrovatore, M. Chartroux, l'aprì. Era analoga a quella di Patrizia, ma chiedeva un libro di storia, un album per disegno, delle matite colorate e poi, in fondo, come poscritto e con mille scuse per l'ardire, una bicicletta.

L'Operaio, che non sa l'italiano, si fece tradurre la lettera e raggiunse quindi Ventimiglia per acquistare il libro (italiano), l'album e le matite; per la bicicletta non sapeva come fare non consentendogli le sue finanze una spesa così elevata.

Nel negozio di Ventimiglia in cui entrò per gli acquisti il buon «cheminot» si rivolse, per un consiglio al sig. Natale Palmieri che, vedi combinazione, è il Presidente dell'Unione Commercianti locale. D'amore e d'accordo i due... improvvisati amici si divisero i compiti: il francese pensò ai libri e alle matite, l'italiano, coi suoi colleghi commercianti, alla bicicletta.

Claudio — che fra l'altro è malato — ebbe tutti i doni richiesti da due... Gesù Bambino, uno dei quali d'oltre frontiera.

Ma esiste una frontiera per i palloncini, le anime buone ed i bambini che scrivono?

Gesù — e così anche S. Lucia — dice di no.

**emmeati**

---

# NOI E I NOSTRI FIGLI

*Da quando mi è stato affidato l'«Ufficio Assistenza al Personale» del Compito di Bologna, ho dovuto sovente occuparmi dei rapporti tra padri e figli.*

*Genitori perplessi, preoccupati o addirittura in angustie per la educazione dei loro ragazzi, si sono rivolti all'Assistente Sociale per prospettare situazioni della più diversa importanza e gravità: una somma di esperienze che, unita agli studi da me affrontati sull'argomento, mi fanno presumere di poter offrire oggi qualche indirizzo utile per aiutare i genitori ad assolvere il loro difficile compito.*

* * *

*E' frequente udire «Ai miei tempi!...», specialmente a mo' di conclusione in conversazioni su fatti e misfatti commessi dai giovani di oggi. Quella frase, tanto facile a dirsi, va indubbiamente oltre le intenzioni, ma è cattiva ed ingiusta: vorrebbe dare ad intendere che solo oggi vi sono problemi gravi e che prima tutto era andato bene, per decenni, per secoli. E', invece, una frase stantia, la cui origine si perde nel passato.*

*Oggi sono cambiati i tempi, certo: da che mondo è mondo, i tempi cambiano, apparentemente a sbalzi, con fatti diversamente vistosi, ma senza fermarsi mai. E col passar degli anni vengono meno certi riconosciuti pregi, ma vengono superati anche gravi difetti: rapidità di viaggi, informazioni e comunicazioni, scomparsa di pregiudizi e di troppo marcate distinzioni di classe (se non di casta), potenziamento e generalizzazione della cultura (si dice non vi siano più geni: le strabilianti invenzioni di oggi chi le ha fatte?), il progressivo livellamento del benessere, l'affermazione sia pur faticosa della democrazia.*

*I tempi sono semplicemente cambiati e con essi, evidentemente, molti problemi. Cosa notevole e fatale: cambieranno ancora. Diffidiamo, perciò, dal pronunciare quella frase infelice, segno di invecchiamento spirituale, segno di impossibile confine fra il vecchio ed il nuovo.*

*Seguiamo, piuttosto, l'evoluzione che riguarda tutti, anche noi, studiandone gli effetti e le manifestazioni. Non ce ne troveremo pentiti. E cominciamo da quanto si riferisce al nostro compito di educatori.*

*Televisione, missili, satelliti artificiali sono i segni più vistosi del «nuovo» che ci circonda. Ma dove non c'è del nuovo? Anche nella scuola, ce n'è. Accanto al maestro c'è il medico, c'è lo psicologo, c'è l'assistente sociale, e con loro tutta una serie di specialisti e di mezzi sussidiari che noi, «ai nostri tempi», non sognavamo nemmeno. Allora c'era solo il maestro e la famiglia, ora molti altri fattori si inseriscono nell'educazione. E poiché i fanciulli, oggi, sono molto più autonomi e svegli (es.: come vedevamo noi la «befana» e la «cicogna» e come le vedono loro), si impone ai genitori la necessità di adeguarsi ed aggiornarsi: come la scuola cerca di adeguarsi ai tempi con sistemi di educazione più aggiornati, così è necessario che la famiglia, insostituibile guida, si ponga sullo stesso piano evolutivo per non danneggiare l'unità di educazione, per non danneggiare, in definitiva, l'educazione stessa.*

*La collanina di articoli si ispirerà a questi concetti e chi vorrà proporre temi e quesiti particolari, potrà senz'altro farlo tramite la Redazione di «Voci».*

**Aldo SENSI**

# LOCOMOTIVE ALLA "TERRITORIALE"

C'è sulla Salaria uno strano passaggio sotto la ferrovia. Svoltando subito a sinistra, una strada breve mi porta ad uno spiazzo tra alberi ed edifici. Un gruppo in travertino — una Santa ed un Angelo — domina il piazzale. Vedo binari e binari, ancora binari ed alberi ma non vedo le locomotive che cerco.

Procedo un po' a destra; qualcuno, laggiù, sta giocando: sono ragazzi che si rincorrono vicino ad una massa scura, lunga. Sì, ora le vedo, sono loro: locomotive smobilitate, passate alla « territoriale ».

Mi avvicino: i grandi cilindri, le grandi ruote stanno lì immobili e le bielle enormi, in parte smontate, lì presso, sembrano lunghe ossa staccate dai grandi corpi.

Eccole là, le vecchie eroine della rotaia. Vecchie cavalle da corsa addio! Tu con le tue alte ruote motrici e col tuo carrellino anteriore, l'alto duomo di vapore ed il pretenzioso fumaiolo ci parli del lontano 1889 quando lasciasti lucida e brillante nei tuoi cerchi d'ottone, le officine Ansaldo. Quante centinaia di chilometri hai percorso, affannando per i tuoi ottanta l'ora!

Chiudo gli occhi e ti rivedo apparire come una visione d'Apocalisse in un nembo di fuoco. La tua cabina sembra un vulcano di luce incandescente. Dalla boccaporta del tuo forno il tuo ventre manda ondate di luce e di faville. Due sagome nere sono intente a curarti. Una sazia la tua fame grande di carbone: l'altra, l'occhio proteso nel buio, veglia a che la tua via sia sempre sicura e la tua corsa veloce così, come la tua ansia vuole.

L'alto camino con la sua voce tonante vomita nuvole di vapore rosato, dorato, costellato di grosse stelline incandescenti. Corri, corri,... ti trascini dietro una coda nera, illuminata di finestre. Ma non sai quanti esseri gioiosi o tristi seguono la tua corsa. Forse li attendono altre gioie o altre tristezze all'arrivo. Forse molti dormono negli scomodi scompartimenti sotto la luce incerta ed oscillante del globo di luce ad olio...

Mi inoltro fra gli alberi. Ecco un altro relitto. Ancora l'impotenza delle grandissime ruote, dei grandi cilindri di una « duplice espansione » inerte, uccisa dal tempo. Anche qui gli arti lunghi, le grandi bielle sono in parte amputate. E tu povera gigantona che immagino venir avanti in stazione, superba, lentamente, col petto a punta della caldaia, il tuo fumaioletto ormai basso. Venivi a congiungerti al tuo codazzo di vetturone: procedendo a ritroso le urtavi appena con i tuoi respingenti. Mentre il manovratore agganciava tu cominciavi a ronfare. Poi la pompa dell'aria scandiva i due tempi del tuo ritmo. Ormai non respiri, non affanni più! non spandi la tua interna luce radiosa con il tuo pennacchio, come quando, scatenata, a furia uscivi dalla nera notte di una galleria!

Ma c'è una tua sorellona che, pure essa, chiede un po' d'attenzione. Ah! sei formidabile, vecchia amica delle linee di montagna! Ma ti riconosco sai? sei una forestiera, non sei nata da noi. Non ho bisogno nemmeno di guardare la targa

**Il parco accantonamento locomotive a vapore di Roma Smistamento**

TRASPARENZE

# SPAGHETTI PER LA

*Cambiano i tempi. Una volta, gli stranieri rivolgevano in certi casi agli italiani l'appellativo di « macaroni » con intenzioni certamente non amichevoli nè lusinghiere.*

*Il vocabolo « macaroni » abbraccia tutte le paste alimentari e, lanciato contro un italiano, voleva almeno esprimere il disprezzo che il rappresentante di una cucina ricca nutriva per una cucina a torto considerata più « povera » che frugale.*

*Negli ultimi trenta anni, invece, gli amanti dei « potages » e dei « puddings » hanno fatto davvero molta strada verso i « maccheroni » — che vengono cercati nelle trattorie italiane e ingollati golosamente anche se « straziati » indegnamente — considerati non più un piatto plebeo ma quanto meno un cibo esotico che vale la pena degustare... anche se lo si taglia in tanti segmenti e lo si mangia poi « orribile dictu » col cucchiaio.*

*Non me ne voglia il lettore per la lunga chiacchierata, che fa solo da cappello ad una notizia che ci ha fatto strabiliare, datata da Londra e diramata da una nota Agenzia stampa.*

*L'inattesa comunicazione — che ci ripaga di tante amarezze e riabilita con tutti gli onori i « macaroni » — dice:*

sul tuo duomo per sapere che sei forestiera o, meglio, eri una straniera quando nel 1920, forse, arrivasti fra noi come preda di guerra. Eri cecoslovacca, tu, dalle forme mastodontiche, cosparsa di bulloni dai cilindri immensi ai serbatoi lungo la tua gran caldaia...

Ecco: vicino alla «mula» della strada ferrata c'è l'americana dalla cabina pretenziosa e dal fumaiolo quasi inesistente. Ed ecco le «piccoline», le dominatrici delle ferrovie secondarie o delle cosidette tranvie a vapore. Ma, non temete, io vi ricordo, sì, mie care, sì, anche voi, cara memoria dell'infanzia. Vi rivedo col vostro seguito di carrozzette a terrazzini pieni di gitanti spensierati, le domeniche di primavera e d'estate. C'è un che di rosa nel vostro ricordo. Forse camicette, vestitini estivi di bambini, fasci di fiori di maggio. O forse c'è il ricordo della gioventù che conducevate alla gioia rosea e breve della primavera, dell'amore?

No, non so resistere alla vista: vi passano di fianco i locomotori, un po' lontani perché voi riposiate, stanche, su binari morti.

Sì, scintillano un po' per far vedere che anche loro hanno vita, hanno fuoco. Ma che fuoco! E' freddo, bianco e cilestrino! E quelle altre pettegole delle automotrici Diesel? Bella roba anche loro. Corrono come dannate con quel po' di fumo sul tetto e un fare fra il pullman e il vagone!

Anche loro non vi degnano d'uno sguardo e sì che specie di notte non hanno la vostra imponenza. All'infuori di quei due occhi accecanti dei fari non c'è altro.

Voi, voi eravate diverse. Più belle, più vive: il progresso vi uccide. E' un fiume che corre rapido come il tempo, inesorabile come lui. Vi hanno passato alla «territoriale», dicono, ma è solo una pietosa bugia. Io so che non tornerete mai più sui binari di corsa.

**Guido BELLAVITE**

# RITISH RAILWAY"

*«Gli spaghetti saranno di rigore nei refettori delle scuole, nei ristoranti di stazione e nelle mense delle ferrovie britanniche. Il progetto è stato discusso ad un corso per fornitori alimentari, tenutosi al «London University College» sotto la presidenza del fisiologo e dietetico prof. Vernon Mottram. Dopo aver esaminato i piatti tradizionali che vengono somministrati nei refettori, nei ristoranti e nelle mense, il prof. Mottram li ha giudicati inadeguati ai tempi. Associandosi quindi al parere dei convenuti, l'illustre fisiologo ha preconizzato l'avvento, nei locali indicati, di saporiti piatti di spaghetti.*

*Va sottolineato a questo proposito, il crescente favore che la gastronomia italiana incontra tra il pubblico britannico. I ristoranti italiani, sempre più numerosi nelle zone di Soho, sono letteralmente presi d'assalto ogni sera dai londinesi, che ne affollano i locali per gustare i tradizionali spaghetti e i vini italiani.*

*Sta a vedere che un qualche giorno, continuando così, l'ordine della «giarrettiera» verrà soppiantato da quello — che diventerà ambitissimo — dello «spaghetto». «Honny soit qui mal y pense».*

**TUN.**

**GORIANO D'ABRUZZO**
**35 anni fa**

# TELEGRAMMA - "NEVE" CON JOSEPHINE BAKER

*Spero non me ne vorrai, mio vecchio amico, se nella quiete della tua ministeriale scrivania ti accadrà di scorrere queste righe. Da molto tempo desideravo raccontare agli amici lettori la incredibile ma autentica storiella della quale fosti candido protagonista. Non tarderai a riconoscere in «Giggetto» il giovanissimo sotto capo che eri allora e spero non me ne vorrai per questa divagazione su quei nostri lontani anni verdi.*

Col solito stridore di freni il treno si era fermato nell'oscurità: un grande silenzio era succeduto di colpo al rumore della corsa. Si vedevano non lontano due lumi a petrolio specchiarsi sul marciapiedi bagnato, un conduttore gridò il nome di una stazione: «Gorianoo!».

Giggetto prese dal sedile di legno la valigetta da trasfertista, tirò su il bavero del cappotto e aprì lo sportello. Fu investito da una folata di aria gelida e senti sul viso, come punte di spillo, i fiocchetti di nevischio. Tutto ciò accrebbe il color nero del suo pessimo umore: mentre camminava verso la stazione lanciò alcuni «moccoli» in vernacolo romanesco senza dimenticare di dedicarne uno, potentissimo, a quel tale... Stephenson... (se lui non avesse inventato la locomotiva... ecc... ecc...).

— «Buona notte» — gli aveva detto il titolare dopo lo scambio delle consegne. — «Si ricordi a mezzanotte il telegramma della neve. C'è l'ordine della Divisione Movimento!».

Giggetto aveva consultato il prospetto M53 mentre Peppe, il manovale, ravvivava il fuoco nel caminetto. Il primo treno da Pescara transitava alle 3,50. Avrebbe avuto tutto il tempo di cenare e di riflettere quanto gli era stato avverso quel giorno di dicembre dell'anno di grazia 1925. Aprì la valigetta e la vuotò con l'appetito dei vent'anni, monologando in dialetto. — «Ma guarda sì che jella! Dovevano pizzicamme proprio a me pè mannamme in mezzo a 'stò deserto, a me che sento freddo a véde le montagne in cartolina!».

E poi i colleghi anziani di Tiburtina (quali anziani non si divertono con le reclute?) gli avevano detto che «laggiù» c'erano i lupi, «pòrtati una pistola».

Verso le dieci si sedette accanto al fuoco, accese una sigaretta e appoggiò la testa al muro ripassando in rassegna gli avvenimenti della mattinata a Roma. La lunga fila con Mario e Aldo al botteghino della Sala Umberto, i biglietti per lo spettacolo della sera con Josephine Baker conquistati a furia di spintoni e parolacce, i cartelloni policromi con la diva seminuda. Poi a mezzogiorno, mentre la mamma scodellava la minestra, la maledetta scampanellata del fattorino di riparto con telegramma dell'Ispettore (il telefono in casa allora lo avevano solo «i signori»).

* * *

Passano le ore, fuori nevica piano e c'è vento. In ufficio un bel tepore primaverile, Giggetto accende un'altra sigaretta e socchiude gli occhi... Ecco.., si alza il sipario... L'orchestra intona «J'ai deux amours»... appare la venere nera col succinto gonnellino di banane. Canta la diva e danza, quella danza «onduleuse, fatidique, d'un fureur sensuel» (come scrivevano i critici d'arte). E il pubblico in visibilio canta anche lui «J'ai deux amours».

Ma il ticchettio del telegrafo richiama improvvisamente alla realtà il nostro giovane amico, che istintivamente guarda l'orologio: mezzanotte! Si ricorda allora del telegramma della neve. Già, bisogna misurare la neve! Ma come si misura la neve? Lui non ha proprio alcuna dimestichezza col candido elemento. (A Roma la neve ce cade ogni morte de papa!).

Sul piazzale ci devono essere almeno dieci gradi sotto zero. E se un lupo gli venisse incontro sul binario, gli occhi iniettati di sangue?

C'è sul tavolo del titolare una riga centimetrata, Giggetto la afferra coraggiosamente, socchiude la porta quanto basta per passarvi il braccio e la immerge nel cumulo di neve che un molinello di vento ha ammassato proprio lì davanti. Poi (oh! beata faciloneria dei giovani!) mentre la fantasia insegue ancora le frenetiche movenze di Josephine Baker si siede all'apparato Morse e trasmette: «Divisione Movimento ecc. ecc.... Ore 24 questa stazione altezza neve centimetri 95...!» (sul binario c'è uno strato di 4 centimetri).

Lasciamo immaginare ai lettori ferrovieri le conseguenze del telegramma che mise a soqquadro, nella tranquilla notte decembrina, gli uffici superiori e gli impianti interessati. Per buona fortuna del nostro eroe, all'alba, il funzionario di servizio alla Divisione Movimento (uomo gioviale e vecchio lupo di ferrovia), confrontando i telegrammi delle due stazioni limitrofe di Cocullo e Prezza che segnalano appena pochi centimetri, intuisce la «papera» e fa in tempo (o quasi) a fermare la complicata macchina del servizio antineve che stava già mettendosi in moto.

* * *

Sono passato alcuni giorni fa da Goriano. Dal finestrino del treno in corsa ho creduto di vedere ancora per un attimo Giggetto che brandiva la riga come un «espada» e mi è sembrato incredibile che siano passati tanti anni, che io e lui abbiamo i capelli grigi, che Josephine Baker sia oggi soltanto una anziana signora senza parentele col peccato, tutta dedita a opere buone e a caste apparizioni televisive.

**Domenico LOFFREDO**

# COME CI VEDE LA STAMPA

*Com'è ormai consuetudine, tracciando il bilancio delle attività svolte nell'anno decorso, la stampa economica si è ampiamente occupata del settore dei trasporti, mettendo a confronto le vastissime realizzazioni nel campo delle comunicazioni stradali con le poco confortanti notizie circa le comunicazioni ferroviarie. Primo in ordine di tempo IL GLOBO ha dedicato un'intera pagina alle Ferrovie dello Stato, pubblicando un articolo dell'ing. Rissone, in cui si sottolineano le molteplici cause che concorrono a rendere la Rete non perfettamente rispondente alle esigenze di un traffico moderno: sono cause remote e vicine la cui eliminazione richiederebbe per molti anni a venire massicci investimenti, rivolti a conseguire un riclassamento e un potenziamento che non facciano sfigurare le nostre Ferrovie al cospetto di quelle degli altri Paesi europei. E ciò anche — afferma il Direttore Generale — per tener conto delle esigenze di maggior traffico derivanti dallo sviluppo delle attività economiche, fattori questi che, insieme alle esperienze, insegnano come le migliorie e i potenziamenti sin qui attuati vengano ben presto assorbiti dalle nuove esigenze di trasporto.*

*Un giudizio analogo sulla inadeguatezza degli investimenti è venuto dall'esterno dell'Azienda. Sul numero speciale di 24 ORE dedicato alla annata economica M. Del Viscovo ha osservato che gli stanziamenti del Piano Quinquennale si sono praticamente polverizzati, tanto erano pressanti le esigenze e serio il ritardo degli impianti e degli apparati, concludendo che l'impressione di questo ritardo è ormai così evidente che l'opinione pubblica si domanda se veramente sia finita l'opera di ricostruzione.*

*L'analisi dei dati riguardanti il traffico ferroviario nel 1960 suggerisce al Del Viscovo interessanti osservazioni, non solo sulla sensibilità del settore dei trasporti alle variazioni della congiuntura economica, ma anche sull'andamento degli incrementi di reddito che sono risultati nel 1960 meno che proporzionali agli incrementi di traffico. Il fatto che le entrate relative al movimento viaggiatori e merci siano aumentate a un ritmo fortemente inferiore al traffico, sarebbe irrilevante se i costi fossero diminuiti, viceversa le spese di esercizio sono aumentate e ciò ha reso più precaria la situazione finanziaria dell'Azienda.*

*Ad aggravare tale stato di cose ha contribuito il mancato adeguamento delle tariffe. A tal proposito M. Rocca su IL SOLE ha ricordato che negli ultimi 10 anni, dopo la ricostruzione, la politica dei trasporti ha risposto a due criteri contraddittori: di esigere il più possibile nella capacità di trasporto e nella modestia dei prezzi e di spendere il meno possibile per la manutenzione e il rinnovamento delle attrezzature. E' avvenuto così che mentre aumentavano gli oneri, dovuti allo stesso progresso tecnico, restavano immutate o quasi le tariffe cosicché la gestione amministrativa impediva spesso alla direzione di affrontare le esigenze di carattere funzionale e le scadenze tecniche.*

*Abbiamo fin qui registrato le voci autorevoli dell'Azienda e della opinione pubblica. Ci sembra che possa costituire una risposta, oltre che un impegno, quanto ha scritto il Ministro dei Trasporti, on. Spataro sulla rivista CONCRETEZZA: « Le Ferrovie non possono fare a meno di modernizzarsi, poiché solo in teoria si potrebbe sostenere la tesi che, migliorando la rete stradale e intensificando i servizi automobilistici ed aerei, per le ferrovie sarebbe sufficiente lo stanziamento limitato al puro e semplice mantenimento del servizio, così com'è ». Perciò conclude l'on. Spataro la direzione tecnica deve poter fare affidamento su maggiori disponibilità di bilancio per continuare l'opera di ammodernamento e potenziamento della Rete.*

*Lo spazio ci impedisce di segnalare adeguatamente gli articoli pubblicati da IL GLOBO sul materiale rotabile e dall'AVANTI! sulla stazione di Napoli, ma a quegli osservatori che, nel valutare la situazione della nostra Azienda, si occupano dei ferrovieri, chiedendo magari l'eliminazione dei viaggi « gratuiti » per risanare il bilancio, vorremmo ricordare un episodio che è sfuggito alla grande stampa e che dimostra lo spirito di sacrificio e l'abnegazione del personale, spesso ignorati se non misconosciuti. L'episodio è stato raccontato con parole di umana solidarietà del periodico aziendale AMICIZIA: « Si sono avute a deplorare, in questi ultimi tempi, orrende sciagure ai passaggi a livello e non poche volte la responsabilità del casellante è stata rilevata con una crudezza eccessiva... senza considerare le circostanze nelle quali il cedimento di fronte al dovere, può essersi verificato perché anche il guardiano è una creatura di carne e ossa. Una prova di questa umana fragilità si è avuta nell'ottobre scorso, quando nei pressi di Tarquinia, il casellante Vincenzo Mandolesi, venne colto da un attacco cardiaco dopo che era stato segnalato il passaggio di un treno. Sul punto di venire meno, si afferrò al telefono e riuscì a lanciare un drammatico appello perché il treno fosse fermato. Il casellante morì poco dopo, ma fece in tempo a evitare un disastro ».*

**Renato MATTONE**

# AVVISI

*Le inserzioni devono essere indirizzate a « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Piazza della Croce Rossa 1 - 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.*

● **Cambio** carta moneta italiana fuori corso con monete metalliche d'Italia ed estere, francobolli di tutto il mondo, medaglie, carrettini siciliani ed oggetti folkloristici di Sicilia. Su richiesta, acquisto detta carta moneta invece di cambiarla. Scrivere: Alessandro Giuliana Alajmo - Via Mario Rapisardi 96 - Palermo.

**CAMBI DI RESIDENZA**

**156) Usciere Servizio Personale** Emanuele Piccinini, cambierebbe con p.g. oppure superiore Compartimento Bologna uffici locali. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Via delle Isole Curzolane, 21 - ROMA.

**157) Cantoniere** Giovanni Brusco, Tronco 19° Comp. Milano, linea Lecco-Bergamo, cambierebbe con p.g. Comp. Bologna. Lascia a chiede alloggio. Scrivere: Via Bondi, 7 Cisano Bergamasco (Bergamo).

**158) Manovratore** Carlo Salvetti, Stazione Domodossola (Comp. Milano), cambierebbe con p.g. o manovale abilitato manovre Comp. Verona, tratto Verona-Bolzano, possibilmente località Rovereto, Trento, Bolzano. Non lascia ma chiede alloggio. Scrivere: Via IV Novembre - Domodossola (Novara).

**159) Cantoniere** Eurelio Conversini, XI° Tronco Carrara-Avenza - Divisione Lavori Pisa - Comp. Firenze, cambierebbe con p.g. Comp. Ancona, linea Falconara-Terni e Foligno-Passignano. Non lascia né chiede alloggio.

**160) Capo Stazione** Aldo Iozzo, Stazione Catanzaro, Comp. Reggio C., cambierebbe con p.g. o Alunno movimentista Comp. Roma o Firenze. Lascia alloggio F.S. 3 vani e accessori e ne chiede altro identico. Scrivere: Stazione Catanzaro Sala.

**161) Alunno a.p.** Renzo Bachini gestionista, stazione Rho, cambierebbe con p.g. o Capo Gestione Comp. Firenze o Genova. Lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Via Aloisetti, 21 - Rho (Milano).

**162 A. Macchinista** Giuseppe Moccia, Deposito Locomotive Taranto (Bari), cambierebbe con p.g. Dep. Loc. Milano, Torino, Bologna o Roma. Lascia alloggio F.S. 3 vani, cucina accessori e ne chiede altro identico. Scrivere: Via della Croce, 2 - Taranto.

**163) Capo Stazione** V. Antonio Bellino, Stazione Milano S. Cristoforo, cambierebbe con Alunno a.p., pari grado o Capo Gestione Comp.to di Bari. Non lascia né chiede alloggio.

**164) Capo Stazione** Oronzo Bosco, Stazione Varese, cambierebbe con movimentista o amministrativo Comp.to Bari. Non lascia né chiede alloggio.

**165) Manovratore Giovanni Acquaro,** stazione Milano C.le, cambierebbe con p.g. Compartimento Bari. Non lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Casa Manovre, Stazione Milano Centrale.

**166) Cantoniere** Arnaldo Liberati, Piantone Ufficio Sorvegliante Lavori, 26° Tronco Bergamo, cambierebbe con p.g. o Inserviente Comp.ti Roma, Napoli, Firenze. Non lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Presso Sorvegliante Lavori - Stazione F.S. - Bergamo.

**167) Operaio Qualificato** Agostino Del Gaudio, 1.a Zona I.E. Ventimiglia, 2° Tronco Taggia (Riviera dei fiori, zona balneare, a 7 Km da Sanremo), cambierebbe con p.g. Compartimento Napoli, possibilmente Zona Avellino. Scrivere: Via Andrea Doria, 60 - Arma di Taggia (Imperia). Non chiede né lascia alloggio.

**168) Alunno d'Ordine a.p.** Fernando Compagnone, abilitato tutti servizi, in servizio presso Biglietteria stazione Genova Sampierdarena, cambierebbe con p.g. Comp. Roma. Non lascia né chiede alloggio.

**169) Alunno d'Ordine** Sabino Verdile, stazione Chivasso (Torino), cambierebbe con p.g. o superiore. Compartimenti Venezia, Trieste o Milano. Non lascia né chiede alloggio.

**170) Aiutante** Filippo Eliantonio, stazione Giampilieri Marina (Messina), posto C. S. Movimento, cambierebbe con p.g. o C.S. Compartimento Bari. Lascia alloggio F.S. 4 vani e giardino in riviera. Non chiede alloggio. Scrivere: Stazione Giampilieri Marina (Comp. Palermo).

# NOTIZIARIO DI VILLA PATRIZI

*MOVIMENTO DI FUNZIONARI*

**Il Direttore Centrale di 1ª cl. prof. dr. Francesco Santoro ha assunto la dirigenza del Servizio Commerciale e del Traffico, in sostituzione del Direttore Centrale di 1ª cl. prof. dr. Arturo Favara nominato Consigliere di Amministrazione. Anche il Direttore Centrale dr. ing. Giorgio Cividalli è stato nominato Consigliere di Amministrazione.**

**L'Ispettore Capo Superiore dott. Aldo Biscogli è stato nominato Capo dell'Ufficio Gestione Viveri della «Provvida», in sostituzione del Direttore Centrale dott. Cesare Anetrini che assume la Presidenza del Consiglio di Disciplina.**

---

N.d.R. - A tutti gli alti funzionari vivi auguri di buon lavoro.

*AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE*

Nel decorso mese il Consiglio di Amministrazione ha esaminato, esprimendosi favorevolmente, numerosi provvedimenti riguardanti il personale.

Fra i più importanti si segnalano:

— pubblici concorsi a:

*13 posti di Ispettore in prova* (8 posti per gli abilitati alla professione di Ingegnere, 2 per i laureati in Giurisprudenza, 2 in Economia e Commercio e 1 in Medicina per i laboratori di psicotecnica) riservati agli Assistenti ordinari delle Università, ai sensi dell'art. 7 della legge 18 marzo 1958, n. 349;

*200 posti di Segretario in prova* fra candidati in possesso del diploma di Maturità classica o scientifica, di Abilitazione Magistrale o tecnica nautica (Sezione Capitani);

*25 posti di Segretario in prova* fra candidati in possesso del Diploma di ragioniere e perito commerciale;

— *riapertura dei termini* ed elevamento a 152 dei posti fissati per i concorsi già banditi a *Segretario tecnico* e relative varianti alle piante organiche delle qualifiche di assunzione del personale di concetto;

— programmi di esame per *i concorsi interni ad Ispettore di 1ª cl.*;

— *soprassoldo mensile* al personale residente presso la località di confine di Gorizia Centrale;

— elenco delle *località dichiarate «disagiate»* ai sensi e per gli effetti dell'applicazione dell'art. 17 — primo comma, punto c — delle D.C.A.;

— *ampliamento e riattivazione* del *Rifugio Montano del Dopolavoro Ferroviario di Roccaraso*, per renderlo più adeguato alle esigenze del personale che, in numero sempre crescente, desidera frequentarlo durante la stagione invernale e quella estiva;

— *costruzione di tre fabbricati* per complessivi 16 alloggi presso le stazioni di Bagnara Calabra, di Orte (nel quadro del potenziamento della locale Sottostazione elettrica) e di Peschiera del Garda.

Il Consiglio di Amministrazione si è pure pronunciato favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie ed ha esaminato, inoltre, vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riaperture di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio e riammissioni in impiego.

**PICCOLI PRESTITI**

In relazione alla circolare n.R.V.9ª/D.G.43 del 24-11-1960, gli Enti appresso indicati sono stati ammessi dal Ministero del Tesoro ad effettuare le operazioni di piccoli prestiti ai dipendenti statali, previste dalla legge 29 giugno 1960, numero 656:

— Cassa di Risparmio di Pesaro, Ente morale, con Sede in Pesaro;

— Banca Mutua Popolare di Verona, Società cooperativa di credito a responsabilità limitata, con Sede in Verona;

— S.A.p.A. Istituto Centrale delle Banche Popolari Italiane, con Sede sociale in Roma, Via Donizetti n. 14, e Direzione Generale in Milano, Corso Europa n. 18 (Circ. n. R.V.9ª/43/D.G. del 1-12-'60).

**SCAMBIO DI CONCESSIONI DI VIAGGIO**

E' stato domandato se gli scambi di concessioni di viaggio vigenti con le Aziende italiane di trasporto (Ferrovie Secondarie, Società di Navigazione e simili) debbano intendersi rinnovati anche per il 1961 e se, conseguentemente, possano rilasciarsi le relative concessioni ove i nostri dipendenti o le Aziende anzidette ne avanzassero richiesta in c/ scambio. Al riguardo si precisa che gli accordi di scambio in parola, attuati in via provvisoria, sulla base di una nuova regolamentazione, sono scaduti con il 31 dicembre 1960, e che, attualmente, sono in corso di esame le risultanze dell'esperimento effettuato.

Sarà pertanto cura della Direzione Generale di far conoscere, al momento opportuno, a quali condizioni, modalità, ecc. e con quali Società potranno essere rinnovati gli scambi di cui trattasi. Nel frattempo, ci si dovrà, ovviamente, astenere dall'emettere concessioni di scambio in conto anno 1961. (Circ. n. AG. 3./324219/II del 9-12-60).

**AUMENTO AGGIUNTA DI FAMIGLIA**

Con richiamo alla Circolare n. P.3.2.2. 1/4.1.550000 del 18-10-60 contenente istruzioni per il sollecito pagamento, a decorrere dal 1-10-60 dell'aumento di L. 1000 lorde mensili per ciascuna quota di aggiunta di famiglia a favore del personale ferroviario 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, si è disposto che tale aumento sia attribuito anche agli aventi titolo ad anticipazione di pensione per i quali non sia stato ancora emesso il Mod. R.372 e sempreché, beninteso, la pensione loro dovuta non superi l'importo lordo di L. 600.000 annue, con esclusione delle indennità accessorie. (Circ. P.4.1/56900 del 25-11-60).

**ASSEGNAZIONE STIPENDI IN DIPENDENZA DEGLI INQUADRAMENTI PREVISTI DAGLI ARTT. 182 E 188 S. G.**

E' stato formulato il quesito se nei confronti di alcuni dipendenti dell'esercizio, compresi negli elenchi degli inquadramenti con decorrenza 1-5-1958 nelle qualifiche di Aiuto Applicato, Aiuto Applicato Tecnico ed Aiutante, in applicazione degli artt. 182 e 188 S.G., e che hanno già conseguito, ugualmente con decorrenza 1-5-1958, l'inquadramento ad Operaio Qualificato di 1ª cl., a norma del 7° comma dell'art. 192 S.G., debbasi tener conto, ai fini della determinazione del nuovo trattamento economico, dello stipendio maturato nella qualifica di Operaio qualificato di 1 cl. ovvero di quello maturato nella qualifica di Operaio Qualificato applicando poi il 2° comma dell'art. 85 S.G.

In proposito, avuta presente la segnalata disparità di trattamento economico che verrebbe a determinarsi tra dipendenti provenienti da Operaio qualificato di 1ª cl. con decorrenza 1-5-1958 e da Operaio qualificato ed inquadrati in una delle qualifiche previste dagli articoli 182 e 188 S. G., si è precisato che, in base a dichiarazione di opzione degli interessati con la quale questi sostanzialmente rinunzino alla qualifica conseguita in applicazione del 7° comma dell'art. 192 S. G., potrà procedersi nei confronti degli stessi alla revoca del provvedimento di promozione ad Operaio qualificato di 1ª cl. con decorrenza 1° maggio 1958, il che consentirà una più favorevole attribuzione di stipendio per effetto dell'applicazione del ricordato 2° comma dell'art. 85 S. G.

Quest'ultimo articolo troverà, altresì, applicazione nei riguardi dei dipendenti inquadrati nella qualifica di Aiutante ai sensi dell'art. 188 S. G. e che precedentemente rivestivano la corrispondente qualifica di Operaio qualificato di 1ª cl. (Circ. n. P. 2.2.1.162982 del 25 novembre 1960).

**INDENNITA' FISSA MENSILE**

Con Decreto Ministeriale 30-11-1960, n. 2195 sono stati modificati gli importi dell'indennità fissa mensile — basata sull'art. 14 delle D.C.A. — previsti per il personale ferroviario inviato in missione presso impianti ubicati fuori della propria residenza o dimora per frequentare corsi d'istruzione professionale, ovvero per conseguire idoneità ed abilitazioni a funzioni diverse da quelle inerenti alla qualifica rivestita.

Il suddetto provvedimento, che ha effetto dal 1° dicembre 1960, sostituisce, da tale data, il D.M. 5-10-960, n. 1353, che, pertanto, è abrogato.

**VESTIARIO UNIFORME**

Gli Operai e i Manovali, provvisoriamenti utilizzati, per inabilità fisica temporanea, in servizi di anticamera presso gli Uffici, fuori cioè degli impianti di appartenenza, hanno l'obbligo di indossare l'uniforme prevista per il personale di inservienza, quando la inabilità a disimpegnare le mansioni proprie della qualifica rivestita sia presumibilmente superiore a sei mesi.

In tale evenienza, la divisa dovrà essere fornita alle stesse condizioni stabilite dal Regolamento stesso per il personale ausiliario degli uffici (contributo del 50% da parte dell'Azienda). Circ. n. P.3.2.2/165658 V.U. del 30-12-960).

# DECORATO IL LABARO DELL'A.V.I.S. DI ROMA

Nel corso di una cerimonia alla quale hanno partecipato i due Vice Direttori Generali dell'Azienda, dr. Branca e ing. Cirillo, il Direttore Compartimentale ingegnere Rubino e numerosi altri funzionari della Direzione Generale e del Compartimento, è stato benedetto da Mons. Baldelli il labaro che l'A.V.I.S. di Roma ha voluto gentilmente donare al Gruppo Aziendale Ferrovieri donatori di sangue. Alla cerimonia sono intervenuti il Senatore prof. Bonadies, Presidente del Gruppo parlamentare amici dell'A.V.I.S., il dr. Agamennone, Presidente della Sezione dell'A.V.I.S. di Roma, rappresentanze di altre sezioni comunali e gruppi aziendali con labari, numerosi ferrovieri tra i quali molti donatori di sangue. E' stata madrina la gentile signora Monti, consorte del Direttore sanitario del Gruppo.

La cerimonia, organizzata dal Presidente e fondatore del Gruppo, p. i. Martella, è stata preceduta dalla celebrazione della Messa, officiata dal Cappellano Padre Marcello, nella Cappella della Stazione di Roma Termini.

A nome del Direttore Generale, che a suo tempo incoraggiò con ogni mezzo la costituzione di un gruppo di ferrovieri donatori di sangue per il Compartimento di Roma, ha pronunciato elevate parole di compiacimento e di elogio il dr. Branca, il quale ha promesso altresì tutto l'appoggio possibile della Direzione Generale affinchè il Gruppo Aziendale possa avere quello sviluppo che merita nell'interesse, oltre che del personale, anche dell'Azienda, auspicando la formazione di nuovi Gruppi in ogni Compartimento.

Parole di uguale compiacimento e di esortazione hanno poi pronunciato Mons. Baldelli ed il Senatore Bonadies.

A nome dell'A.V.I.S., il dr. Agamennone ha poi decorato il labaro di medaglia d'oro a riconoscimento delle prestazioni date con schietto altruismo e con spontanea dedizione dai ferrovieri donatori di sangue.

Ed ora un caldo invito a tutti i ferrovieri: a quelli di Roma, perchè si iscrivano al Gruppo Aziendale: purtroppo, mentre le richieste di sangue si fanno sempre più numerose e pressanti, i donatori sono piccola schiera di fronte alle necessità; ai ferrovieri degli altri Compartimenti perchè diano vita a nuovi Gruppi Aziendali, sì da costituire una rete di viva solidarietà umana « usque ad sanguinem » come dice il motto dell'A.V.I.S.

* * *

Per iscriversi all'A.V.I.S. di Roma basta rivolgersi al Servizio Sanitario (Villa Patrizi) il quale provvederà per tutte le formalità; in proposito si rammenta che la donazione viene richiesta con un intervallo di almeno 90 giorni dalla precedente, che ogni donazione non supera i 300 gr. di sangue e che il donatore ha diritto a due giorni di riposo (compreso quello della donazione) da considerarsi di presenza in servizio a tutti gli effetti.

**Mons. Baldelli rivolge il suo saluto ai ferrovieri dell'A.V.I.S. di Roma**

# IL CONCORSO FOTOGRAFICO DI

VOCI DELLA **rotaia**

*« Voci della Rotaia » indice un concorso trimestrale per la migliore fotografia sul tema: « La Ferrovia ed i Ferrovieri ».*

*Il concorso, cui possono partecipare tutti gli abbonati — in regola per il 1961 — comprende due sezioni:*

a) *Fotografia in bianco-nero;*

b) *Diapositive a colori.*

*Il formato minimo delle fotografie in bianconero dovrà essere di cm. 18x24; per le diapositive a colori sono ammessi tutti i formati « standard ».*

*E' consentita la contemporanea partecipazione di uno stesso concorrente alle due sezioni del concorso; il numero massimo di fotografie ammesso per ciascuna sezione e per ogni singolo concorrente è di tre.*

*Ciascuna fotografia dovrà recare le seguenti notizie: a) nome, b) cognome, c) indirizzo dell'autore, d) titolo del soggetto.*

*Le notizie vanno chiaramente indicate nel retro, per le foto in b.n.; oppure, scritte su striscie di carta incollate al telaino per le diapositive a colori.*

*La Commissione Giudicatrice — composta di tre membri: un esperto di fotografia, un giornalista ed un pittore — prenderà in esame tutte le fotografie e diapositive pervenute alla redazione di « Voci della Rotaia » entro e non oltre, rispettivamente, il 31 marzo, 30 giugno, 30 settembre, 31 dicembre. Unitamente alle foto dovrà pervenire — applicata su cartoncino a parte — la fascetta indirizzo, con la quale viene spedito il periodico. La partecipazione al concorso è condizionata all'invio di tale fascetta-indirizzo.*

*Le fotografie che, a giudizio insindacabile della Commissione, saranno dichiarate vincenti per ciascuna delle sezioni a) e b), potranno essere pubblicate su « Voci della Rotaia » con il titolo dell'opera ed il nominativo dell'autore. Inoltre, saranno segnalate sul periodico la seconda e la terza classificata di ciascuna sezione.*

*Verranno attribuiti premi, in materiale sensibile, per i seguenti importi:*

| | per le foto b.n. |
|---|---|
| alla foto classificata vincente | L. 8.000 |
| alla foto classificata seconda | L. 4.000 |
| alla foto classificata terza | L. 2.500 |

| | per le diap. a.c. |
|---|---|
| alla foto classificata vincente | L. 12.000 |
| alla foto classificata seconda | L. 6.000 |
| alla foto classificata terza | L. 3.500 |

*Le foto premiate resteranno di proprietà della Redazione; di quelle in b.n. gli autori dovranno cedere il negativo.*

*Le foto non premiate — se riconosciute di un certo interesse — potranno essere acquistate dalla Redazione: quelle in b.n. al prezzo di L. 1.000 cad., negativo compreso; quelle a colori al prezzo di L. 1.600.*

# LETTERE AL GIORNALE

Giovanni de Santis, Capo Tecnico di 1ª Classe a. p., in servizio presso l'Officina Veicoli di Messina, ci ha trasmesso un « *invito alla comprensione per chi usa i dormitori* ».

Dopo aver indicato i molti progressi realizzati nella costruzione e nell'arredamento dei dormitori (e, anzi, egli ritiene che ormai questa denominazione sia da considerarsi superata: molto meglio « soggiorno » o « foresteria »), il de Santis lamenta che gran parte degli ospiti non usano i riguardi necessari verso i colleghi che riposano. « Di notte quanti di noi vengono svegliati di soprassalto da coloro che montano o smontano dal servizio. C'è chi parla ad alta voce, chi sbatte le porte, chi corre per i corridoi, facendo un rumore indiavolato... ».

Egli, quindi, vuol ricordare a tutti i colleghi la necessità di usare una maggiore comprensione: educazione, rispetto reciproco, solidarietà, impongono di non disturbare il riposo altrui.

N.d.R. - *Niente da aggiungere alle giustissime osservazioni del De Santis. Ogni ospite dei dormitori ha il diritto di veder rispettato il suo riposo e il preciso dovere di rispettare quello degli altri. D'altra parte nessuno può dimenticare che un tranquillo riposo è anche una condizione fondamentale per un buon espletamento del servizio.*

# TRADIZIONI NOSTRE

Sono stati encomiati dal Direttore Generale per atti di coraggio:

**COMPARTIMENTO DI BARI**

**Pietro Di Gaeta** - Conduttore P.le a.p. (390578): « Il giorno 27 marzo 1959 nella stazione di Barletta con pronta decisione e sprezzo del pericolo riusciva a salvare da un duplice investimento una viaggiatrice incautamente avventuratasi sui binari al sopraggiungere di due convogli ferroviari ».

**Francesco Picoco** - A. Macchinista (434429): « Il giorno 11-5-1959 in prossimità della Stazione di Novasiri, scorto un bambino che indugiava fra le rotaie all'approssimarsi di un convoglio ferroviario, sul quale egli stesso viaggiava, coraggiosamente e con grave rischio, saltava dal treno in corsa nel tentativo di salvare il pericolante dall'investimento ».

**COMPARTIMENTO DI FIRENZE**

**Nando Lecchini** - Manovratore (329934): « Il giorno 7 settembre 1959 nella Stazione di Sarzana, con mossa fulminea e mettendo a repentaglio la propria vita, si slanciava in soccorso di un anziano viaggiatore che, ignaro del pericolo incombente, stava attraversando un binario pochi istanti prima che sopraggiungesse un convoglio e riusciva a trarlo in salvo sospingendolo a viva forza sul marciapiede ».

**COMPARTIMENTO DI MILANO**

**Silvano Gusmeroli** - Manovale (434302): « Il giorno 21 agosto 1958 nella Stazione di Varenna Esino con pronto e coraggioso intervento si slanciava in soccorso di due anziane signore, che, nell'attraversare incautamente i binari, stavano per essere investite dal treno ET.826 sopraggiungente ».

**COMPARTIMENTO DI VERONA**

**Giovanna Mohuen** - Assuntrice: « Il giorno 26 febbraio 1959 in Altavilla Vicentina, con slancio altamente altruistico e con grave rischio per la propria incolumità personale, salvava da sicura morte una bambina che si era portata al centro dei binari mentre stava sopraggiungendo un treno ».

# FATTI DI CASA

## Assuntori al traguardo

*E' ormai pronto lo schema di Regolamento di attuazione della Legge sul trattamento giuridico ed economico degli Assuntori F.S.*

*Nell'imminenza della sua approvazione riteniamo di fare cosa utile fornendo qualche anticipazione sul contenuto di questo provvedimento che interessa circa settemila fra Assuntori e Coadiutori.*

*Nel redigere tale schema di Regolamento, l'Azienda si è largamente avvalsa della collaborazione delle organizzazioni sindacali e si è ispirata a criteri di particolare comprensione nei confronti di una categoria, almeno in passato, notevolmente disagiata. Oltre a un sensibile miglioramento complessivo, la nuova disciplina del trattamento degli Assuntori e Coadiutori ha esteso agli interessati vantaggi e benefici dai quali, finora, erano esclusi e che in un certo senso e sotto alcuni aspetti li assimilano agli agenti F.S.*

Come è noto, gli Assuntori possono essere utilizzati per l'espletamento di servizi di stazione e fermata, oppure per servizi di custodia ai P.L. presenziati o di vigilanza di segnali e punti speciali della linea ferroviaria. Sia le assuntorie di stazione o fermata, sia quelle di custodia e vigilanza, sono classicate in quattro Categorie (A, B, C, D) a seconda della natura delle prestazioni e dell'importanza dell'impianto. Le retribuzioni degli Assuntori e dei Coadiutori (vedi tabella) sono commisurate alla categoria dell'impianto.

La classificazione degli impianti, che ha richiesto un lavoro notevole, è in via di ultimazione. Il Decreto Ministeriale che ne fissa i criteri è stato approvato da tempo e l'Azienda ha provveduto a diramare tempestivamente le norme relative alle Divisioni interessate.

Naturalmente in questa sede non è possibile riportare per intero lo schema di Regolamento che consta di ben 62 cartelle dattiloscritte. Ci limiteremo perciò a riassumere i punti fondamentali e di più immediato interesse.

**Comunque, i lettori tengano presente che tali norme potranno considerarsi definitive e diverranno operanti solo dopo l'approvazione dei vari organi competenti (Ministero del Tesoro, Ministero del Lavoro, Ministero della Riforma della Pubblica Amministrazione, Consiglio di Stato) e la firma del Presidente della Repubblica.**

### ORARIO - RIPOSI FESTIVITA' - FERIE

Sta per essere sottoposto al Consiglio d'Amministrazione un provvedimento accessorio tendente ad alleggerire l'orario di lavoro. Deve comunque essere garantito un riposo minimo continuativo di 10 ore giornaliere e in nessun caso inferiore alle 8 ore, salvo eccezioni giustificate da esigenze di servizio. Gli Assuntori hanno diritto al riposo settimanale, alle festività infrasettimanali ed a ferie annuali retribuite (20 giorni per chi ha almeno dieci anni di effettivo servizio, 15 giorni negli altri casi). Il mancato godimento di ogni festività infrasettimanale è compensato con 1/26 della retribuzione mensile.

Dieci giorni di ferie straordinarie retribuite sono accordati in caso di matrimonio. Per gravi e giustificati motivi possono essere consentite assenze non retribuite fino a trenta giorni complessivi. Saranno quanto prima emanate le norme stabilite dal Direttore Generale per determinare quali assenze (oltre ai riposi, alle festività ed alle ferie) possano essere retribuite. Alle assuntrici sono estesi i benefici della legge sulla tutela delle lavoratrici madri.

### CONCESSIONI DI VIAGGIO

Il nuovo trattamento praticato agli Assuntori in materia di concessioni di viaggio, notevolmente più favorevole del precedente, viene a soddisfare una delle maggiori aspirazioni della categoria. Agli Assuntori, dopo sei mesi di servizio e per ogni anno solare, spettano un biglietto chilometrico BK2 di 2ª Classe (valido per più viaggi gratuiti per complessivi 2000 chilometri) nonchè 8 biglietti di corsa semplice a tariffa ridotta e due buoni per la spedizione gratuita di 100 kg. di bagaglio. Dopo dieci anni di servizio, ferme restando le altre concessioni, l'Assuntore ha diritto, anzichè a un BK2, a un biglietto BK4 di 2ª Classe per complessivi quattromila chilometri.

Il biglietto chilometrico e gli otto biglietti a riduzione vengono accordati anche ai seguenti familiari dell'Assuntore: *a)* moglie, *b)* figli celibi di età non superiore a 25 anni, *c)* figlie nubili, *d)* genitori (questi ultimi purchè conviventi e a carico), *e)* fratelli e sorelle minorenni conviventi e a carico nonchè rispettivamente celibi e nubili.

Altre concessioni di viaggio sono rilasciate in casi particolari.

Ai Coadiutori utilizzati in via continuativa con almeno otto ore di prestazioni giornaliere e dopo tre anni di servizio spetta un biglietto chilometrico BK2 di 2ª classe per ciascun anno solare. Tale concessione è accordata anche alla moglie e ai figli minorenni finchè restino celibi o nubili.

### TRATTAMENTO PREVIDENZIALE

Agli Assuntori cessati definitivamente dalle loro prestazioni dopo almeno venti anni di servizio spetta un assegno vitalizio mensile (nonchè la tredicesima mensilità) corrisposto dal Fondo di Previdenza appositamente costituito in seno all'Azienda. All'Assuntore che cessi dal servizio prima di aver maturato il diritto all'assegno vitalizio, spetta una indennità «una volta tanto» calcolata con criteri analoghi a quelli vigenti per i dipendenti dello Stato. Agli Assuntori cessati dalle prestazioni spetta, inoltre, un trattamento di buona uscita.

### ALTRI BENEFICI

Qualora l'Azienda non sia in grado di fornire all'Assuntore l'alloggio gratuito è tenuta a corrispondergli una speciale indennità mensile di alloggio. Particolari indennità e agevolazioni sono previste anche per i casi di trasferimento degli Assuntori. Nei pubblici concorsi banditi dall'Azienda per le qualifiche di Capostazione, Assistente di Stazione, Cantoniere e Manovale, almeno il 5% dei posti è riservato agli Assuntori in possesso di determinati requisiti.

### RAPPORTI FRA ASSUNTORI E COADIUTORI

Salvo casi eccezionali, il Coadiutore non può essere utilizzato dall'Assuntore per un orario complessivo superiore a quello disposto dal Capo della Divisione.

*(continua a pag. 22 col. 4)*

ASSUNTORI,
"VOCI DELLA ROTAIA,,
È ANCHE
IL VOSTRO GIORNALE
ABBONATEVI!

**TABELLA DELLE RETRIBUZIONI INIZIALI DEGLI ASSUNTORI**

| Assuntori di stazione e di fermata | | Assuntori di passaggi a livello, di vigilanza segnali e punti speciali della linea | |
|---|---|---|---|
| Classificazione dell'impianto | Retribuzione mensile (lire) | Classificazione dell'impianto | Retribuzione mensile (lire) |
| Categoria A | 46.000 | Categoria A | 39.000 |
| » B | 43.000 | » B | 37.000 |
| » C | 41.000 | » C | 36.000 |
| » D | 38.000 | » D | 32.000 |

Agli assuntori spettano inoltre le quote di aggiunta di famiglia, l'indennità integrativa speciale e la tredicesima mensilità, nonchè, ove previsti, l'assegno personale di sede e l'indennità di malaria.

**Aumenti biennali:** per ogni due anni di servizio prestato è attribuito un aumento pari al 2,50% della retribuzione iniziale.

N.B. - Le retribuzioni di cui sopra sono ridotte dell'8% nei riguardi degli assuntori non titolari.

**TABELLA DELLE RETRIBUZIONI GIORNALIERE DEI COADIUTORI UTILIZZATI AD ORARIO COMPLETO**

| CLASSIFICAZIONE DELL'IMPIANTO | SERVIZIO MOVIMENTO: PRESTAZIONI | | | | | | SERVIZIO LAVORI |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Amministrative | | Promiscue | | Di Fatica | | |
| | Minimo | Massimo | Minimo | Massimo | Minimo | Massimo | |
| Categoria A L. | 1.330 | 1.600 | 1.245 | 1.515 | 1.165 | 1.430 | 1.350 |
| » B L. | 1.215 | 1.485 | 1.135 | 1.405 | 1.060 | 1.325 | 1.280 |
| » C L. | 1.110 | 1.375 | 1.030 | 1.295 | 1.000 | 1.220 | 1.240 |
| » D L. | 1.005 | 1.270 | 1.000 | 1.190 | 1.000 | 1.110 | 1.100 |

Ai coadiutori spetta inoltre una indennità integrativa speciale giornaliera di L. 92.

Per i coadiutori utilizzati dal Servizio Movimento la paga giornaliera, tra i limiti minimo e massimo, viene stabilita dal Capo della Divisione in relazione agli effettivi impegni di servizio.

Altre tabelle sono stabilite per gli assuntori utilizzati ad orario ridotto.

# CALENDARIO

D L F

# SPORTIVO

### A) - CAMPIONATI ED INCONTRI INTERNAZIONALI

FEBBRAIO

— **Val d'Isére** (Francia) - Partecipazione della Squadra Rappresentativa Nazionale del Dopolavoro Ferroviario ai Campionati Internazionali U.S.I.C. di Sci (specialità alpine).

OTTOBRE

— **Blackpool** (Inghilterra) - Partecipazione della Squadra Rappresentativa Nazionale del Dopolavoro Ferroviario ai Campionati Internazionali U.S.I.C. di Nuoto. (Partecipazione subordinata al livello tecnico degli atleti, dimostrato durante l'effettuazione del Campionato Nazionale).

### B) - CAMPIONATI NAZIONALI

FEBBRAIO

— **Nevegal** (D.L.F. Belluno) - Campionato Nazionale di Sci (Fondo Km. 12 - Discesa libera - Slalom speciale - Staffetta Km. 10x3 - Salto speciale). (Non previsto il Campionato Nazionale femminile).

MARZO

— **Verona** - Campionato Nazionale di Corsa Campestre (ml. 3000 e 5000).

APRILE

— **Trento** - Campionato Nazionale di Atletica Giovanile, riservato ai figli di ferrovieri. (Triathlon - Tethrathlon - Mezzofondo).

MAGGIO

— **Foggia** - Campionato Nazionale di Pallacanestro. (Gironi eliminatori in campo Compartimentale).

MAGGIO

— **Brescia** - Campionato Nazionale di Tiro al Piattello.

GIUGNO

— **Modena** - Campionato Nazionale di Bocce. (Sez. Reg. Naz.).

GIUGNO

— **Firenze** - Campionato Nazionale di Tennis. (Effettuazione subordinata alla partecipazione di almeno 6 Compartimenti).

LUGLIO

— **Torino** - Campionato Nazionale di Bocce. (Sez. Reg. Internazionale).

LUGLIO

— **Pontremoli** - Campionato Nazionale di Ciclismo (Effettuazione subordinata alla partecipazione di almeno 5 Compartimenti con un minimo di 5 atleti per Compartimento).

SETTEMBRE

— **Napoli** - Campionato Nazionale di Nuoto e tuffi.

SETTEMBRE

— **Genova-Sampierdarena** - Campionato Nazionale di Pesca Sportiva. (Nel caso di accertate possibilità tecniche dell'organizzazione, il Campionato si effettuerà nelle Isole Tremiti nel mese di giugno).

**Date e località da destinarsi.**

— Campionato Nazionale di Canottaggio (subordinato ai Campionati Nazionali indetti dalla Federazione Nazionale di Canottaggio).

OTTOBRE

— **Bari** - Campionati Nazionali assoluti di Atletica leggera.

* * *

*Per mancanza di spazio siamo costretti a stralciare dal programma solo le manifestazioni intercompartimentali e compartimentali di maggior rilievo.*

### COMPARTIMENTO DI TORINO

**D.L.F. Alessandria**

— Gara regionale di regolarità per Motoscooteristi « Palio dei 12 Comuni ». — Trofeo Internazionale « Carlo Bruni » di Bocce a quadrette.

**D.L.F. Asti**

— Incontro amichevole di Tennis con i ferrovieri di Parigi-Est (Francia). — Incontro amichevole di Bocce con i ferrovieri di Modane (Francia).

**D.L.F. Savona**

— Gara intercompartimentale di Bocce a coppie.

### COMPARTIMENTO DI MILANO

**D.L.F. Bergamo**

— Campionato di Ciclismo su strada. — Campionato di Boccette su biliardi.

**D.L.F. Lecco**

— Campionato di Pesca sportiva con canna.

**D.L.F. Luino**

— Incontro amichevole di Bocce con i ferrovieri di Bellinzona (Svizzera).

### COMPARTIMENTO DI VERONA

**D.L.F. Bolzano**

— Torneo di Pallacanestro « Fiera di Bolzano » — Due incontri interregionali di Pallacanestro di ritorno con squadre estere partecipanti al Torneo « Fiera di Bolzano ».

**D.L.F. Brennero**

— Gara Compartimentale di Sci « Coppa Cercotti » riservata ai ragazzi di età inferiore ai 14 anni.

**D.L.F. Bressanone**

Gara intercompartimentale di Bocce ad inviti — Gara di Bocce fra i Dopolavoro di Innsbruck-Brennero-Fortezza.

**D.L.F. Innsbruck**

— Gara internazionale di Bocce « Trofeo Console Generale d'Italia » — « Coppa Magrotti » — Incontro di Calcio con il Dopolavoro di Cagliari.

**D.L.F. Merano**

— Gara intercompartimentale di Bocce. — Gara Provinciale libera a tutte le Società Bocciofile.

**D.L.F. San Candido**

— Gara di Bocce riservata ai Dopolavoro dell'Alto Adige (Brunico - Fortezza - Bressanone - Innsbruck).

**D.L.F. Verona**

— Gara Compartimentale di Corsa Campestre.

**D.L.F. Vicenza**

— Gara di Calcio notturna con il Dopolavoro di Verona in occasione inaugurazione impianto di illuminazione del campo di calcio.

### COMPARTIMENTO DI TRIESTE

**D.L.F. Trieste**

— Gara Intercompartimentale di Pattinaggio a Rotelle con il Dopolavoro di Ancona. — Gara Intercompartimentale di Judo. — Gara Intercompartimentale di Pesca subacquea.

**D.L.F. Tarvisio**

— Campionato compartimentale di Bocce — Campionato compartimentale di Sci.

**D.L.F. Udine**

— Campionato Compartimentale di Tiro allo storno — Incontro amichevole di Calcio con i ferrovieri di Vienna.

### COMPARTIMENTO DI GENOVA

**D.L.F. Chiavari**

— Campionato compartimentale di Pesca Sportiva — Manifestazione di Ginnastica artistica.

**D.L.F. Novi Ligure**

— Gara intercompartimentale di Pesca sportiva in acque interne.

### COMPARTIMENTO DI VENEZIA

**D.L.F. Belluno**

— Campionato compartimentale di Sci sul Nevegal.

**D.L.F. Treviso**

— Campionato compartimentale di Atletica

Pesante — Incontro amichevole di Atletica Pesante con i ferrovieri di Salisburgo — Incontro amichevole di Atletica Pesante con i ferrovieri di Francoforte sul Meno.

**D.L.F. Mestre**

— Campionato compartimentale di Tiro al Piattello.

**D.L.F. Padova**

— Campionato compartimentale di Pesca sportiva — Gara intercompartimentale di Tiro allo storno a Bassano del Grappa.

**D.L.F. Venezia**

— Campionato compartimentale di Calcio. — Campionato compartimentale di Canottaggio — Gara intercompartimentale di Atletica Pesante con il Dopolavoro di Roma.

**COMPARTIMENTO DI BOLOGNA**

**D.L.F. Bologna**

— Gare intercompartimentali di Tennis di a. e. r. con il Dopolavoro di Cagliari — Gara intercompartimentale di Bocce a coppie — Campionato compartimentale di Atletica Leggera — Campionato compartimentale di Motociclismo — Campionato compartimentale di Pattinaggio artistico — Campionato compartimentale di Tennis — Campionato compartimentale di Calcio — Campionato compartimentale di Pallacanestro — Campionato compartimentale di Sci — Gara intercompartimentale (a. e r.) di Calcio — con il DLF di Palermo.

**D.L.F. Parma**

— Campionato intercompartimentale di Bocce a coppie.

**D.L.F. Rimini**

— Gara intercompartimentale di Tiro al Piattello — Gara intercompartimentale di Bocce a coppie — Gara intercompartimentale di Pesca a mare.

**COMPARTIMENTO DI ANCONA**

**D.L.F. Ancona**

— Incontro amichevole di Calcio con una squadra di ferrovieri stranieri — Gara intercompartimentale di Bocce ad inviti — Gara compartimentale di Pallavolo — Gara compartimentale di Pattinaggio a rotelle su pista.

**D.L.F. Pescara**

— Gara intercompartimentale di Sci con i Dopolavoro di Ancona e Roma. — Gara compartimentale di Bocce a coppie Coppa «Ernesto Rossi».

**D.L.F. Terni**

— VII Campionato intercompartimentale di Caccia libera con i DLF di Ancona-Roma-Firenze-Bologna.

**D.L.F. Rieti**

— Gara intercompartimentale di Sci.

**COMPARTIMENTO DI FIRENZE**

**D.L.F. Pistoia**

— Torneo intercompartimentale di Pattinaggio artistico ad inviti — Trofeo intercompartimentale di Pesca al Vallone Puccini.

**D.L.F. La Spezia**

— Gara intercompartimentale di Pallacanestro (Cat. Juniores).

**D.L.F. Pisa**

— Gara intercompartimentale di Tiro allo storno (Giugno Pisano) — Gara intercompartimentale di Hockey a rotelle (Giugno Pisano).

**D.L.F. Livorno**

— Gara intercompartimentale di Pesca a mare.

**D.L.F. Campiglia**

— Torneo compartimentale di Tiro al Volo notturno — Campionato compartimentale di Pesca a mare.

**COMPARTIMENTO DI ROMA**

**D.L.F. Roma**

— Gara intercompartimentale di Judo con Dopolavoro di Messina — Gara intercompartimentale di Judo con Dopolavoro di Firenze — Gara intercompartimentale di Judo con Dopolavoro di Genova — Gara intercompartimentale di Pallanuoto (a. e r.) con Dopolavoro di Napoli — Incontro amichevole di Atletica Leggera con i ferrovieri della Metrò di Parigi — Incontro amichevole di Nuoto con i ferrovieri della Metrò di Parigi — Campionato compartimentale di Bocce — Campionato compartimentale di Atletica Leggera — Campionato compartimentale Giovanile di Atletica Leggera.

**D.L.F. Frosinone**

— Campionato compartimentale di Corsa campestre.

**D.L.F. Colleferro**

— Campionato compartimentale di Tiro al Piattello.

**D.L.F. Formia**

— Campionato compartimentale di Pesca sportiva a mare.

**COMPARTIMENTO DI NAPOLI**

**D.L.F. Napoli**

— Campionato compartimentale di Corsa campestre — Campionato compartimentale Giovanile di Atletica Leggera — Campionato compartimentale di Atletica Leggera. — Campionato compartimentale di Calcio — Campionato compartimentale di Pallacanestro — Campionato compartimentale di Nuoto e Tuffi — Corsa podistica su strada «Fiaccola notturna».

**D.L.F. Salerno**

— Torneo compartimentale di Pallavolo — Torneo compartimentale di Pallacanestro — Torneo compartimentale di Pallanuoto — Torneo compartimentale di Scherma.

**COMPARTIMENTO DI BARI**

**D.L.F. Potenza**

— Gara intercompartimentale di Tiro al Piattello.

**D.L.F. Foggia**

— Campionato compartimentale di Bocce a singolo - coppie e terne — Gara compartimentale di Scacchi.

**COMPARTIMENTO DI REGGIO CALABRIA**

**D.L.F. Reggio Calabria**

— Campionato compartimentale di Corsa campestre — Campionato compartimentale Giovanile di Atletica Leggera — Campionato compartimentale di Nuoto — Gara compartimentale Motociclistica — Gara intercompartimentale di Scherma (alle 3 armi) con Dopolavoro di Cagliari (a. e r.).

**D.L.F. Crotone**

— Campionato compartimentale di Bocce.

**COMPARTIMENTO DI PALERMO**

**D.L.F. Palermo**

— Campionato compartimentale di Calcio - Gara intercompartimentale di Calcio con il Dopolavoro di Ferrara.

**D.L.F. Messina**

— Incontro amichevole di Calcio con i ferrovieri di Monaco di Baviera (a. e r.) — Gara intercompartimentale di Judo con il Dopolavoro di Roma.

**D.L.F. Catania**

— Incontro amichevole di Calcio con i ferrovieri di Monaco di Baviera (a. e r.).

**COMPARTIMENTO DI CAGLIARI**

**D.L.F. Cagliari**

— Incontro amichevole di Calcio tra la Rappresentativa della Sardegna e le squadre dei ferrovieri di Innsbruck (a. e r.) — Partecipazione all'estero a gare di Ginnastica artistica — Incontro intercompartimentale di Tennis con il Dopolavoro di Bologna — Campionato compartimentale di Bocce — Campionato Sardo di Tiro al Piattello «Coppa Spanedda» e «Coppa F. Arrais» — Campionato Sardo di Tennis — Gara regionale di Ginnastica Artistica.

**D.L.F. Sassari**

— Campionato regionale di Bocce «Giovanni Zamparini».

## TEATRO

*Nell'accogliente Teatro delle Muse — costruito, da qualche anno, dal Dopolavoro di Roma — agisce la Compagnia di prosa diretta da Franca Dominici, Mario Siletti e Corrado Annicelli, che definiremo la «stabile del giallo». Sono esattamente due anni che questo complesso artistico — specializzato nell'allestimento di spettacoli a sorpresa con l'aggiunta di qualche pizzico di brivido — è di scena al Teatro delle Muse: un pubblico sempre più numeroso affolla seralmente l'elegante locale di Via Forlì e segue con crescente interesse la messa in scena dei tanti «gialli» che si susseguono alla ribalta. E' recente la «prima» de' «La casa maledetta», 3 atti e 4 quadri di E. Pezzani, una commedia dove i colpi di scena non difettano. L'intreccio serve egregiamente a far tenere il fiato sospeso, tanto che al terzo atto, quando ogni spettatore ritiene di aver in mano la soluzione che servirà allo stilizzato «Sergente» per mettere al fresco gli autori di troppi omicidi, eccoti l'ennesimo colpaccio che crea il completo capovolgimento della situazione. Omettiamo, per ragioni ovvie, la trama del «giallo»: diremo solo che Franca Dominici (Anna Abbot) Corrado Annicelli (Davit Abbot) e Mario Siletti (il sergente Pilgrim) hanno ottenuto il vivo consenso degli spettatori per il perfetto affiatamento scenico ed una recitazione spigliata e colorita. Da ricordare inoltre la simpatica Irene Aloisi (Elisabetta Belding), Valerio degli Abbati (dr. Fred Bray) e Mario Mariani (Paolo Cranc). Buona la regia di Franca Dominici.*

**ALBERT**

**BARI - Nel corso di una simpatica cerimonia, è stata offerta a Mons. Baldelli, Presidente Generale della P.O.A. — presente il Direttore Compartimentale, ing. Bastianelli, e il Cappellano dei Ferrovieri, don Buono — una stampa antica raffigurante la «vaporiera», da parte della Presidenza del C.R.U. locale.**

## ANCONA

● **In sostituzione** dell'Ispettore Capo Sup. ing. Gino Diana, trasferito a Bologna per assumere la titolarità di quella Divisione Lavori, è stato chiamato alla dirigenza della locale Divisione Lavori l'ing. Egidio Candiloro. Mentre inviamo un cordiale saluto all'ing. Diana porgiamo all'ing. Candiloro il benvenuto con l'augurio di buon lavoro.

● **Per raggiunti limiti di età** ha lasciato il servizio l'Ispettore Capo cav. rag. Mario Tomassi, Capo della Segreteria Comp.le. I colleghi ed il personale esprimono al rag. Tomassi l'augurio per una felice e serena quiescenza. Anche a Manoppello è stato festeggiato da tutto il personale il Capo Stazione Titolare Vincenzo Zanapa, collocato a riposo per limiti di età, al quale facciamo giungere anche gli auguri più affettuosi di «Voci».

**A. Rosso**

## BARI

● **Il dott. Delucce** della Segreteria Comp.le è stato eletto, nelle recenti «amministrative», Consigliere Comunale del Comune di Acquaviva delle Fonti; il Coadiutore P.le della Divisione Commerciale, Leonardo Laudadio, è stato rieletto Consigliere Comunale del Comune di Mola di Bari. Rallegramenti.

● **Funzionari ed Agenti** si sono stretti intorno all'Ispettore Capo Sup. ing. Giuseppe Astrologo, Capo della Divisione Movimento, in occasione del suo trasferimento alla consorella di Roma. A sostituirlo è stato designato l'ing. Cocca, proveniente dal Compartimento di Bologna. Ad entrambi i Funzionari l'augurio di buon lavoro.

● **Il Capo Stazione P.le Luciano Miccoli**, Titolare di Potenza Inf. è stato testé trasferito a Napoli Campi Flegrei. All'ottimo amico Luciano felicitazioni.

● **Una lontra è stata uccisa** dal Csq. della linea Leonardo Nista, mentre a diporto percorreva le rive dell'Ofanto. Il mammifero, che vive nelle vicinanze dei fiumi, è piuttosto raro in Puglia.

● **Il Capo Gestione Sup.** cav. Adelmo Ferraresi, Titolare della V.O. di Bari C.le è stato collocato in quiescenza. Come lui anche: il Capo Gestione P.le di Lecce Francesco Invitto; il Capo Gestione di 1ª cl. a.p. Antonio Pascazio, distaccato al Dopolavoro ferroviario di Bari; l'Aiutante a.p. della Stazione di Taranto Francesco Napolitano; il Csq. della linea Gaetano Majorano; il Cantoniere Savino Di Monte; il Macchinista di 1ª cl. Vincenzo Maielli del D.L. di Foggia; gli Operai qualif. di 1ª cl. del D.L. di Taranto, Giuseppe Pacifico e Natale Milella; il Manovale della Divisione I.E. Carmine Gatta. A tutti fervidissimi voti augurali.

● **Binario dieci:** la gentile sig.na Liliana, figlia del Capo Deposito Sup. Gaetano Pontrelli di Trieste, si è brillantemente laureata in Giurisprudenza. Felicitazioni.

● **CICOGNA EXPRESS:** Nicola al Coadiutore P.le Generoso Stomaci della Segreteria Comp.le; Rosa, al Coadiutore P.le Michele Zenzola della Divisione I.E.; Giorgio, all'Applicato P.le Filippo Benedetto della Divisione I.E.; Antonio, all'A. Applicato Vincenzo Ladisa della Segreteria Comp.le; Antonella, terzogenita del Segretario P.le Giovanni Rotondo della Segreteria Comp.le Auguri vivissimi.

**N. Zingarelli**

## BOLOGNA

● **Alti meriti** da tutti riconosciuti, hanno fruttato all'ing. Pietro Zanaboni, Capo Divisione Lavori, la promozione a Direttore Centrale; per la sua sostituzione è tornato a Bologna l'ing. Gino Diana, Isp. C. Sup., fino ad ora C. Div. Lavori ad Ancona. Vadano ai due valenti Dirigenti vive felicitazioni ed auguri.

● **In via Garibaldi 3** è stato aperto al pubblico un nuovo Spaccio «La provvida». La semplice cerimonia d'apertura ha avuto inizio con la benedizione dei locali da parte del Cappellano Compartimentale, alla presenza di tutti i Capi Divisione e del Direttore Comp.le, ing. Alessandri, il quale ha pronunciato brevi parole di circostanza. L'emporio si presenta con pregevoli caratteristiche funzionali ed estetiche, tali da inserirlo degnamente fra i molti bei negozi del centro di Bologna. Con gli alimentari e le drogherie — per i quali è addirittura possibile il «self-service» — nell'emporio sono in vendita profumerie, tessuti, lanerie, telerie, calzature e confezioni. I ferrovieri tutti, in particolare gli utenti dello spaccio di via del Cane che ora ha cessato la sua attività, potranno ricercare nel nuovo locale articoli a prezzi vantaggiosi.

● **Hanno lasciato il servizio:** Tubertini Luigi, Macch. 1ª cl. D.L. Bol. C.; Parmeggiani Verecondo, C. Treno 1ª cl. DPV Rimini; Stagni Alberto, Coad. Capo Div. Commerciale; Cuccagna Egone, Contr. Viagg. P.le Gruppo Controll.; Frisoni Alfredo, C. Treno 1ª cl. DPV Rimini; Penzi cav. rag. Luigi, C. Staz. sup. Parma; Daniele Cav. Antonio, Isp. P.le Div. Traz.; Crivori Celestino, C. Treno 1ª cl. DPV Piacenza; Di Giorgio Dante, C. St. P.le Cervia; Fiorani Enrico, C. St. P.le Piacenza; Badini Ciro, Macch. 1ª cl. D.L. Bol. C.; Vezzali Giovanni, Macch. 1ª cl. Bol. S.D.; Patelli Cesare, Coad. DPV Bol. C.; Micheli Alberto, C. Sq. Man. D.L. Piacenza; Marzocchi Mario, Macch. T.M. D.L. Bol. S.D; Testoni Giorgio, C. Gest. P.le Monselice; Tantini Emilio, Man. Bol. S.D.; Zappaterra Giuseppe, Dev. Ferrara; Lugaresi Gisberto, C. St. P.le Rimini; Zavadini Gina nata Mendogni, Appl. Capo Div. Rag. Tanti auguri.

● **Mentre l'Azienda** nel giorno di Natale si ricordava dei suoi ferrovieri in luoghi di cura con l'iniziativa a suo tempo resa nota, nel suo piccolo la C.I. di Bologna S. Donato ha realizzato qualcosa di analogo, facendo pervenire ai dodici colleghi più gravemente malati un panettone ed una bottiglia di spumante.

**A. Sensi**

## CAGLIARI

● **Molto festeggiati da Superiori,** colleghi ed amici hanno lasciato l'Azienda per limiti di età e di servizio: cav. Luigi Murtas, Cassiere P.le a.p., Capo della Divisione Ragioneria; Narciso Micheli, C.S. 1ª a.p. della Divisione Movimento; cav. Carlo Cattaneo, Capo Gest. Sup. della Divisione Comm. e del Traffico; Carlo Castiglia, Coadiutore Capo del D.L. di Sassari; Salvatore Lubino, Manovale del D.L. di Sassari e Salvino Rocca, Operaio Qualificato 1ª del D.L. di Cagliari. Auguri.

● **Remigio Pisano,** figlio dell'Aiutante a.p. Giovanni, della Segreteria Comp.le, è il nuovo Campione Regionale di Tennis «Juniores 1961» avendo conseguito un brillante successo su 22 concorrenti. Il nuovo campione appartiene al «Tennis Ferroviario» di Cagliari, ha 15 anni e sin dallo scorso anno, allorché vinse il Titolo di Campione Categoria Allievi, s'impose all'attenzione dei tecnici nazionali per la sua intelligenza di gioco, completezza di colpi e sicurezza di palleggio. Al giovane tennista «Voci della Rotaia» augura molte altre vittorie.

**A. Luchi**

## FIRENZE

**(Dal Servizio Materiale e Trazione)**

● **E' deceduto il padre** del Coadiutore Capo Albertino Rondoni della Sezione 10ª del Servizio Materiale e Trazione. Alla famiglia profonde e sentite condoglianze.

● **Il 16 gennaio scorso,** nel momento più impegnativo delle recenti operazioni elettorali per le nomine dei rappresentanti del personale in seno al Consiglio di Amministrazione, è nata Monica, figlia dell'A. Applicato Vittorio Nocentini (rappresentante di lista al seggio del Servizio Materiale e Trazione). La neonata, non avendo trovato il papà in casa, si è messa a strillare. La Commissione elettorale, per evitare complicazioni, ha messo subito in libertà il sig. Nocentini, esprimendogli vivi rallegramenti e sinceri auguri per Monica, ai quali uniamo quelli di «Voci della Rotaia». (G.G.)

**(Dagli Impianti)**

● **L'ing. Ferdinando Bagnoli** è stato promosso Direttore Com. di 1ª cl. Al valente funzionario «Voci della Rotaia» esprime le più vive congratulazioni ed ogni migliore augurio.

● **Alla presenza di autorità cittadine,** nonché di rappresentanti di Enti turistici, funzionari e di un gran numero di ferrovieri, presso la sede del Dopolavoro Ferroviario di Firenze si è svolta la cerimonia della consegna dei premi ai Capi Impianto che hanno partecipato al concorso abbellimento floreale 1960. Nella circostanza il Direttore Compartimentale, ing. Bagnoli, ha rivolto un cordiale ringraziamento a tutti i Capi Stazione e Dirigenti di impianti per la loro appassionata attività intesa a rendere sempre più belli ed accoglienti le stazioni ed i posti di lavoro. L'ing. Bagnoli ha colto l'occasione per esortare i ferrovieri ad incrementare la propria opera in questo settore ed ha concluso ringraziando le varie autorità e gli enti turistici per l'importante collaborazioni da essi prestata per il successo della manifestazione. Tra i molti agenti premiati figurano: il Capo Stazione principale Goliardo Pedani (Quercianella), il Capo Stazione principale Livio Fontani (Follonica) ed il Capo Stazione sovraintendente cavalier Pietro Grossi (Firenze S. M. N.), per le stazioni di 1ª categoria (medaglia d'oro); l'Assuntore Ilo Rafanelli (Ronta), il Capo Stazione 1ª cl. Selvio Tolaini (Noceto) ed il Capo Stazione principale Osvaldo D'Achille (Fe-

## VIVONO NEL RICORDO

### CADUTI SUL LAVORO

**Comp.to di Bari - Salvatore Serra** - Manovale, Dep. Loc. Taranto, durante una manovra rimaneva schiacciato fra i respingenti.

**Francesco Gesù** - Cantoniere, 6° Tronco Foggia, durante i lavori di sistemazione del pietrisco veniva investito dal l'E.T. decedendo all'istante.

**Comp.to di Milano - Gianluigi Mariani** - Manovale, Stazione di Monza, deceduto in seguito ad investimento.

**Comp.to di Venezia - Silvio Sartor** - Frenatore, Deposito Personale Viaggiante Treviso, deceduto a Sesto Cordovado in seguito ad infortunio.

Ai familiari le espressioni del nostro accorato cordoglio.

legara), per le stazioni di 2ª categoria (medaglia d'oro); il Capo Deposito principale Libero Sighieri (Deposito Locomotive di Pisa) e il Capo Tecnico 1ª cl. Dr. Giorgio Gennari (S.S.E. Grosseto) per altri impianti di 1ª categoria, nonché l'Operaio di 1ª cl. Giuseppe Salmi (Posto Guardia TE di S. Romano) per altri impianti di 2ª categoria.

● **Hanno lasciato il servizio ferroviario** per limiti di età: l'Applicato Capo Erminio Vannini, della Segreteria Comp.le; l'A. Macchinista Amodio Barani, del Dep. Loc. di La Spezia; il Macchinista 1ª cl. Riccardo Cabella, del Dep. Loc. di Livorno; il C. Squadra Manovr. Diletto Guastini, del Dep. Loc. Pistoia e l'Operaio 1ª cl. Torquato Ceccherini della 1ª Zona I.E. di Firenze. Porgiamo a tutti i migliori auguri ed un cordiale saluto.

**A. d'Errico**

## GENOVA

● **Anche in questo Comp.to**, in occasione delle passate solennità, funzionari incaricati hanno effettuato visite ad agenti ricoverati in vari ospedali per cause di servizio e comuni. In particolare lo ing. Navaretti ha personalmente visitato negli Ospedali di S. Martino e di Sampierdarena, tre agenti feriti in incidenti, recando loro una parola di conforto e il messaggio di solidarietà della Azienda. Negli Ospedali di S. Martino, l'illustre prof. Capocaccia, Direttore del grande complesso, figlio di un ex capostazione, ha gradito accompagnare l'ing. Navaretti nelle visite ai malati, soffermandosi presso ciascuno con particolare attenzione.

● **Un lotto di dodici alloggi** per ferrovieri è stato inaugurato a Ronco, alla presenza dell'ing. Andreussi, Capo della Divisione Lavori, di un rappresentante del Sindaco, di funzionari e di numeroso personale. Ha proceduto alla benedizione il Parroco di Ronco che ha espresso, unitamente allo ing. Andreussi, parole di augurio per gli assegnatari dei nuovi alloggi.

● **Ha lasciato l'Azienda**, per limiti di età, il Segretario Capo rag. Arrigo Trincheri, della Segreteria Comp.le. Auguri di bene e di lunga vita.

● **CICOGNA EXPRESS**: Giovanni, all'Operaio Qualificato 1ª Achille De Vincenzi della 2ª Zona I.E. di Albenga. Le più vive felicitazioni.

**A. Battaglia**

## MILANO

● **Per degnamente onorare la memoria** del padre Giovanni, il Segretario Capo Bruno Fontanot, della locale Divisione I.E., ha fatto pervenire all'Opera di Previdenza dell'Azienda — tramite «Voci» — la somma di L. 10.500. Mentre porgiamo all'ottimo collega le più sentite condoglianze lo ringraziamo per l'encomiabile iniziativa presa.

● **Il Cantoniere Giacomo Botta**, del 1° Tronco Lavori Milano C.le, ha lasciato la Azienda per raggiunti limiti di età, dopo 44 anni di servizio. I figli Luigi e Filippo, entrambi ferrovieri in quel di Foggia, augurano buona quiescenza a mezzo «Voci» al loro caro papà. Anche il Conduttore Giovanni Rocco, del Dep. Pers. Viagg. di Milano C., socio attivissimo dell'A.V.I.S. ferroviario, ha lasciato il servizio per limiti di età. Tanti auguri.

● **Con l'intervento dei Titolari** degli impianti e di molti «berretti rossi», è stato festeggiato a Cremona il Capo del locale Riparto Movimento, dr. Roberto Nesti, promosso Segretario Superiore. Vivi rallegramenti anche da parte di «Voci».

● **CICOGNA EXPRESS**: Dario, al Segretario Marsilio Narducci, della Divisione Comm. e del Traffico; Marina, al Coadiutore P.le Pietro Covini della Squadra Rialzo di Voghera; Cinzia, all'A. Macchinista Domenico Lardera, del Dep. Loc. di Pavia. Felicitazioni ed auguri.

**L. Paina**

## NAPOLI

● **E' stato molto festeggiato** dai colleghi della Rimessa di Caserta, il Macch. T.M. Renato Spagna, il quale è stato posto in quiescenza per raggiunti limiti di età e di servizio. Molti auguri da «Voci della Rotaia».

● **CICOGNA EXPRESS**: La famigliola del C. S. Cristoforo Cozzolino, della Stazione di Torre Annunziata, è stata allietata dalla nascita di un bel frugoletto al quale è stato dato il nome di Ciro Alberto Giovanni. Anche il piccolo Aniello è venuto ad allietare la famiglia del C.S. 1ª cl. Generoso Ostricaro della Stazione di Torre del Greco. Rallegramenti e tanti auguri ai due maschietti.

**D. Manganelli**

## PALERMO

● **Il Capo Tecnico Sup.** cav. Natale Caminiti, titolare della Squadra Rialzo di Messina, collocato in pensione per limiti di età, è stato festeggiato dai Superiori, dai colleghi e dal personale tutto già alle sue dipendenze. L'ing. Mochi, Capo della Divisione Materiale e Trazione di Palermo, in rappresentanza del Direttore Compartimentale ing. Rizzo, ha porto il saluto dell'Azienda al cav. Caminiti, augurandogli una felice e serena quiescenza e consegnando al festeggiato — a nome del personale — una medaglia d'oro a ricordo dei lunghi anni trascorsi nell'Azienda.

● **CICOGNA EXPRESS**: Palma Maria Gabriella, all'A. Macchinista Rosario De Luca del Dep. Loc. di Catania. Tanti auguri.

**G. Caruso**

## REGGIO CALABRIA

● **Nella ricorrenza delle solennità natalizie**, il Direttore Comp.le ing. Carucci ha visitato l'Istituto Ortopedico di Reggio Calabria, ove si trovavano ricoverati alcuni ferrovieri infortunati sul lavoro, ed ha portato loro il saluto del Direttore Generale ing. Rissone e suo personale. Nell'intrattenersi affabilmente con i ferrovieri degenti, il Direttore Comp.le ha elogiato il loro spirito di sacrificio, augurando ad ognuno una sollecita guarigione e il ritorno alla famiglia e al lavoro e consegnando infine doni ed un assegno in denaro. Profondamente commossi dall'affettuosa manifestazione improntata a calda e viva solidarietà, gli interessati hanno ringraziato il loro Direttore Comp.le per le toccanti parole rinnovando i sentimenti della loro gratitudine all'Azienda Ferroviaria.

**A. Cremona**

## ROMA

(Dai Servizi)

● **L'Ispettore Capo** cav. Guglielmo Calafato, Capo della Sezione 10ª, l'A. Applicato Agostino Zanni della Sezione Personale e il

**In occasione della festa della Befana organizzata dal D.L.F. di Salerno, gli intervenuti hanno avuto modo di conoscere un autentico «enfant prodige». Il piccolo Gaetano Blotta, figlio di un Operaio della nostra Azienda, ha infatti presentato una «personale» di pittura, ed ha quindi eseguito da virtuoso alcuni brani musicali con la fisarmonica. Gaetano Blotta ha appena 9 anni e recentemente ha anche sostenuto un «provino» per la TV, superandolo brillantemente. Tra breve, forse, potremo vedere anche noi il ragazzo «prodigio» sul video. Nella foto: il precoce pittore e fisarmonicista si esibisce alla presenza dell'Arcivescovo Primate di Salerno Mons. Moscato, del Prefetto dr. Mondi e di molte altre autorità ferroviarie e cittadine.**

## AL CENTRO DI RIABILITAZIONE AL LAVORO

Al Centro di Riabilitazione al Lavoro per Motulesi di Roma Smistamento sono stati dimessi i primi cinque degenti, dopo un periodo medio di permanenza di 35 giorni. In tutti e cinque i casi sono stati ottenuti miglioramenti apprezzabili e quattro dei cinque agenti infortunati sono stati giudicati, dai competenti Ispettori sanitari, guariti senza conseguenze e idonei a riprendere servizio nelle mansioni della propria qualifica. Il lavoro sin qui svolto dagli ospiti del Centro con le macchine utensili opportunamente adattate, si è concretato nella produzione di circa seicento «striscianti per pattino di presa corrente». Si prevede, perciò, che quando il Centro sarà in piena e continua attività, potrà effettuare il completo rifornimento annuo delle scorte di magazzino del suddetto materiale.

# TUTTA LA RETE

comm. Adamo Bergnesi del Magazzino di Roma Tiburtina hanno lasciato il servizio per limiti di età. A tutti il nostro saluto augurale. Anche l'Usciere Capo Romeo Nardecchia, che da 16 anni prestava servizio alla «portineria» della Direzione Generale, ha lasciato il servizio per limiti di età. All'ottimo Romeo, che è stato festeggiato dai superiori e colleghi, l'augurio affettuoso di felice quienscenza anche di «Voci».

● **CICOGNA EXPRESS:** è giunta Simonetta ad allietare la casa dell'Ispettore 1ª cl. ing. Salvatore Costantino della Sezione 1ª del Serv. Approvv.ti. Vivissime felicitazioni. (C.C.)

### DAGLI IMPIANTI

● **Il dr. Camillo Lacché,** funzionario del Servizio Ragioneria e nostro diligente collaboratore, è stato recentemente colpito da grave lutto: la scomparsa dell'adorata Mamma. All'amico Camillo ed ai familiari le condoglianze profonde del nostro giornale.

● **Migliaia di viaggiatori** in transito da Roma Termini durante il periodo delle festività natalizie hanno visitato con vivo interesse la originalissima realizzazione scenica «NATALE SULLE ROTAIE», allestita in un apposito padiglione presso la grande galleria di testata a cura dell'O.N.A.R.M.O. con il concorso della nostra Azienda. In una atmosfera mistica, quasi irreale, un carro ferroviario è fermo su un binario. Un raggio di luce che cade da un semaforo illumina il Redentore e proietta sulla massicciata la sfumata ombra della Croce. Alcuni ferrovieri in tenuta di pioggia, la lanterna in mano, il viso annerito dalla fuliggine, interrompono un attimo la dura fatica e, inginocchiati sul pietrisco, sostano in preghiera.

Nella Santa Notte che riscalda il cuore di ognuno al tepore degli affetti familiari il ferroviere, solo con se stesso, dal Brennero alla Sicilia, attende al suo lavoro. Ma anche per lui si ripete il secolare miracolo della nascita del Salvatore. Ci compiacciamo vivamente con i due colleghi artisti, principali realizzatori dell'opera, Mario Sarrocco Segr. P.le del Serv. Approvv.ti e Fernando Fancelli Coadiut. Capo della Div. Ragioneria.

● **CICOGNA EXPRESS:** Alessandro, al C.S. 1ª cl. Manlio Borgia della Cabina ACE di Roma Termini. Congratulazioni vivissime ai felici genitori, auguri al piccolo Sandrino.

**D. Loffredo**

## ■ TORINO

● **A Viareggio,** l'8 febbraio scorso, Alberto Funghini, figliolo dell'ing. Giuseppe Funghini, Direttore Compartimentale di Torino, si è unito in matrimonio con la gentile Signorina Anna Zucconi. Alla cerimonia hanno partecipato numerosi invitati e la felice coppia è stata molto festeggiata. Agli sposi i nostri più vivi rallegramenti e gli auguri più fervidi.

● **Il Coadiutore P.le Enrico Corino** della Divisione Ragioneria, brillante fotoreporter comp.le di «Voci» ha vinto il 1° Premio alla Mostra del Concorso Fotografico indetto, su iniziativa del Prefetto, tra il personale delle Amministrazioni statali in servizio nella Provincia di Torino. Al nostro valoroso collaboratore le più vive felicitazioni.

● **Per limiti di età e di servizio** è stato collocato a riposo il Capo Tecnico 1ª cl. Michele Allasia, delle O.M.R.; superiori, colleghi ed amici hanno festeggiato il neopensionato con un affettuoso brindisi di commiato. Sempre presso le O.M.R. di Torino ha lasciato il servizio per motivi di salute, dopo oltre 40 anni di attività ferroviaria, l'Ispettore P.le cav. Carlo Arman, al quale gli impiegati e le maestranze porgono, tramite «Voci della Rotaia», i loro migliori auguri. Tanti affettuosi auguri anche al Coadiutore Capo Antonio Coletto, della Divisione Ragioneria, che ha lasciato l'Azienda dopo ben 42 anni di servizio.

● **E' deceduto in attività di servizio,** alla ancor giovane età di 39 anni, il manovale Domenico Gili, dell'Officina Materiale Rotabile di Torino. Alla famiglia l'espressione del più profondo cordoglio.

**R. Marello**

## ■ TRIESTE

● **Hanno lasciato il servizio,** per limiti di età: il Capo Stazione P.le Giovanni Dalla Via della Divisione Movimento, l'Applicato Capo Nicolò Fillini della Divisione Ragioneria, il Capo Treno 1ª cl. Gino Giuriati del D.P.V. di Trieste C.le e l'Operaio Qualificato Giovanni Papis del D.L. di Trieste C.le, il Macchinista 1ª cl. Giovanni Lissiani del D.L. di Trieste C.le, festosamente salutati da dirigenti, colleghi e dipendenti. Tanti auguri anche da parte di «Voci della Rotaia».

**L. De Leonardis**

## ■ VENEZIA

● **Sono stati collocati a riposo** per raggiunti limiti di età il Capo Telegrafista P.le Gino Rossetto della Stazione di Venezia S. Lucia, il Capo Tecnico 1ª cl. Mario Alfarè della Divisione Impianti Elettrici e il Capo Stazione P.le Massimiliano Santi dell'Ufficio Dirigente Unico di Mestre. Auguri vivissimi.

● **CICOGNA EXPRESS:** Lorella, al Cantoniere Aldo Damian del IV° Tronco di Padova. Alla piccola e ai genitori auguri e felicità.

**F. Poli**

## SCAMBI DI OSPITALITÀ

**Ragazzo francese di 16 anni, figlio di un Capotreno Principale delle Ferrovie Francesi, offre scambio ospitalità con coetaneo italiano dell'Est o del Sud, nell'estate del 1961.**

**Abita a Narbonne (Ande). Scrivere a Madame Louis Baril, Direction Echange Culturels - 36, rue de Leningrad - Paris 8° (France).**

## ■ VERONA

● **Marina Cecchetti,** figlia di Lorenzo, Capo Stazione P.le a Legnago (Verona), ha vinto il secondo premio per un tema sulla filatelia, nella gara provinciale organizzata dall'Amministrazione delle Poste fra gli alunni delle scuole medie. Brava Marina!

● **Gli A. Macchinisti** Luciano Melli, Carlo Meorali, Giacinto Lega, Franco Gulletti, Mario Fontana, Giuseppe Storti ringraziano sentitamente e con sincera riconoscenza la Direzione Comp.le di Verona, per il trasferimento dai Depositi Locomotive dell'Alto Adige ai Depositi di Verona e Mantova.

● **CICOGNA EXPRESS:** E' nata Patrizia in casa del Milite del. la Polfer di Verona Franco Vitrò; Umberto, a Giorgio Cardini, Segretario Capo della Segreteria Comp.le di Verona. Felicitazioni e auguri!

**R. Campagnari**

## IN LIBRERIA

### PER LA PREPARAZIONE AI CONCORSI

*E' stata pubblicata la XI^a edizione del MANUALE di preparazione ai concorsi per ASSISTENTE DI STAZIONE e per CONDUTTORE nelle F.S. La compilazione dell'opera è stata curata dagli Ispettori Capi dr. Caioli e rag. De Renzis (ora a riposo), noti ed apprezzati autori di manuali per la preparazione ai concorsi.*

*L'opera contiene lo svolgimento completo del programma di esame (comprese le materie di servizio) e costa L. 1.400 più L. 150 per invio raccomandato a domicilio.*

*Gli stessi autori hanno pure pubblicato un testo per la preparazione al Concorso per MANOVALE (L. 600 più 100).*

*Per richieste, scrivere: De Renzis - Via Polvese, 4 - Roma (896.634).*

## ASSUNTORI AL TRAGUARDO

*(segue da pag. 17)*

Il Coadiutore ha diritto a un giorno di riposo settimanale. Dopo aver maturato dodici mesi di anzianità, ha diritto a quindici giorni di ferie annuali retribuite nonchè a dieci giorni di ferie straordinarie retribuite in caso di matrimonio.

Durante il periodo di assenza per malattia o infortunio il Coadiutore che esercita mansioni esclusivamente o prevalentemente amministrative conserva, in tutto o in parte, il diritto al compenso nei primi mesi di assenza. Il Coadiutore licenziato ha diritto a una indennità pari a dieci giorni di paga per ogni anno di anzianità.

Le punizioni inflitte dall'Assuntore al Coadiutore devono essere immediatamente comunicate al Capo Divisione che ha la facoltà di modificarle e di eseguire gli accertamenti del caso.

RUOLO SPECIALE DEGLI ASSUNTORI

Presso ogni Compartimento è istituito un ruolo speciale degli Assuntori nel quale sono iscritti d'ufficio, indipendentemente dal titolo di studio, gli Assuntori che al 1° marzo 1960 gestivano le rispettive assuntorie da almeno un anno, nonchè gli Assuntori meritevoli di nuova nomina dopo almeno trecento giornate di effettive prestazioni.

Presso i Compartimenti è inoltre istituito con speciali modalità un Albo degli Aspiranti Assuntori, a posti limitati. L'ordine di iscrizione nell'Albo risulta dall'anzianità della iscrizione stessa e, a parità di anzianità, dall'ordine di graduatoria dei concorsi — per titoli ed esami — banditi per coprire i posti che si rendono vacanti nell'Albo medesimo.

E con questo, riteniamo di avere, sia pure sommariamente, illustrato i punti essenziali del Regolamento Assuntori. Ci auguriamo che le ultime formalità procedurali per la sua approvazione definitiva, che ormai non dipende più dall'Azienda, possano giungere rapidamente a conclusione e che la vasta categoria Assuntori cominci effettivamente a godere dei benefici previsti con la certezza di non essere più considerati i «figli illegittimi» della Ferrovia.

**Ciesse**


"CLASSICI DELLA DURATA"

**ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA** chiedete catalogo a colori VR/2 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.**

## FERMODELLISMO

# PARLIAMO DI PLASTICI

Uno degli aspetti più diffusi del fermodellismo, anche se *snobbato* da alcuni professoroni della materia, è la costruzione di plastici, cioè di complessi imitanti in scala ridotta porzioni di suolo terrestre e sui quali corrono treni in miniatura. E, se il fermodellista completo farà da sè anche i binari ed il materiale rotabile, pure l'appassionato più impaziente o meno abile potrà avere le sue soddisfazioni, limitandosi a creare una degna cornice per i modelli commerciali. (E diremo per inciso che questi ultimi sono ormai tanti e così raffinati da lasciare solo l'imbarazzo della scelta).

Mentre nelle fotografie mostriamo uno tra i più grandi e bei plastici d'Italia, vogliamo dare qualche consiglio a chi stia per intraprendere la costruzione di un più modesto complesso.

Anzitutto, si costruisca o no anche il materiale ferroviario, consigliamo la scala 1:87 (chiamata « HO »): in questa scala si trova il più grande assortimento di modelli e parti di ricambio, ed anche intrinsecamente essa ci sembra il miglior compromesso tra l'ingombro delle scale superiori (« S », « O », ecc.) ed il dettaglio necessariamente più grossolano delle inferiori (« TT », « QO », ecc.). Abbiamo già accennato come nei riguardi del « paesaggio » la scala vada considerata in modo un po' elastico; anzi, nel caso ad es. dell'« HO », si passerà sistematicamente ai rapporti 1:100, 1:150 ed anche oltre, per i modelli di case posti ad una certa distanza dall'osservatore (e dai binari, ad evitare stonature). Con quest'artificio si giunge a rafforzare il senso di prospettiva.

**Veduta parziale del famoso plastico dell'ing. Boccalari di Villa d'Almè, in provincia di Bergamo (foto Wells - Bergamo)**

Su cosa costruire il plastico? Qui interviene il problema dello spazio disponibile, e noi invitiamo chiunque non sia particolarmente meticoloso a dimenticare i plastici a pannelli, o comunque smontabili. Meglio poco, ma sempre funzionante, che dei baracchini pronti a distorcersi, a produrre falsi contatti elettrici, a trasformare una dignitosa linea ferroviaria in una riproduzione delle montagne russe. Dunque poco ma stabile: per un plastico molto piccolo si tratterà semplicemente di poggiare (e fissare) tutto su una buona tavola di legno, mentre per un complesso di medie dimensioni sarà più economico ed anche più comodo ricorrere ad una soluzione « a traliccio »: cioè, servendosi di correntini di legno fissati tra loro e su un paio di cavalletti (o addirittura al muro), si preparerà un traliccio con intervalli non più ampi di circa 30 cm.; quindi da legno compensato spesso 4 mm. si ricaveranno la massicciata per la ferrovia, le basi per le strade e quelle per gli edifici; tutti questi elementi verranno posati, quasi a mo' di ponte, tra un'asta e l'altra del traliccio. I grandi e numerosi buchi che resteranno, verranno coperti solo dopo aver steso tutti i circuiti elettrici, incollando molti strati di carta di giornali, che potrà assumere qualunque forma desiderata e che, a colla ben asciutta, potrà essere verniciata o ricoperta con la « terra da modellisti ».

La « terra da modellisti » è un trucco utilissimo per riprodurre da solo, tingendo con colori diluiti in alcool della segatura di grana fine o media. La « terra » si applica spargendola sulla zona interessata, preventivamente spennellata con una colla del tipo polisaceto-vinilico.

In alcune prossime puntate proseguiremo queste note, trattando il delicato argomento degli impianti elettrici e, come promesso, il montaggio della linea ferroviaria. Invitiamo però fin d'ora i cortesi lettori a trasmetterci i loro desideri per lo sviluppo della rubrica ed i loro dubbi su argomenti fermodellistici.

**Gio MANTOVANI**

## I MODELLI

**Giacca lunga a novedecimi diritta a sacchetto, con collo montante e grandi tasche. Spalle arrotondate. Tre grandi bottoni per l'allacciatura. Tessuto: spigato con bouclé**

**Per gli ultimi freddi un caldo e soffice paletot di maglia realizzato in una tinta vivace e luminosa. E' foderato di scuro, nello stesso tessuto dell'abito e della sciarpa che sostituisce il colletto**

## FILM GIORNALE Settebello 39

**AL MUSEO FERROVIARIO**

*visita del Ministro dei Trasporti di Ceylon accompagnato dall'On.le Spataro*

### NOTIZIARIO

**A NAPOLI CENTRALE**

*attivati i servizi della nuova stazione*

**CON L'AUTO SUL TRENO**

*rapidamente da Iselle a Briga*

**PROVE IMBALLAGGI**

*all'Istituto Sperimentale delle F.S.*

**IL TRENO SCHERMOGRAFICO**

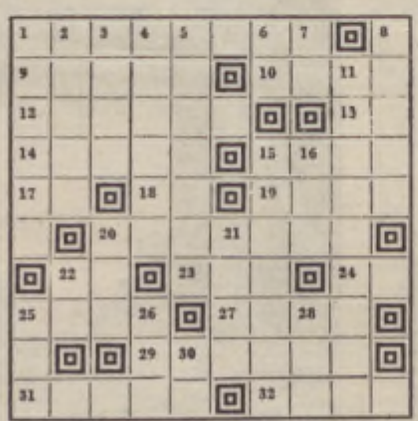
*nel quadro della 1a Mostra Internazionale della Sanità*

**ATTIVITA' SOCIALI**

**MESSAGGIO NATALIZIO**

*del Direttore Generale a tutti i ferrovieri*

**Per proiezioni telefonare al 4670/3823/3312**



## CRUCIVERBA

(*F. Muccio*)

**ORIZZONTALI:** 1) Evento straordinario e provvidenziale; 9) Un pesce per buongustai; 10) Famosa la sua « madama »; 12) Lo è di solito il randello; 13) Preposizione articolata; 14) Almeno due nella giacca, molte nei pantaloni; 15) Un tessuto frusciante; 17) Cagliari; 18) Due cinquanta di Roma; 19) Vi nacque Alfieri; 20) Basta voler... per averla buona; 22) Meglio del no, peggio del sì; 23) Fiume austriaco; 24) Genova; 25) Parte di una commedia; 27) Una canzone di Caterina Valente; 29) I più rumorosi della banda; 31) Le sorelle delle imposte; 32) Prima si chiamava Persia.

**VERTICALI:** 1) Uno in Baviera e l'altro sulla Costa Azzurra; 2) Facile a perdere la calma; 3) Infrequente; 4) Famoso quello di Bikini; 5) Sorgono lungo i binari; 6) Leopardi e Tassoni; 7) Le vocali del pero; 8) Strumenti dei tessitori; 11) Una fase della guerra; 15) Costrinsero i romani alle forche caudine; 16) Un... cardinale ad oriente; 20) Una vite incompleta; 21) Grave offesa; 22) Nave Traghetto; 25) Equivale a Stop; 26) Opera Previdenza Sociale; 28) Lussemburgo e Turchia; 30) Il Servizio dell'alta tensione.

**SOLUZIONE DEL NUMERO 12 (dicembre 1960)**

**ORIZZONTALI:** 1) Vestaglia; 9) Rena; 11) Ira; 12) Leandro; 14) Aiuto; 16) Todero; 19) Lc; 20) In; 21) Ida; 22) Idea; 24) Ea; 25) Cenno; 26) Idolo; 27) Mi; 28) Or; 29) Orar; 30) Manna; 33) Eco; 36) Asm; 37) Ve; 38) Orso; 40) Cip; 42) Ti; 43) Ole; 45) Tr; 46) To; 47) In; 48) Lota; 50) Eolo; 53) Ca; 54) Unica; 56) Dias; 58) Mec; 59) Mattoni; 63) Odori; 65) Nel; 67) Ore; 68) Chi; 69) Era.

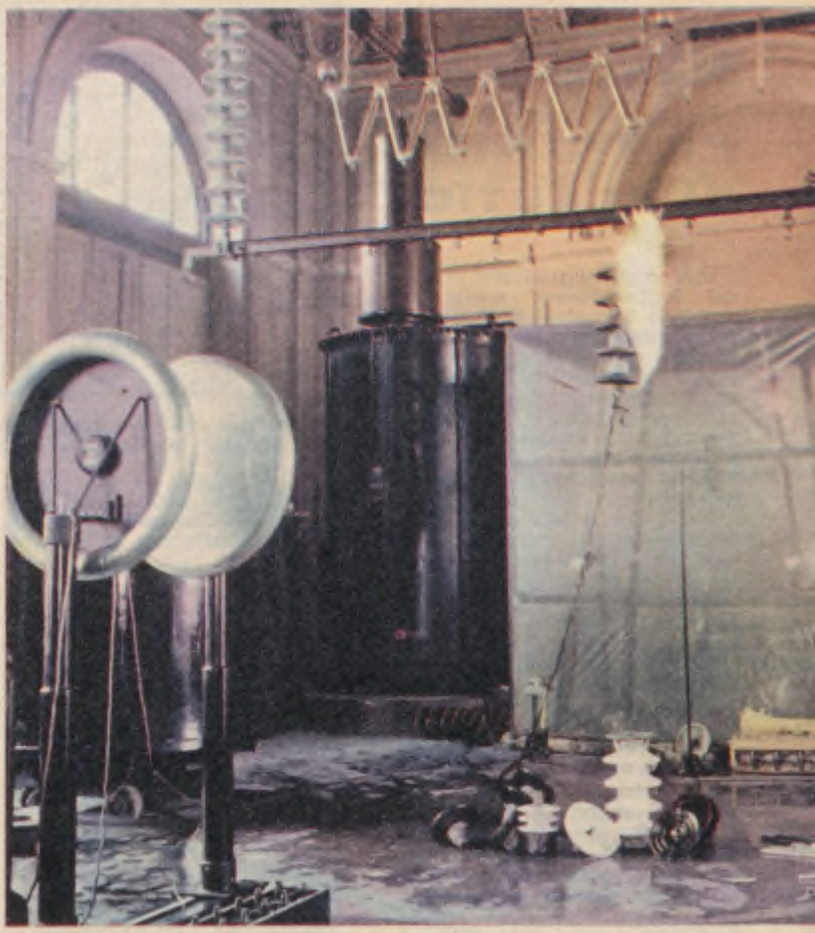
**VERTICALI:** 1) Viale; 2) Erica; 3) Sau; 4) Alone; 5) Ge; 6) Latino; 7) Inodore; 8) Acida; 9) Rorido; 10) Na; 13) Re; 15) Ticino; 17) Odora; 18) Taormina; 23) Elastico; 27) Ma; 30) Melone; 31) Nr; 34) Cc; 35) Oit 37) Volumi; 39) Oro; 41) Poesie; 44) Etico; 49) Oc; 51) Ldt; 52) Oio; 55) Amor; 57) Anni; 60) Ars; 61) Ti; 62) Sua; 64) Do; 66) Le.

# RICERCHE ED ESPERIENZE F.S.

L'edificio dell'Istituto Sperimentale

Apparecchio microfotografico per esami istologici dei legnami

*(Foto Marinelli)*



Prove sugli isolatori al laboratorio di elettrotecnica: una « scarica » sotto 350 kV

Prove di resistenza alle compressioni di imballaggio

VOCI DELLA rotaia

Anno IV - N. 3 - MARZO 1961

# VOCI DELLA rotaia

(Foto Martinelli)

AL D. L. DI ROMA - SAN LORENZO

## MEZZO SECOLO TRA IL VAPORE E LA T E

L. 40

FRANCIA 0,40 nFr.
SVIZZERA 0,30 Fr.
BELGIO 4 Fr.

VOCI DELLA rotaia

ANNO IV - N. 3 - MARZO 1961

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.

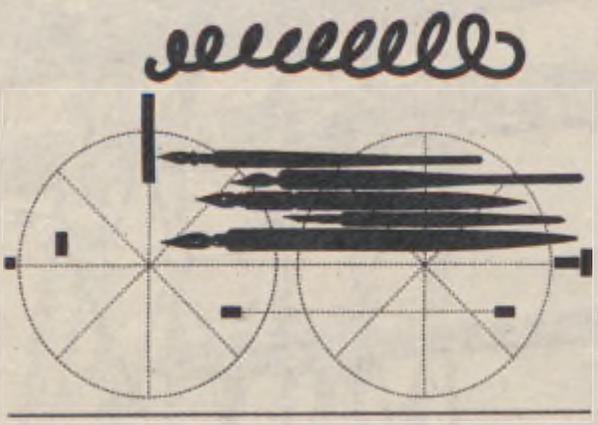
Stampatore: APOLLON - Via Tiburtina 1292 - Roma - Tel. 419.026. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957

**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.

**ALTRE PUBBLICAZIONI FERROVIARIE**

BOLLETTINO FFS (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. s. 8.



**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.

A MARZO

# "VIENE SETTEMBRE" A ROMA TERMINI

Per il numero di Natale 1959 Gina Lollobrigida posò per la copertina di « Voci » insieme al piccolo Milko jr. Pochi giorni dopo lasciò l'Italia, e noi le augurammo di tornare presto, anche se i giornali annunziavano che la diva si sarebbe definitivamente stabilita in Canadà.

Invece è tornata. E mentre il piccolo Milko gioca col trenino elettrico — dono di quel lontano Natale — nella sua stanza dei balocchi della splendida villa sull'Appia Antica, la « Lollo » nazionale blocca un treno vero e il traffico viaggiatori di Roma Termini.

E' vestita da sposa e corre dietro al suo amore che sta per partire lasciandola a terra.

L'abito che indossa è un « sogno di vestito »: una nuvola candida che vola attraverso l'immenso atrio di Termini. O, forse, quella che vediamo, più che una nuvola è una farfalla. Il velo, che si allarga e si solleva nella corsa, palpita sulle spalle della diva come un paio d'ali trasparenti. Già: una farfalla che vola verso il sole.

Il « sole » è Rock Hudson e, come succede sempre in tutte le storie cinematografiche rosa, la farfalla potrà raggiungerlo senza rimanere bruciata.

Gina Lollobrigida « retour de Canada » ci appare in piena « forma ». In una pausa della lavorazione siede davanti ad un piccolo tavolino dove, a cura della Produzione, le è stata preparata la colazione. Prosciutto, sottaceti, pasta asciutta, pollo arrosto, panini, frutta, acqua minerale: questo, il contenuto di una scatola di cartone che è identico per tutta la troupe di « VIENE SETTEMBRE ».

Gina mangia con buon appetito e, francamente, non ci rendiamo conto di come riesca a conservare una « linea » così perfetta e un simile vitino di vespa.

E' sempre cortese, gentile: Hollywood non l'ha « montata », come purtroppo si è verificato per altre dive nostrane. Parliamo con lei dentro la roulotte che le fa da camerino, mentre fuori tumultua una folla di fans.

Molte cose inesatte, a nostro modo di vedere, sono state scritte su Gina. Lei vuol bene al « suo » Paese — che, intendiamoci, è l'Italia e non il Canadà — anche se per vari motivi, tutti fondati, dovrà starne lontana per un po' di tempo. « *E l'aver ambientato a Roma* — conclude Gina, sorridendo — *parecchie scene di VIENE SETTEMBRE, è stato il più bel regalo che l'Universal Film (la casa Produttrice) potesse farmi...* ».

Così si conclude il nostro incontro con la « sposa di settembre », sotto le ardite volte del dinosauro di Termini: con un sorriso che Gina regala al cielo azzurro e al sole di Roma. Un sorriso affettuoso, riconoscente. Questo è il suo cielo e questo il suo sole.

**ALCI**

## IN COPERTINA

**Deposito Locomotive di Roma S. Lorenzo: si scarica carbone dalla gru a ponte. Gli impianti occupano un'area di circa 56 mila mq. compresa tra le stazioni di Roma Termini, S. Lorenzo, Tiburtina e Parco Prenestino alle quali sono collegati mediante binari di allacciamento.** *(Vedere articolo alle pagine 8 e 9).*

DAL NOSTRO INVIATO

# A CHIASSO transito internazionale

*CHIASSO, febbraio,*

Lasciamo Como alle 8,59. Il tempo di dare un'ultima occhiata al lago, che oggi è una distesa grigia e uniforme, e siamo inghiottiti da una galleria. Il buio dura esattamente tre minuti. Poi le ruote cominciano a ballare su una miriade di scambi. Il convoglio rallenta la sua corsa, mentre il tozzo muso del locomotore si infila tra le basse tettoie delle pensiline, si arresta.

Siamo a Chiasso, uno dei nove transiti che — intersecando con valichi e trafori la catena alpina — collegano la nostra rete a quella europea.

Molti dei viaggiatori scesi con noi corrono a depositare il bagaglio al deposito «volante», sistemato nel sottopassaggio che conduce all'uscita. E' già inverosimilmente zeppo di valigie: oggi — come del resto ogni giorno — sono in transito diverse centinaia di persone chiamate a lavorare nei grandi alberghi svizzeri. Hanno appena il tempo — tra un treno e l'altro — di correre alla visita medica obbligatoria e poi tornare qui, in questo buio sottopassaggio, a riprendersi la valigia di finta fibra le cui incerte chiusure sono rinforzate da una robusta corda.

La visita medica per coloro che vengono in Svizzera a lavorare è obbligatoria, s'è detto. Nessuno può sottrarsi ad essa e le Autorità svizzere sono rigidissime. Documenti in ordine e salute a posto: questa è la regola. E vale per gli uomini come per gli animali.

— Giovanni, che non aveva documenti, né certificato sanitario, e per il quale si doveva pagare una forte tassa di esportazione, l'abbiamo dovuto rispedire a Como sul primo treno in partenza da Chiasso...

Di Giovanni, un cane arrivato in di sguido a Chiasso, non si sa da dove e non si sa da chi spedito, ci parla il Delegato F.S., Capo Stazione Principale Bett Asrael.

Giovanni — così l'aveva battezzato Luigi Cavina, che è l'unico manovale F. S. in servizio a Chiasso — era uno spinone dagli occhi buoni, che s'era subito affiatato col personale italo svizzero della stazione, finanzieri compresi; e tutti avevano fatto l'impossibile per superare le difficoltà burocratiche che ne ostacolavano la permanenza in territorio elvetico. Invano.

* * *

*Asrael Bett:* siamo nell'ufficio di colui che possiede *l'unico* nome straniero — all'apparenza, almeno — in una stazione in cui il personale italiano è di 176 unità e quello svizzero di oltre mille.

**Particolarmente intenso nello scalo svizzero il movimento merci e bagagli**

— Mio padre aveva una grande passione per il teatro — ci spiega il cav. Bett, che è nato a Brescia sessanta anni fa — e in omaggio a «Nefta e Asrael» che, come lei sa *(no, cav. Bett, veramente l'ignoravamo)* è una antica e famosa opera teatrale — chiamò Asrael me, il primogenito, ed era intenzionato a chiamare Nefta, mia sorella... che però non arrivò mai, poiché mi seguirono altri tre maschi. Così... — il cav. Bett sorride — *l'opera è rimasta incompiuta...*

Adesso si alza per fare le presentazioni: è entrato nell'ufficio l'Ispettore di Stazione di 1ª cl. Ezio Mazzucchelli, che è il Dirigente Svizzero. E' di Lugano e presta servizio a Chiasso da 17 anni. Sicché, ora che chiediamo al cav. Bett di parlarci di Chiasso, della sua attività, dei suoi problemi, la presenza di un «esperto» qual'è il Mazzucchelli è veramente preziosa.

* * *

Situata in territorio svizzero, salvo il gruppo scambi di ingresso, che ricade in territorio italiano, Chiasso svolge le funzioni di «Stazione comune» per le F. S. e le F.F.S., le quali ultime la gestiscono.

A Chiasso vengono compiute tutte le operazioni di frontiera e viene effettuato lo scambio di trazione per tutti i treni viaggiatori e merci tra T.E. a cc 3.000 volt e T. E. a c. a. monofase 15.000 volt 16,7 Hz.

Il volume dei traffici, in particolare delle merci, è notevolmente aumentato nel dopoguerra ed è in continua ascesa. Conseguentemente, le F.F.S. hanno studiato un piano di ampliamento dello scalo (la prima fase è in corso di esecuzione dal 1957) che prevede un notevole sviluppo sul lato svizzero, con costruzione di un nuovo fascio per il ricevimento diretto dei treni dal Nord e dal Sud e di un capace fascio di smistamento a gravità.

Per dare un'idea dello sviluppo dei traffici negli ultimi dieci anni, indichiamo alcuni dei dati che abbiamo trascritto via via che il cav. Bett ce li illustrava.

# CHIASSO

## TRANSITO INTERNAZIONALE

*Viaggiatori in entrata ed in uscita:* nel 1951-52, 2.005.022; nel 1959-60, 4.037.314 (139%).

*Merci in entrata ed in uscita:* nel 1950-51 tonn. 1.987.736; nel 1959-60, tonn. 4.291.335 (215%); nel 1950-51, carri 159.612; nel 1959-60, carri 340.389 (213%).

Nel corrente anno le merci, in *arrivo* dall'Italia e in *partenza* per l'Italia, hanno formato oggetto di 627.252 spedizioni e l'Agenzia doganale F.S. ha trattato 577.553 trasporti, contro i 90.907 degli spedizionieri privati.

* * *

Stiamo dirigendoci allo scalo merci, accompagnati dal sig. Angelo Storaci, che presta servizio a Chiasso da ben 19 anni e ha raggiunto il grado di Capo Stazione di 1ª cl.

Sotto i nostri piedi la crosta di neve dura ed annerita dalle scorie di carbone, si rompe con un crepitio secco che pare fortissimo perché in questo momento nello scalo c'è un silenzio quasi innaturale.

E' solo una breve pausa. Al centro del piazzale, nella « Kinderwagen » (letteralmente, « carrozzella per bambini ») due Sottocapi Stazione svizzeri stanno impartendo una serie di disposizioni che riguardano un lungo convoglio arrivato dal Nord.

La « carrozzella » è una vecchia CZ a 3 assi, che funge da cabina di manovra: di lì dirigono un movimento di 1.100-1.200 carri al giorno, con punte di 1.400-1.500. Complessivamente, circa 280 agenti sono addetti alla manovra e il collegamento tra la cabina e il piazzale avviene a mezzo di modernissime radiotrasmittenti, oltre che attraverso gli altoparlanti ed il telefono.

Ci illustrano tutto ciò due Sottocapi che, manco a dirlo, hanno nomi italianissimi: Luigi Calzascia e Vico Bianchi.

**Luigi Cavina, Manovale tuttofare di Chiasso**

* * *

Il grado di Sottocapo Stazione F.F.S. corrisponde al nostro Capo Stazione di 1ª cl. Vale a dire che il sig. Storaci ed il sig. Calzascia sono pari grado.

A questo punto non possiamo fare a meno di chiedere informazioni sul trattamento economico.

— Un Sottocapo svizzero — ci dice Storaci — percepisce circa 130 franchi al mese: qualcosa come 190.000 lire. Ad un Capo Stazione di 1ª cl. F.S. in servizio a Chiasso viene corrisposta un'indennità mensile di 460 fr. sv. (circa 70.000 lire). Pur con tale aggiunta il nostro stipendio resta molto al di sotto di quello di un pari grado svizzero. E il costo della vita è notevolmente più elevato che in Italia... Lei mi capisce... — Storaci sospira e scuote la testa. — E' vero — aggiunge poi — i nostri colleghi svizzeri non percepiscono la 13ª, non hanno assistenza malattie e le tasse che pagano (Comunali, Cantonali, Federali) sottraggono loro annualmente circa una mensilità di stipendio, ma la disparità delle retribuzioni resta sempre notevole...

* * *

Oltre ai 176 ferrovieri italiani, prestano servizio a Chiasso 145 tra Funzionari, Commessi e Sottufficiali della Guardia di Finanza: tutti del servizio « sedentario ». Altri 60, poi, sono addetti al servizio « attivo ».

I 145 dipendono dal dr. Romano Frazzini, un simpatico e cordialissimo molisano, che vive da 10 anni a Chiasso ed è tifoso (*guarda, guarda!*) di « Giallo Club », una trasmissione televisiva cui personalmente siamo molto affezionati e che — come tutti i programmi italiani, del resto — è molto seguita in questa parte della Svizzera.

— « Università della dogana », chiamano Chiasso... — ci dice il dr. Frazzini — perché qui abbiamo la possibilità di imbatterci nei più diversi tipi di materiale di importazione e di esportazione; dai macchinari più complessi, agli strumenti scientifici più delicati, alle merci più costose. Il controllo deve essere attento, scrupoloso ed eseguito con competenza... E, poi, c'è quello dei viaggiatori in transito, nei cui riguardi abbiamo eliminato quel carattere di « aggressività » che costituiva una forma di benvenuto non precisamente cordiale. Ci limitiamo ad eseguire saltuariamente una scrupolosissima visita in una o due vetture di un convoglio scelto a caso... Le vetture in questione vengono smontate...

— E i risultati?

— A volte, negativi; a volte, più che positivi... — Il dr. Frazzini sorride. — Troviamo sigarette nascoste nei posti più impensati: nelle toilettes, sotto le plafoniere dei compartimenti... — S'interrompe per prevenire una nostra domanda. — No, in genere non eseguiamo perquisizioni personali: solo di tanto in tanto. E il più grosso colpo l'abbiamo fatto quando, addosso ad un signore dall'apparenza rispettabilissima, abbiamo rinvenuto 172 grammi di vitamina $B_{12}$. Valore di ogni grammo 60.000 lire. Il conto lo faccia lei...

* * *

Un breve giro in città. Niente chiasso a Chiasso, se ci è consentito il facile gioco di parole. Per le vie linde, ordinate, tutto è molto tranquillo. Sembra addirittura che la gente parli sottovoce.

Dunque Chiasso non deve il suo nome a rumori, a strepiti che non ci sono affatto. E allora? Forse lo deriva dal latino « Classis » cioè sezione, quartiere; il che sarebbe giustificato dalle origini della cittadina, le cui case si raccolsero, via via più numerose, intorno ad un castello che le cronache danno per costruito fin dal 1156. Oppure dal francese « Chiasse »; e qui non vorremmo essere tacciati

**Il Capo Stazione Pr.le Asrael Bett (a destra) Delegato F.S. e l'Isp. di Staz. di 1.a Classe Ezio Mazzucchelli, Capo Stazione Svizzero**

**Si procede alla « spun**

La cabina di manovra sulla « Kinderwagen » (carrozzella per bambini)

essere definitivamente assegnato a Chiassofi ad occupare uno dei posti di pianta, trascorre un periodo di prova: al termine del quale il Delegato F.S. dice « sì » o « no ».

Per l'Assistente di Stazione X Y è « sì ». Il cav. Bett firma il rapporto: poi si alza e accompagna me e l'operatore fotografico al treno che ci riporterà al di là della frontiera. Si affianca a noi anche il sig. Mazzucchelli. Insieme, ci avviamo al controllo doganale. Un dubbio improvviso: forse anche noi stiamo facendo del... contrabbando, dato che abbiamo in tasca cioccolato per la moglie e sigarette per gli amici.

Dietro il bancone c'è un finanziere del servizio « attivo »: accenna un rispettoso saluto al cav. Bett e al sig. Mazzucchelli. Poi fissa, serio, noi « contrabbandieri ». Addio cioccolata alla moglie e sigarette agli amici, pensiamo allarmati. Ma il timore dura solo un attimo: il finanziere porta di nuovo la mano alla visiera e saluta anche noi. E' tempo di iniziare il viaggio di ritorno.

**Alberto CIAMBRICCO**

di irrispettosità, perché — stando ai vocabolari — « chiasse » vuol dire « escremento di insetto ». Ma la colpa, semmai, dovrebbe essere attribuita alle fiere di cavalli che — intorno al XV secolo — davano importanza al piccolo borgo del Canton Ticino.

Comunque, quali che siano le origini del suo nome, oggi Chiasso è una graziosa cittadina di circa settemila abitanti. La sua economia si basa essenzialmente sulle attività di una ottantina di case di spedizioni.

* * *

Torniamo nell'ufficio del cav. Bett per salutarlo.

Sta esaminando il rapporto che riguarda l'Assistente di Stazione X Y, che di recente è stato assegnato in esperimento alla stazione di Chiasso in seguito a domanda soddisfatta.

Già: perché il personale F.S. prima di

Il deposito bagagli « volante »

carri in transito

## PREMIO GUIDO MAZZALI - UFFICIO MODERNO

**Per iniziativa de « L'Ufficio Moderno », è stato istituito il Premio Guido Mazzali consistente in una grande medaglia d'oro, che verrà assegnata ogni anno al pubblicista che durante l'anno si sia maggiormente distinto come direttore-compilatore o redattore di una pubblicazione aziendale « House-organ » o di categoria, oppure come collaboratore di una campagna pubblicitaria di notevole livello, con la redazione di testi, creazioni di slogan, ideazione di motivi fondamentali**

**La Commissione presieduta dall'On. Roberto Tremelloni e costituita dai Signori: Massimo Alberini, Lorenzo Manconi, Antonio Palieri, Gino Pestelli, Dino Villani, Ignazio Weiss, Segretaria Gina Racheli, assegnerà il Premio prendendo in esame tutto il materiale raccolto dalla Segreteria, che le verrà sottoposto dagli interessati stessi o segnalato da altri entro il 30 settembre.**

**L'Assegnazione del premio avrà luogo con una cerimonia entro il 31 dicembre di ciascun anno.**

**La segreteria del Premio è in Via Cosimo del Fante, 10, Milano - Tel. 830.461.**

# *VECCHIO E NUOVO*
# nella locomotiva di manovra Gr. E - 321

Sono entrati recentemente in servizio i primi esemplari della locomotiva elettrica da manovra a 3.000 Volt — corrente continua — gr. E 321. E' un mezzo molto interessante sia dal punto di vista tecnico che da quello economico. Per la sua costruzione sono stati utilizzati, infatti, il telaio, il rodiggio e il biellismo delle vecchie locomotive a vapore gruppo 835, che stanno ormai per essere sostituite ovunque.

Al di sopra dei longheroni e dei praticabili, tutta la sovrastruttura è stata asportata e sostituita con le nuove apparecchiature.

Sostanzialmente, l'equipaggiamento è formato da un motore primario a 3000 Volt che aziona una macchina generatrice e, quindi, un solo motore di trazione, identico, per quanto riguarda l'indotto e la parte elettrica dell'induttore, a quello già in uso e largamente sperimentato da tempo sulle linee calabro - pugliesi. Questo motore ha una potenza continuativa di 190 KW.

La trasmissione del movimento dal motore all'asse centrale della locomotiva avviene tramite un riduttore con coppi e conica e cilindrica, funzionante in bagno di olio e lubrificato a pompa. Il rapporto totale di trasmissione è di 1/12,4.

La regolazione della velocità e l'inversione di marcia si ottengono manovrando un controller a comando manuale, con il che si ha la variazione dell'eccitazione indipendente della generatrice.

Mediante speciali accorgimenti adottati sul gruppo primario motore-generatrice, è stato possibile ridurre al minimo indispensabile e semplificare i circuiti ausiliari, con l'eliminazione dei costosi motori diretti a 3000 Volt per i motocompressori.

Particolare notevole è che la E 321 è stata fornita di un circuito completo per l'erogazione del riscaldamento centrale. Questa attrezzatura permette di utilizzare la locomotiva anche come cabina mobile per l'erogazione del riscaldamento preventivo alle vetture in attesa di partenza e prima che giunga il locomotore titolare.

Inoltre si può usare la E 321 per prove e collaudi delle apparecchiature delle carrozze.

Dalla trasformazione delle 835 si otterranno in totale, almeno per ora, 50 E 321 e 10 rimorchi motori.

Questi ultimi sono del tutto simili alle E 321, ma privi di cabina e di trolley, perché senza conducente. L'alimentazione avviene tramite il trolley della E 321 ad esso accoppiata. Dato che i due mezzi formano un complesso unico, è possibile ottenere uno sforzo di trazione doppio, realizzando notevoli economie di personale di condotta. Tale sforzo è stato giudicato sufficiente ad eseguire tutte le manovre che si possono presentare sulla nostra rete.

L'apparecchiatura elettrica per le E 321 e per i rimorchi motori è stata progettata e fornita dalla Ditta Tecnomasio Italiano Brown Boveri, mentre la trasformazione delle vecchie locomotive a vapore ed il montaggio delle nuove attrezzature sono state eseguite nella Officina Locomotive F. S. di Verona.

Con la trasformazione delle 835 è prevista la possibilità di ottenere oltre che locomotive di manovra elettriche, anche locomotive diesel. Rispetto alle E 321, queste locomotive avrebbero soltanto il motore diesel anziché il motore primario a 3000 Volt, conservando il resto dell'apparecchiatura.

Le soluzioni al dilemma del «rinnovarsi o perire», postosi già da tempo alle F.S. come a tutte le altre ferrovie del mondo, trovano nella E 321 il loro alfiere e la loro espressione più genuina.

Certamente il buttare tutto in un cantuccio e rifare «ex novo» la ferrovia, nella sua accezione più vasta, avrebbe risolto brillantemente ogni guaio e creato una rete modello. Che ridda vertiginosa, però, di migliaia di miliardi! Meglio non pensarci, tanto più che nessuna amministrazione avrebbe potuto sopportare un tale onere finanziario, tantomeno la nostra.

La soluzione adottata dalle F.S., quella cioè di costruire gradatamente «ex novo» gli strumenti per soddisfare le mutate esigenze del traffico e contemporaneamente ammodernare il già esistente patrimonio ferroviario, era quella che appariva la più semplice e naturale. Tutto dipendeva da quel che i tecnici ferroviari erano in grado di realizzare con il vecchio materiale e con la minore spesa. Ed i nostri se la sono cavata bene.

**Michele DARD**

---

# A ROMA TERMINI
# IL PRIMO "DIESEL"

*Un bel mattino, circondato dalla curiosità del personale e del pubblico che affolla sempre i marciapiedi, è arrivato anche qui, con i suoi colori vivaci e con le sue cromature lucide, il primo «Diesel», il nuovissimo locomotore da manovra della serie 225 costruito nelle Officine della Stanga di Padova su licenza della Jenbacher-Werke.*

*Siamo saliti nella cabina di manovra, elegante come quella di un panfilo, ed abbiamo parlato con l'A.M. Romolo Orfei. Da cinque anni il «Sor Romolo» correva su e giù nel piazzale con la «caffettiera» (leggi 835); avrà fatto così un percorso pari almeno due volte alla circonferenza del globo.*

*— Adesso niente più viso nero e abiti sporchi, vero?*

*— Naturalmente.*

*— Come trova la sua nuova macchina?*

*— Ottima sotto ogni aspetto.*

*— E la guida?*

*— Semplicissima.*

*— Pensa che queste macchine potranno vantaggiosamente sostituire tutte le locomotive nel servizio delle manovre?*

*— Sì, però noi macchinisti siamo molto preoccupati perchè è stato abolito l'assistente.*

*Ma ecco che il manovratore, il quale frattanto ha agganciato una dozzina di pesanti carrozze, soffia nel suo fischietto e fa segni con la bandiera:*

*— Annamo, meccà, a diciottooo!*

*Scendiamo in fretta mentre Orfei aziona il volante dell'acceleratore e aumenta il numero di giri. La colonna si muove per l'ennesimo viaggio che non raggiungerà mai una stazione, nemmeno la più vicina.*

**LOFFR.**

# Quasi un'autorimessa il nuovo carro merci

◀ Operazione carico

Il giorno 28 febbraio, in uno scalo di Roma, è stato presentato al Direttore Generale il carro per il trasporto delle automobili.

Il nuovo mezzo è a due piani, ha una lunghezza di m 14,60, il passo di m 8,40 ed una tara di 14 tonn.

Il problema di iscrivere il carico disposto sul piano superiore nella sagoma limite internazionale, è stato risolto ribassando il piano inferiore, sul quale si trovano quattro piste a canale. Le due centrali accolgono le auto di maggiori dimensioni, mentre le due laterali e quelle centrali, servono per le auto con carrozzeria di minore ingombro.

Queste le possibilità di carico sul piano inferiore:

| Tipo di macchina | Peso unitario (kg) | Numero |
|---|---|---|
| Fiat 1800 | 1215 | 3 su un'unica fila |
| Fiat 1100 | 880 | 3 su un'unica fila |
| Fiat 600 | 600 | 8 su due file di quattro |
| Fiat 500 | 470 | 8 su due file di quattro |

Il piano superiore ha invece solo due piste centrali per il carico su di un'unica fila. Sul piano superiore è perciò possibile sistemare:

| Tipo di macchina | Peso unitario (kg) | Numero |
|---|---|---|
| Fiat 1800 | 1215 | 3 su un'unica fila |
| Fiat 1100 | 880 | 3 su un'unica fila |
| Fiat 600 | 600 | 4 su un'unica fila |
| Fiat 500 | 470 | 4 su un'unica fila |

In totale quindi il carro può trasportare 6 auto Fiat 1800 o Fiat 1100 oppure 12 auto Fiat 600 o Fiat 500.

Il piano superiore è costituito da tre parti, una delle quali, quella centrale, è fissa. Le due estreme, invece, sono cernierate sulla centrale e possono perciò essere inclinate verso il basso a mezzo di appositi verricelli, di cui ogni carro è fornito.

* * *

Ciascun rotabile ha, poi, in dotazione due rampe amovibili che, unite alle due parti inclinabili del piano superiore, consentono di costituire una passerella continua sulla quale le auto possono accedere dalla banchina di carico al carro stesso. Le rampe amovibili possono inclinarsi leggermente verso l'alto, il che consente di agevolare l'ingresso delle auto al piano inferiore.

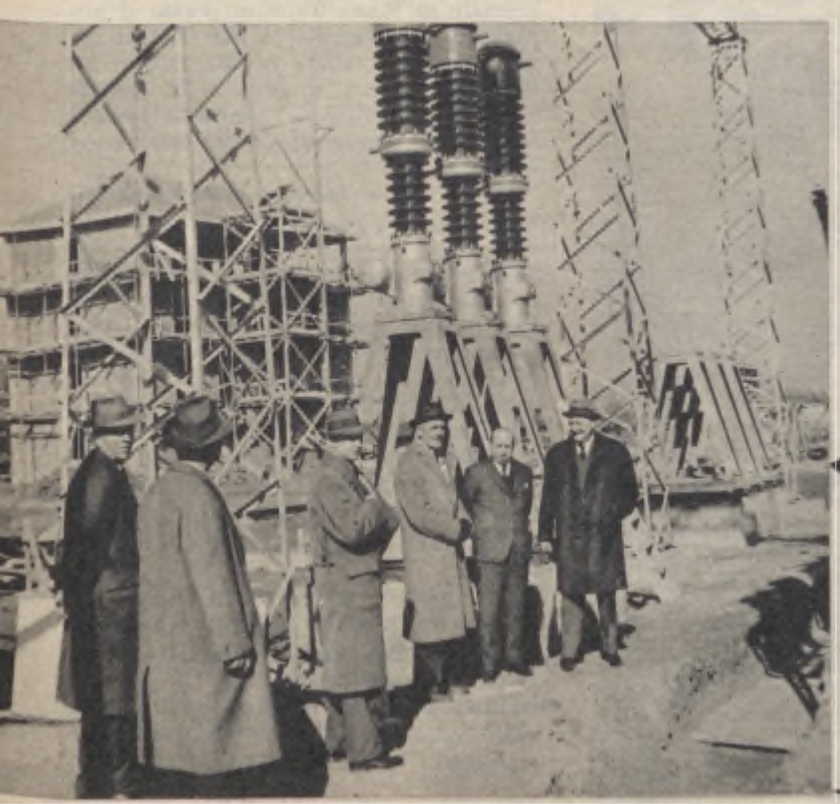
Il procedimento di carico è, perciò, estremamente semplice. Dalla banchina di testa l'auto può accedere al piano inferiore o superiore del carro attraverso la rampa amovibile, procedendo o con manovre di alaggio effettuate con l'apposito verricello oppure usando la forza del motore.

E' stata considerata anche la possibilità di far passare le auto da un carro all'altro sia sul piano inferiore sia su quello superiore. Per farlo si possono utilizzare appositi ponticelli articolati applicati su ciascuna testata.

Così il parco dei carri merci specializzati si è arricchito di nuovi mezzi che soddisfano una esigenza molto sentita, perché daranno modo di ridurre notevolmente il costo per il trasporto delle automobili. E la loro utilità si rivelerà in pieno all'entrata in vigore del prossimo orario estivo che prevede l'intensificazione dei cosiddetti treni «auto-couchettes» ossia di quei convogli che permettono ai viaggiatori di portarsi dietro le loro macchine.

I carri verranno infatti utilizzati sulle relazioni Roma-Milano e Roma-Bolzano e nella composizione di un nuovo treno Milano-Brindisi in coincidenza a Milano con l'«auto-couchettes» da e per Parigi e da Brindisi con il Traghetto da e per la Grecia.

**MIDA**



**Il Vice Direttore Generale, ing. Cirillo, accompagnato dal Direttore del Servizio Impianti Elettrici, ing. Leppo, e dall'Ispettore Capo Superiore del Servizio Lavori e Costruzioni, ing. Palladini, e dai Funzionari locali, ha visitato lo scorso mese i lavori connessi all'attivazione della T.E. sulla linea Novara-Torino e alla trasformazione della T.E. da corrente alternata a corrente continua sulla linea Alessandria-Torino. I lavori procedono alacremente e saranno ultimati prima del cambiamento di orario del maggio prossimo. (Nella foto: gli alti Funzionari in visita al Centro Smistamento linee primarie F.S. a Nichelino, nei pressi di Torino).**

NOZZE D'ORO PER IL D.L. DI ROMA S. LORENZO

# MEZZO SECOLO TRA IL VAPORE E LA T.E.

**Creato per le esigenze della trazione a vapore il Deposito di San Lorenzo ha dovuto via via adeguarsi a quelle della trazione elettrica con un processo evolutivo che è tutt'ora in atto**

In uno dei quartieri più popolari di Roma, tra la sempre più congestionata piazza di Porta Maggiore, col suo traffico intenso ed il flusso ininterrotto di folla verso le pensiline tranviarie, e il silenzio grave del Campo Verano, sorge l'Officina e Deposito Locomotive di San Lorenzo.

Un ingresso squallido, da vecchia caserma militare. Muri stinti, cancelli arrugginiti, un aspetto vetusto che ritroveremo anche all'interno, dove però è ampiamente riscattato dal fervore di un traffico e di un lavoro senza soste.

Il Deposito Locomotive non può definirsi un impianto moderno e del tutto funzionale (la sua costruzione risale al 1911), ma, per la complessità delle attrezzature e servizi, per le sue officine e per il numero e la varietà dei mezzi in dotazione, è il più importante della nostra Azienda.

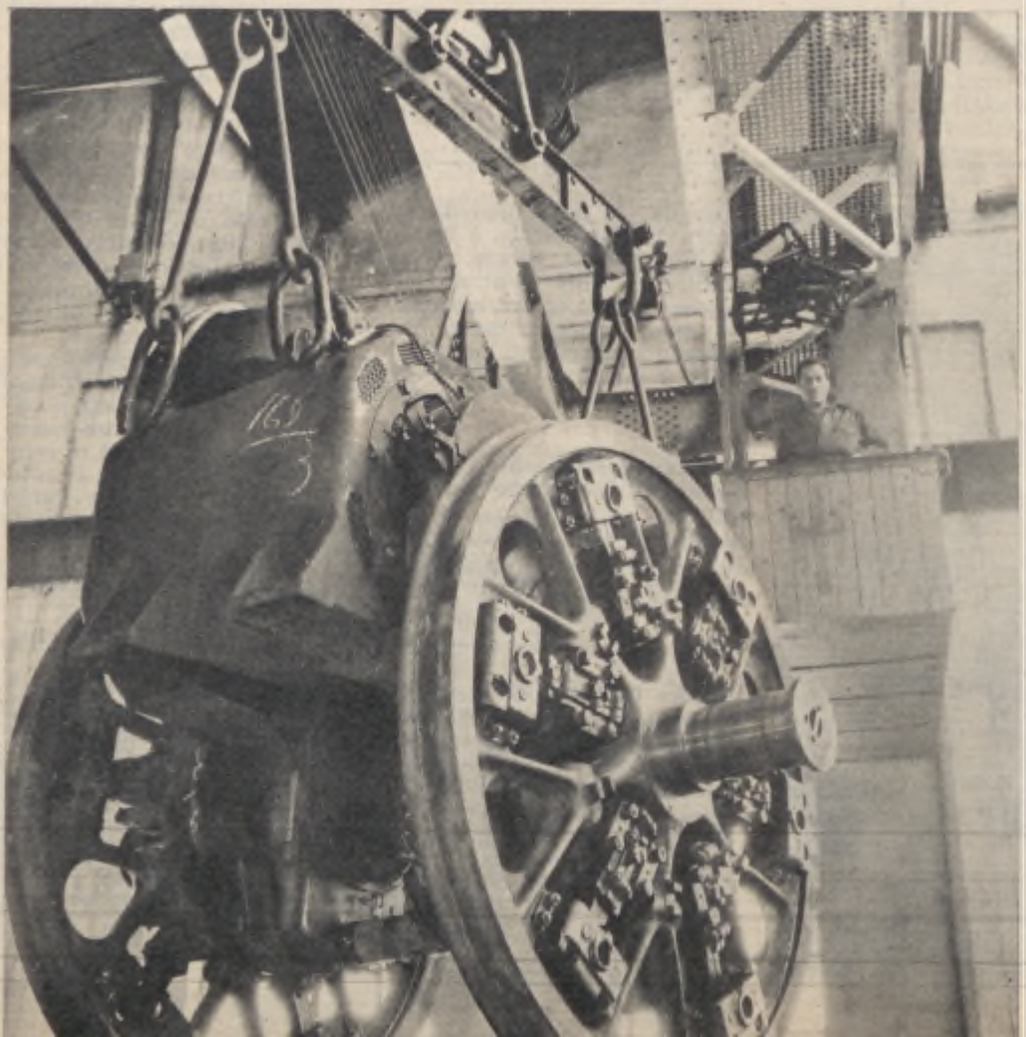
Ci accompagna nella visita il Titolare, Capo Deposito Sovraintendente Cav. Emilio Di Giovanni. E' un romagnolo di vecchio stampo, severo e ad un tempo paternamente sollecito col personale, e vanta una brillante carriera. Entrato in servizio nel 1917, fu tra i primissimi a frequentare i corsi per la trazione elettrica a corrente continua: per la sua competenza fu nominato istruttore e da allora intervenne sempre, in qualità di esperto, ai collaudi di nuovi mezzi, dal « *626* » al *Settebello*. Autore di varie pubblicazioni tecniche (una, recentissima, sul nuovo locomotore 646), Di Giovanni è un uomo modesto che non ama parlare di sé. Ma noi sappiamo anche che, malgrado la sua nota fede repubblicana, negli anni dal '32 al '40 fu sempre scelto per condurre tra Bologna e Roma i raccomandatissimi treni Reali e Presidenziali del tempo.

Prima del 1911, ci spiega la nostra guida, esistevano in Roma due Depositi locomotive: uno, per il servizio viaggiatori, allineava i suoi capannoni sul piazzale di Roma Termini presso il muraglione prospiciente la via Giolitti ove sorge oggi la cabina A.C.E.; l'altro, per il servizio merci, sorgeva nella stazione Tuscolana, nell'area occupata attualmente dal Magazzino Meccanismi e Attrezzi.

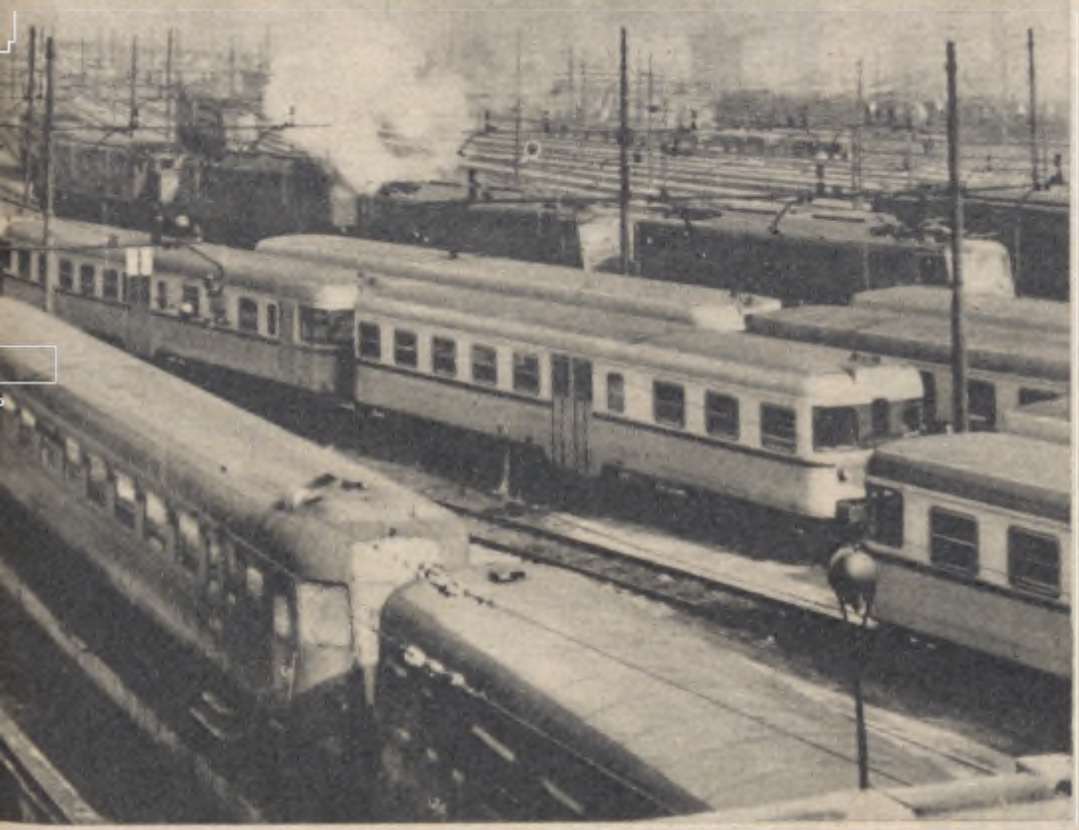
Creato per le esigenze della trazione a vapore, il Deposito di S. Lorenzo ha dovuto via via adeguarsi a quelle della trazione elettrica e dei mezzi a combustione interna. Un processo evolutivo che è tuttora in atto, con grandi lavori di ammodernamento e ampliamento, con l'adozione di sempre più efficienti attrezzature. Ed ecco qualche dato sull'impianto: 1800 uomini in forza, 120 tra locomotori ed elettromotrici, 75 automotrici, 28 locomotive in servizio e 50 accantonate per la demolizione, 9 Diesel e 20 motocarrelli da manovra, carri soccorso, trattori e carrelli stradali.

Gli impianti di S. Lorenzo occupano un'area dal profilo vagamente triangolare di circa 56 mila mq. compresa tra le stazioni di Roma Termini, S. Lorenzo, Tiburtina e Parco Prenestino alle quali sono collegati mediante binari di allacciamento.

Controllo del motore della locomotiva elettrica E 428



Scorcio del D.L. di Roma S. Lorenzo



I locomotori di S. Lorenzo raggiungono Milano, Reggio Calabria, Bari, Ancona, Pescara, Trieste Bolzano Genova e Torino. Un carosello quotidiano di centinaia di migliaia di chilometri su tutta la Penisola, dalle brume di Lombardia al sole di Calabria, dal Tirreno alle nevi d'Abruzzo.

Nel piazzale, presso i fabbricati degli uffici, due lapidi circondate di piante e fiori; una ricorda i caduti nel tragico bombardamento del 19 luglio '43, l'altra quelli della guerra '15-18. Tra questi « *L'AIUTO MACCHINISTA ENRICO TOTI* », il bersagliere romano che scagliò la sua stampella contro il nemico.

Al deposito del carbone una grande gru a ponte scorrevole a due tramogge provvede al rifornimento delle locomotive. Più avanti, alcune automotrici sono in fila per « fare il pieno » di nafta prima della partenza. L'addetto al rifornimento mi dice che ogni giorno i capaci depositi erogano circa dodicimila litri di carburante. Penso mentalmente quanti chilometri potrebbe percorrere il mio vecchio *topolino* con la stessa quantità di benzina.

Le due grandi rimesse circolari con la loro tipica architettura caratterizzano l'impianto. Nella Rimessa « A » sono ospitate le locomotive e i « Diesel », nella « B » i locomotori e le automotrici.

Il Capo Tecnico Sovraintendente Ivet Petruccioli fa gli onori di casa quando entriamo nelle Officine per la media e piccola riparazione, che egli dirige.

Alle macchine utensili (tutte di tipo moderno: dai torni paralleli alle fresatrici, dalle limatrici ai trapani) lavorano i nostri abili operai.

Man mano scopriamo con quanta cura e competenza si eseguono in queste officine tutti i controlli che devono garantire la sicurezza di marcia dei mezzi di trazione. Ecco qui un apparecchio che rassomiglia stranamente a un televisore. Il tecnico che vi lavora si chiama Giorgio Bibi, è operaio specializzato ed ha frequentato un apposito corso a Firenze. Ci spiega che sta adoperando un apparecchio « *SIEMENS A ULTRASUONI* », capace di rivelare, su uno schermo luminoso, anche il minimo difetto del materiale, verificatosi per cause di esercizio.

In un altro reparto conosciamo uno « *specializzatissimo* » che si occupa della riparazione e rettifica dei PANTOGRAFI: Remo Del Monte, operaio di 1 cl.ª Qualche chiarimento tecnico e due parole amichevoli. Del Monte ci rivela sorridendo il suo più grave problema: tre figlie da maritare!

Fausto Passi, Antonio De Santis, Primo d'Antoni, sono i *maghi* del freno. In uno speciale laboratorio, nel quale mediante particolari attrezzature vengono riprodotte le condizioni reali esistenti sul locomotore e sui rotabili, essi riparano e registrano a puntino i rubinetti di comando del freno continuo.

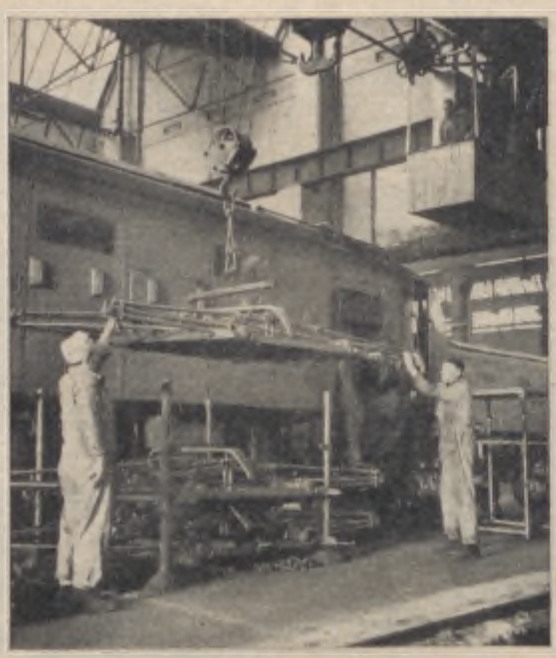
Assi, pantografi, freni: sono questi i vertici di un peculiare triangolo che racchiude il segreto della sicurezza di marcia alle alte velocità.

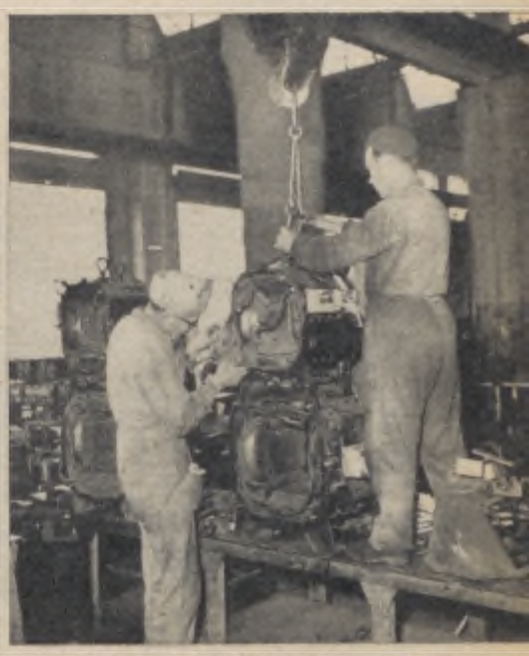
La sicurezza del viaggio in treno, prima ancora che sulla linea, nasce qui, da questi minuziosi controlli: e gli uomini conoscono in pieno le proprie responsabilità.

E' già passato mezzogiorno quando usciamo dalle officine. Di Giovanni e il suo 1° Aggiunto, il C.D. Sup. Romano Di Biagio, vogliono offrire l'aperitivo.

C'è, nei locali della Mensa, la caratteristica euforia dell'ora del pranzo. Vociare allegro, odore di maccheroni e tintinnare di bicchieri. Molti di questi uomini saranno tra poco in una cabina di guida, silenziosi e attenti, gli occhi fissi a decifrare il linguaggio policromo dei mille segnali che corrono incontro al treno.

**Domenico LOFFREDO**





Al reparto revisione pantografi - Controllo del materiale all'apparecchio ultrasuoni

# UN "RICOSTITUENTE" PER LE TRAVERSE

(DAL NOSTRO INVIATO)

*LIVORNO, febbraio*

A Livorno il cantiere per antonomasia è quello navale. Quando giungo all'ansa del canale dei navicelli e chiedo ad alcuni passanti notizie sull'ubicazione del «cantiere iniezione legnami» vedo volti perplessi o sorpresi. Forse pensano che io aggiunga quell'«iniezione legnami» per un vezzo da pignolo raffinato, ma che insomma si tratti solo e semplicemente del solito «cantiere».

Per fortuna la meta è ormai lì a due passi. Ancora un po' di strada ed ecco un grande piazzale ricolmo di traverse, intersecato dai binari dei raccordi e da quelli del tortuoso tracciato decauville. Nella bianca palazzina che sorge a un lato del piazzale incontro il capo dell'impianto ing. Crescentini, e il suo collaboratore signor Pardini, Capo Tecnico P.le.

Un incontro cordiale, qualche battuta di spirito.

— Quello... non è il deposito delle siringhe — dice sorridendo l'ing. Crescentini indicando uno dei capannoni allineati sul piazzale.

Già, perché il fatto che vi sia una «iniezione» sia pure nei legnami, fa pensare che venga praticata con siringhe. Siringhe speciali, naturalmente, con aghi adeguati.

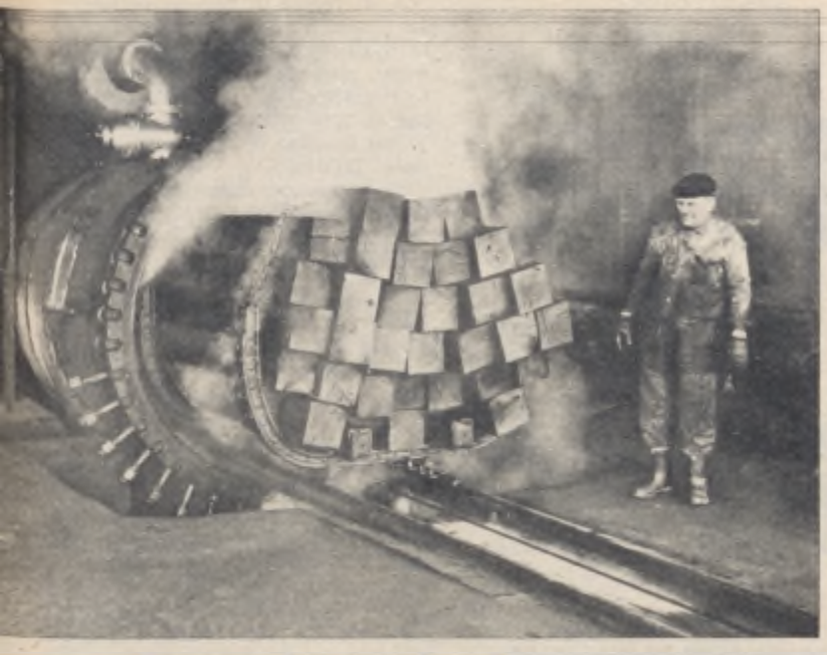
Scoprirò poi il perché e il percome di queste iniezioni.

Mi dicono intanto che nel cantiere lavorano centodieci ferrovieri, impiegati, tecnici ed operai, che amministrano, manipolano e lavorano il legname occorrente per l'armamento dei binari. Ed ecco le spiegazioni. Se venissero impiegati allo stato naturale, le traverse, i legnami da scambi e quelli da ponti, in breve tempo subirebbero l'opera di corrosione degli agenti fisici ed atmosferici, con conseguenze facilmente immaginabili. Per prolungarne per molti anni la resistenza, è necessario sottoporre il materiale ad una vera e propria cura ricostituente, con funzione antisettica ed antivegetativa.

In un capannone-officina una squadra di operai attende alla lavorazione preliminare delle traverse. Il legname, mi dice l'ing. Crescentini, è ricavato dalle piante di rovere, cerro e faggio. Dopo una stagionatura da sei ad otto mesi all'aria aperta, le traverse sono sottoposte alla spianatura ed alla foratura meccanica nei punti di attacco con le rotaie. Invece, il legname da scambi e da ponti, già pronto, è avviato direttamente dal piazzale al capannone delle iniezioni.

Accolti dal ronzio delle seghe elettriche e dal ritmico fragore degli attrezzi di officina, assistiamo all'operazione di accoppiamento delle traverse destinate alle giunzioni delle rotaie. Questo genere di lavorazione — che comprende, oltre alle normali spianature e forature, la saldatura meccanica delle coppie di traverse — richiede una particolare precisione doven-

**In questa pagina, in alto: una panoramica del cantiere. In basso: le traverse vengono avviate all'autoclave. Nella pagina a fianco: le traverse durante e dopo la fase dell'iniezione**



dosi ottenere, da due pezzi singoli, una traversa doppia perfettamente orizzontale e compatta.

Nel capannone centrale, detto « sala macchine » o delle iniezioni (finalmente siamo al dunque!) si avverte un acre odore di olio di catrame misto a tenui vapori. Il vasto locale è intersecato da un'intelaiatura di sottili tubature che collegano i vari meccanismi ed apparecchi; tra le caldaie, i serbatoi ed i compressori, troneggia il cilindrico cassone dell'autoclave, la cui apertura si affaccia all'esterno. Suddivisi in più turni, tecnici ed operai si alternano giorno e notte per assicurare il funzionamento del macchinario durante il ciclo produttivo delle 24 ore.

Ci portiamo all'imboccatura dell'autoclave nel momento in cui giunge un convoglio di otto carrelli carichi di traverse lavorate. Una piccola locomotiva diesel elettrica spinge i carrelli nell'interno dell'autoclave e, subito dopo, un operaio ne chiude il portello. Ha così inizio l'operazione della iniezione. Cosa avviene nell'interno dell'autoclave? Le spiegazioni dell'ing. Crescentini sono chiarissime. Le traverse vengono completamente sommerse dal flusso dell'olio di catrame pompato dal serbatoio ad una temperatura di cento gradi e ad una pressione di 12 atmosfere. Il bagno ha una durata diversa, secondo la qualità del legname; se le traverse sono di rovere o di cerro, l'operazione si compie in quattro-sei ore; se di faggio, in sette-otto ore. In quest'ultimo caso, anzi, il bagno Rueping (si chiama così) viene ripetuto per una seconda volta e per la stessa durata, trattandosi di legname più delicato. Al termine dell'operazione, il liquido è aspirato nell'apposito serbatoio ed i carrelli vengono ricondotti all'aperto con il carico del legname, che ha assunto un colore nero sfumato per effetto della iniezione.

Qualche cifra sulla produzione. Ogni giorno vengono iniettati, in media, circa 1250 pezzi tra i vari tipi di legname, con una produzione annua che si aggira sui 350.000 pezzi. Si ha inoltre un movimento medio, per ciascuna giornata lavorativa, di dodici carri in partenza ed altrettanti in arrivo con il materiale grezzo, ed un movimento annuo di circa 3.500 carri in entrata ed un egual numero in uscita.

Visitiamo infine il laboratorio dell'impianto, in cui si svolge la ricerca di nuovi procedimenti di iniezione, ed i locali del refettorio, degli spogliatoi e dei bagni, recentemente adeguati, con una moderna attrezzatura, alle esigenze dell'impianto.

E il personale? Il Capo dell'Impianto ne fa un lungo, convintissimo elogio. Competenza, attaccamento al lavoro, impegno, solidarietà qui non mancano davvero. Si viene volentieri a lavorare al cantiere e si fa il possibile per restarci. Molti lavorano qui da oltre vent'anni, alcuni da oltre trenta, come Emilio Antico, Guido Aiazzi e Cesare Farulli, che costituiscono la vecchia guardia dell'impianto.

— Se le traverse che ho « lavorato » io — ci dice Farulli, col suo rotondo accento livornese — erano « pioli » di una scala, arrivavo in Paradiso.

**Alberto D'ERRICO**

# *Il 125° anniversario delle "DEUTSCHE EISENBAHNEN"*

*Ecco la locomotiva del treno, appositamente ricostruito, col quale il 7 dicembre 1960 sono stati condotti da Norimberga a Fürth gli invitati alle cerimonie indette dalle Ferrovie Federali per celebrare il loro 125° anniversario.*

*Un viaggio in tutto simile a quello effettuato il 7 dicembre 1835 dal primo convoglio ferroviario tedesco.*

*La locomotiva, sulla quale si vede il macchinista in divisa del 1835, è una perfetta riproduzione dell'originale « Der Adler » (L'Aquila) che fu costruita da Giorgio Stephenson in Inghilterra, e viaggiò in testa al primo treno in circolazione su una strada ferrata tedesca.*

*Ecco le principali caratteristiche della locomotiva: peso totale tonn. 14,22; diametro delle ruote motrici mm 916; pressione 3,3 atmosfere; potenza 41 HP; velocità max. 40 Km/h. (G.G.).*

# CON PAPÀ IN RUSSIA

Siamo stati in Russia! Dopo aver partecipato a tante conferenze orario nei paesi occidentali, i russi hanno organizzato quella del '60 a casa loro, a Leningrado. Una novità gradita per i funzionari interessati di tutte le Ferrovie europee, che hanno accolto con piacere e curiosità l'invito. Io ci sono entrata per il rotto della cuffia: papà non voleva portarmi per via dei miei esami, ma trattandosi per l'appunto di « letteratura russa », ha finito col mollare. E poi altrimenti, a cosa sarebbe valso lo studio del russo?

Partenza da Vienna. Mosca ha fatto le cose in grande: due treni straordinari, uno da Vienna e uno da Berlino per raccogliere le delegazioni europee, circa 400 persone. Tutte carrozze-letto di modernissima costruzione, di una eleganza vistosa, un po' barocca, con cabine a due posti, presa di corrente a 220 volts per il rasoio elettrico e le iscrizioni pure in italiano. Papà mi dice che sono vetture RIC, costruite cioè secondo le norme del Regolamento Internazionale Carrozze; possono circolare sia in Russia che sulle nostre linee perché i carrelli vengono sostituiti quando cambia lo scartamento della linea (in Russia più largo del nostro).

Un esame più accurato delle attrezzature, per me comode e ben sistemate, suscita le critiche dei più anziani. L'imbottita, fatta all'uso orientale, scappa da tutte le parti. Quanto a me confesso che ho dormito benissimo: ma forse è un pregio dell'età.

In tutti gli scompartimenti c'è poi un altoparlante che, in territorio sovietico, trasmetterà ininterrottamente canzoni, spesso italiane.

Facciamo conoscenza con Dimitri, il conduttore russo: tipo semplice, serio, compostissimo nella divisa color marrone, restio ai primi approcci, tanto che non voleva essere fotografato con noi. Poi, piano piano, si è sciolto e siamo diventati amicissimi.

Controlli doganali e di polizia, cecoslovacchi e polacchi: rapidi — se considerati uno per uno — ed accurati ma, nel complesso, lunghi, dato che siamo in tanti, e fastidiosi perché capitati spesso in piena notte.

Dimitri cerca di rompere la monotonia del viaggio servendoci spesso, in giacca bianca, un biondo *ciaj* (tè), di prammatica sulle vetture russe.

Al mattino successivo giungiamo al confine, a Brest Litowsk: una imponente stazione, grigia e massiccia, ci dà il primo saluto. Si cambia la moneta (10 rubli per un dollaro al cambio turistico) e si cambiano i carrelli alle nostre vetture. L'operazione viene fatta su un binario speciale, in 40 minuti, con binde elettriche che sollevano le casse delle vetture, mentre di sotto vengono sfilati i carrelli nostrani e giungono quelli russi, più larghi, che vengono rapidamente adattati alle casse.

Approfittando dell'intervallo facciamo colazione nel grande ristorante di stazione: prendiamo così contatto col menù internazionale russo, stampato in sei lingue fra le quali il cinese.

Ritroveremo l'identico menù in tutti i ristoranti russi comprese le carrozze-ristorante. La lista delle vivande è lunghissima e variatissima: ogni locale indica però il prezzo solo per le pietanze che può servire e che, di regola, non sono poche. La colazione è quella normale: tè o caffè, pure questo con limone, pane bianco o nero, burro e marmellata: c'è però gente che mangia abbondantemente di prima mattina, com'è d'uso nei paesi nordici.

Ci servono cameriere con grembiulino e cresta bianca: non c'è servizio da pagare e alcune rifiutano la mancia.

Si riparte spostando l'orologio in avanti di due ore per adeguarlo all'ora di Mosca. Trainato da una potente locomotiva a vapore il treno si lancia nella infinita pianura, lievemente ondulata, interrotta spesso da vastissime foreste di abeti prima e di betulle poi. Si vedono poche strade, più che altro piste battute, e poche casette di legno dall'aspetto malinconico. Rare le fermate. Il treno corre sempre diritto, a velocità non molto elevata attraverso la pianura che si rivela sempre più solitaria, sempre più sterminata.

Non vi sono curve, non vi sono gallerie e niente salite: solo ogni tanto qualche ponte ha messo alla prova gli ingegneri russi, assai meno tormentati, comunque, dei loro colleghi italiani.

Nelle stazioni la prima cosa che ci colpisce sono le donne al lavoro: donne capi-stazione, donne manovali, donne verificatori. Di regola sono piccole e grassotte, piuttosto goffe negli abiti maschili.

Inconsuete le dimensioni dei carri ferroviari, tutti a carrelli, con portata quasi doppia dei nostri.

Verso le 12 del secondo giorno di viaggio, preannunziata da grandi fasci di binari e da grandi blocchi di nuove costruzioni, ecco finalmente Leningrado.

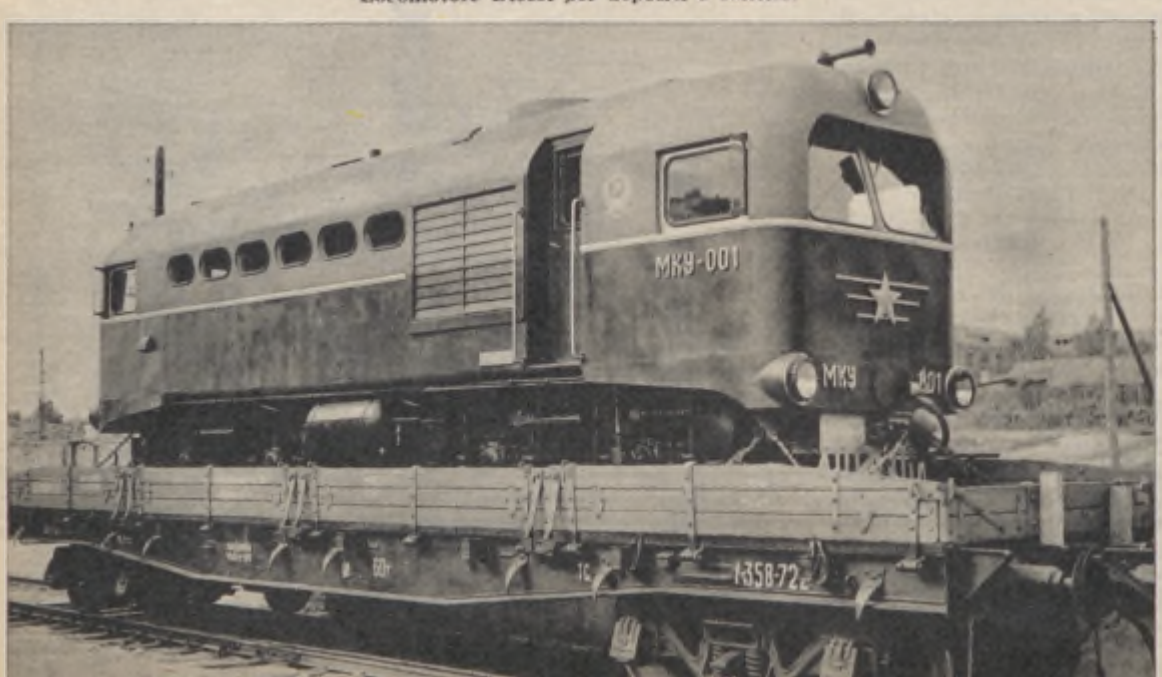
La stazione è piena di folla curiosa e silenziosa. Nell'atrio, una statua di Lenin. Ne vedremo di simili un po' dappertutto.

In comodi autobus percorriamo la Prospettiva Nevski e raggiungiamo l'albergo (l'Europejskaja), ove ci raggiungono subito i bagagli. L'esattezza e la puntualità saranno le caratteristiche che avremo più volte occasione di notare nei russi, insieme ad una accentuata metodicità che diventa purtroppo lentezza nel servizio di ristorante.

Il tempo nuvoloso, insieme ad una certa patina di vecchio dei palazzi e di *démodé* nelle persone, assai modestamente vestite, contribuiscono a rendere assai grigia e triste la prima impressione.

Anche l'albergo, un vecchio e grande palazzo con scaloni, sale e vaste camere ha lo stesso aspetto antiquato con la sua scarsa illuminazione, i suoi numerosi *abat-jours* e le sue segretarie con scrivania che, ad ogni piano, custodiscono le chiavi delle camere. I prezzi delle camere non sembrano cari: 40 rubli (circa 2500 lire) al giorno, una camera grandissima a due letti con bagno.

**Locomotore Diesel per depositi e cantieri**



**Il macchinista Nikolay Uskov ritira la sua locomotiva al deposito di verifica di Likhobory alla periferia della capitale**

Si mangia nel grande ristorante all'ultimo piano ove giungiamo con un ascensore manovrato da una matura signora, che legge sempre libri o riviste. Questo interesse alla lettura è una caratteristica che riscontreremo un po' dovunque e specie tra i viaggiatori degli autobus e nella metropolitana.

Tanto il nostro albergo che l'Astoria (i due più grandi alberghi riservati ai turisti stranieri di classe) hanno pretese di gran lusso: portieri in livrea, con barba fluente, sempre silenziosi ed immobili, gran ristorante con orchestra la sera, *hostess* poliglotte dell'Intourist, giovani e carine, che vi consigliano nella scelta del menù e dei vini o che potete utilizzare come guide. E, già che siamo arrivati al ristorante, esauriamo l'argomento dei cibi: fra gli antipasti predominano naturalmente il caviale nero e rosso e lo storione. Fra le minestre, ottima quella di brodo di pollo e tagliolini di pasta (che sembra fatta in casa); vi è inoltre il *borstc*, brodo rosso di barbabietola e pezzi di carne, molto piccante nella sua specialità «moscovita». Vi è pure la «*solijanka*», un brodo di pesce che ha suscitato commenti contrastanti. Fra le pietanze, ottimi gli arrosti di pollo o di maiale, ridotte di misura le bistecche, generose e saporite le cotolette. Contorni sopratutto di patate e, infine, dolci e gelati eccellenti e spesso monumentali.

La birra (di Riga o di Mosca) non mi è piaciuta molto e così pure i vini di Crimea, di Georgia o del Caucaso: piuttosto dolci quelli rossi e un po' aciduli quelli bianchi. Ottimi quelli da dessert, simili al Porto e al Malaga. Tremenda l'acqua: quasi sempre di sapore solforoso o al cloro, tant'è vero che papà, dopo qualche esperienza, trova opportuno seguire l'uso locale e pasteggia allegramente con vodka, della quale preferisce la varietà «Stalynskaja» alla «Moskowskaja». Ho visto quest'ultima anche in Italia, al prezzo di L. 1600-1800 alla bottiglia di un litro (sul posto costava 27 rubli). La spesa per un pasto, sia in albergo che nei ristoranti oscilla fra 10 e 20 rubli, ossia lire 620-1240, al cambio turistico di Lire 62 per un rublo. I vini sono cari anche perchè in albergo li servono in bottiglia, che costa circa 30 rubli.

Ma ora che abbiamo sistemato lo stomaco parliamo della città e dei suoi abitanti.

Il pomeriggio del giorno di arrivo anche papà è libero ed usciamo insieme. Percorriamo la Prospettiva Nevski (lunga 5 Km.), fiancheggiata da grandi palazzi, non molto alti, tutti con negozi di vario genere dalle mostre assai modeste. Molti di essi hanno all'esterno l'insegna luminosa al neon, sì che alla sera la interminabile via prende un aspetto scintillante, quasi fiabesco per le luci colorate che si perdono all'infinito.

In fondo, dalla parte della Neva, scintilla la cupola dorata e illuminata dell'Ammiragliato, svelta e simpatica costruzione che in tutte le pubblicazioni russe costituisce il simbolo di Leningrado.

Per la strada gran movimento di pedoni sui larghi marciapiedi: molti filobus ed autobus, poche auto ma di tipo moderno.

La città non ha subito distruzioni dalla guerra, mi dicono, ed infatti non si vedono rovine.

La sua urbanistica è meravigliosa, con strade larghe, dirite che vanno verso la Neva, come la Prospettiva Nevski, o che la fiancheggiano. Vari canali, assai larghi, come la Fontanka, l'attraversano con ponti e ponticelli che la movimentano piacevolmente. Grandiosi e numerosi sono i ponti sulla Neva.

Pietro il Grande aveva fatto le cose veramente in grande e l'impronta italiana, data dagli architetti da lui chiamati ai primi del '700 (particolarmente il Rastrelli, se ben ricordo), contribuisce a renderci simpatica la città col suo stile predominante, tra barocco e neo classico.

Passiamo di fronte alla chiesa della Madonna di Kazan (che somiglia un po' a S. Francesco di Paola a Napoli), ora museo dell'Ateismo e giungiamo infine al famoso Palazzo d'inverno ed all'Ermitage, già residenza degli zar ed oggi musei d'arte. Per istrada si è affiancato a noi un giovane e biondo studente con maglione e impermeabile cortissimo, che ricorda molto gli studenti occidentali tipo «nouvelle vague». Qua li chiamano «stiliaga». Con un inglese stentato, misto a russo, si offre come guida e poi finisce col chiederci indumenti. Gli amici che ci accompagnano vorrebbero allontanarlo, ma noi ci fidiamo del nostro fiuto: facciamo in modo che lo «stiliaga» resti con noi e non ce ne pentiremo. Infatti, ci procurerà due magnifiche icone in argento dorato in cambio di calze di lana, camicie e maglioni (che si infilerà addosso in albergo, fra matte risate. Per non farsi notare all'uscita, dice).

L'Ermitage, è affollato da visitatori di ogni razza: sono circa 2 milioni di opere d'arte. Ricchissima, la collezione dei pittori italiani (Leonardo da Vinci, Raffaello, Tiziano, Michelangelo), fiamminghi (Rubens, Rembrandt), impressionisti francesi (Van Gogh, Gauguin, Matisse, Renoir, Cézanne, Degas, ecc.). A detta degli stessi amici francesi, che restano a bocca aperta, è più ricca di quella del Jeu de Paume di Parigi.

Nei giorni seguenti da sola o con altre signore visito la Cattedrale di Santo Isaac, il Museo dell'arte russa, il Palazzo dei Pionieri, il Museo della Storia di Leningrado, tutte cose interessantissime. Spesso si incontrano ragazzini che tornano da scuola, allegri come tutti i ragazzi di questo mondo, che salutano con uno squillante «Sdrastvuizie» (salve) e chiedono *chewing gum*. Le caramelle italiane (quelle col buco) acquistate provvidenzialmente da papà, prima di partire, ottengono ugualmente un buon successo.

Si arriva infine alla domenica e così anche papà si unisce a noi con gli altri delegati.

Messa alle 8 alla Chiesa di Nostra Signora di Lourdes, spaziosa anche se non molto grande, linda e bene arredata. Un vicario ed un parroco lituani, commossi nel sentire che siamo di Rim (Roma) e, non trovando altra lingua comune, pronunziano qualche parola in latino. La chiesa è affollata, sopratutto da donne inginocchiate a terra che pregano con gran raccoglimento. Le altre chiese, e ce ne sono molte e belle a Leningrado, in maggioranza ortodosse, sono quasi tutte chiuse e trasformate in musei. Alle porte di alcune ho visto fiori infilati nelle serrature; sui marciapiedi donne inginocchiate, in preghiera.

Alle 13 gran pranzo nel Palazzo Tauride, già del principe Potomkine, il favorito della grande Caterina, che per ben due volte glielo ricomprò dopo che egli lo aveva perduto due volte al gioco.

L'apparecchiatura e il servizio sono imponenti: cristallerie e argenterie ricchissime, camerieri in frack, orchestra su di un palco laterale e ballo finale. Menù ricchissimo: grandi antipasti con sfoggio, naturalmente, di caviale in coppe d'argento, trote, bistecche, gelato, caffè e spumante di Crimea.

C'è pure un Ministro venuto da Mosca con la moglie e la figlia Ivana, studentessa in chimica. Il nome della figlia, una graziosa e disinvolta biondina di 22 anni che parla inglese, me lo dice papà che non si lascia scappare l'occasione per ballare con lei. A mia volta sono invitata dal Ministro, un distinto e simpatico signore sui 50 anni, che balla il valzer con molto impegno sui miei piedi!

Nel pomeriggio ci conducono a Petrodvoretz, residenza estiva degli zar sul Baltico, a circa 20 km da Leningrado. Nel giardino c'è un ricco gioco di fontane che ricorda, in piccolo, Versailles.

Qualcosa sugli spettacoli: quasi ogni sera i russi ci hanno invitato a vedere magnifiche rappresentazioni in teatri, uno più bello dell'altro. «Il lago dei cigni» di Ciaikovsky, nel teatro Kirow azzurro e grigio perla, di una imponenza imperiale, la Filarmonica di Leningrado in un auditorium vastissimo e affollatissimo, le danze popolari al Teatro della Cultura, il circo equestre, il cinerama sovietico e infine, sissignori anche una sfilata di mode con ragazze magnifiche ed abiti di un certo interesse anche se realizzati con stoffe e colori per noi discutibili. C'è perfino una *mannequin*

grassoccia — in camicia da notte — che, in mezzo alle altre slanciatissime, sembra il ritratto dell'Abbondanza.

Gli abiti e le scarpe a differenza dei viveri sono cari e piuttosto brutti. I negozi di qualsiasi genere, sono affollatissimi. Vi sono molte e grandi librerie ed anche per le strade, oltre alle numerose bancarelle delle venditrici di gelati e frittelle, vi sono quelle di libri con tanta gente che guarda e sfoglia. I libri, come i dischi, costano pochissimo.

File se ne vedono spesso ma ordinate e silenziose: per comperare le sigarette (per noi pessime tanto quelle col bocchino lungo di cartone — *papirosi* — che quelle normali), per i giornali, per l'autobus, nei negozi. Per comperare la merce vi danno un buono che alla cassa registrano, firmano e timbrano, dopodichè potete pagare mentre la cassiera calcola rapidamente, sull'immancabile pallottoliere, il resto da darvi.

E la gente come vive e come pensa? Il discorso qui è difficile perchè non è possibile in pochi giorni rendersi esatto conto di una situazione tanto complessa e tanto diversa dalla nostra.

Volendo azzardare una definizione per la Russia d'oggi, misto curioso di cose antiquate e di prospettive ultravveniristiche, credo che potremmo chiamarla la terra degli Sputnik e dei pallottolieri.

Il tenore di vita non sembra molto alto, però non si vedono mendicanti e dappertutto c'è ordine e pulizia.

Ultima tappa, viaggio da Leningrado a Mosca. Si parte la sera verso le 21 per arrivare a Mosca verso le 9,30 col solito treno di carrozze-letto.

A Mosca visitiamo il Cremlino, antica fortezza circondata da mura merlate, che racchiudono numerose chiese, il palazzo del governo e il Museo delle Armi, nel quale sono conservati anche i doni fatti dai sovrani stranieri agli zar, attraverso i secoli.

Il centro del Cremlino è costituito dalla piazza delle Cattedrali (quella dell'Assunzione, quella dell'Annunciazione e quella dell'Arcangelo) che risalgono alla fine del XV secolo, magnifiche con le loro cupole dorate ed ai cui piedi stanno la «regina delle campane» (200 tonnellate) e il «re dei cannoni», esempi di alta maestria dei fonditori.

Fuori del Cremlino si stende la grandissima piazza Rossa col Mausoleo di Lenin al centro e l'originale chiesa di San Vassili da una parte.

Impressionante l'enorme grattacielo dell'Università: la guida ci dice che se uno entra dentro da giovane e vi rimane un giorno per stanza, quando esce è diventato vecchio. Papà ringrazia la guida e dice che tornerà fra qualche anno per fare il giro alla rovescia.

Mosca è una città enorme con grandi strade lunghissime e piazze vastissime. L'aspetto è moderno ma l'architettura è più pesante e assai meno elegante di Leningrado. Per le strade sempre molta folla sui grandi marciapiedi e un discreto traffico di auto e di filobus, questi in parte modernissimi, di lunghezza doppia dei nostri e ad illuminazione fluorescente. La gente sembra vestita meglio che a Leningrado e si ha l'impressione generale, anche dai negozi, di un tenore di vita più elevato.

Con un magnifico spettacolo del balletto Bérezka (la Betulla), composto di 32 bellissime ragazze, si chiude il nostro soggiorno in Russia. Ripartiamo, via Smolensk e Minsk.

Un tiepido sole, mentre attraversiamo la Bielorussia, ci vuol consolare del freddo che spesso abbiamo sentito, il paesaggio ci sembra ora perfino più bello.

Chissà se potremo tornare? Col maggio prossimo le belle carrozze da noi inaugurate faranno il servizio regolare Roma-Mosca (è la novità più rilevante della conferenza di quest'anno) e quindi speriamo. Dosvidania Russia, arrivederci Russia!

**Grazia TILLI**

**Uno degli ultimi modelli di locomotiva a vapore**

# NOI E I NOSTRI FIGLI

I bimbi ci guardano. *E ci guardano con occhi ammirati. Quanto grandi sembriamo ai loro occhi nella prima e nella seconda infanzia, cioè fino ai sei anni circa? Nessuno è bello, buono e bravo quanto papà e mamma. Questa forma di idolatria, non condannabile né pericolosa a dire il vero, recede fin dall'inizio delle scuole elementari, vale a dire dal primo contatto con la società, dando luogo ad un progressivo disincantamento, senza negative conseguenze nella normalità dei casi.*

*La vita di relazione comporta una sempre crescente capacità di valutazione, alla quale non sfugge il comportamento dei genitori. Alle prime constatazioni accidentali fa seguito una attenzione via via più precisa, anche se ben mimetizzata. Pur nella spensieratezza tipica della giovinezza, il comportamento di mamma e papà cade sotto osservazione e la comparazione coi genitori dei compagni di studio o di gioco diventa inevitabile.*

*Al termine del lento processo di ridimensionamento, babbo e mamma risultano di solito ancora in vantaggio sul piano delle capacità sia pure con pregi solo di poco superiori e difetti di poco inferiori a quelli degli altri; tutto sommato, però noi genitori restiamo insostituibili.*

*Proprio sempre?*

*Vediamo un po'. Noi diamo ai nostri ragazzi vitto, alloggio, vestiti, qualche soldo, divertimenti, mestieri e titoli di studio. Diamo anche precetti ed ordini, troppo spesso sussiegosi, più autoritari che autorevoli. Quanto a dare il buon esempio, è un'altra cosa.*

*A parte gli aspetti prevalentemente formali, c'è la sostanza del nostro atteggiamento abituale, cui noi diamo poco peso, ma che è tenuto d'occhio e che influisce inesorabilmente sulla formazione della personalità dei nostri figli.*

*Come la mettiamo, ad esempio, con le literelle coniugali? Anche il più leggero bisticcio è violenza e gli spettacoli di violenza sono dannosi sempre, non solo al cinema o nei fumetti. Nell'adolescenza, inoltre, è più vivo il bisogno di credere in qualcuno: guai, quindi, a svalutare il proprio coniuge agli occhi dei figli.*

*E a nervi, come stiamo? Riporto un brano di uno fra i tanti svolgimenti letti (il tema era «mio padre») «... però è sempre triste, perché ha sempre la rabbia. Non mi è più simpatico: non mi porta mai a spasso, né io ne ho più voglia. Vorrei potergli voler bene». Con diverse sfumature, questo giudizio-condanna è molto più generalizzato di quanto non si creda.*

*Come proiettiamo la nostra vita esterna in famiglia? «Credevano di farmi fesso, ma io ho detto così». Oppure: «E' inutile, ha i suoi cocchini, il mio capo, e per me saran sempre ingiustizie e angherie — ma quello lo metto a posto io, lo metto!» Su questo metro si svilupperanno gli ideali dei nostri ragazzi. E dalla vita anche loro le prenderanno sode.*

*Il nostro mestiere e l'ultimo che i nostri ragazzi si adatterebbero a fare? E' vero che tutti, in genere, tendiamo a cambiare, per sazietà ed amore del nuovo. Ma essi vogliono cambiare ancor prima di cominciare. Evidentemente abbiamo loro prospettato il nostro lavoro in una luce sbagliata, posando da uomini stanchi e sfruttati. Non abbiamo fatto vedere la vita di ogni giorno come una lotta emozionante, con le sue prospettive di conquiste e rinuncie, piccole o grandi che siano. Non abbiamo fatto vedere che ogni lavoro, anche modesto, ha un fascino.*

*La catena delle considerazioni negative non finisce certamente qui. Noi abbiamo l'obbligo di non isolarci durante il nostro tempo libero, ma dobbiamo rinascere coi nostri figli, giocare, studiare e crescere con loro e, più di tutto, saperli ascoltare, lungamente, pazientemente, amorevolmente.*

**Aldo SENSI**

# COME CI VEDE
# LA STAMPA

*Agli incidenti ferroviari in generale e a quello di Cassano d'Adda in particolare la stampa ha dedicato nel mese scorso ampio spazio. In una nota di prima pagina il CORRIERE DELLA SERA, rilevando la concomitanza tra il disastro di Cassano e la sciagura stradale di Magenta, ha sottolineato alcuni aspetti della concorrenza strada-rotaia, che sembra svolgersi all'insegna della velocità. E' una competizione senza fine — osserva lo scrittore Dino Buzzati — perché la gente ha fretta e vuole che le macchine obbediscano a questa ossessione: così l'automezzo sfida e batte il treno, il treno va al contrattacco e accorcia i tempi, gli autisti vengono sollecitati a una maggiore produttività, le locomotive moltiplicano la loro potenza e volano sui rettilinei ad andature un tempo impensabili. Certo non si può fermare il progresso — conclude l'A. — Ma è necessario che gli automezzi siano affidati a uomini sicuri e non spossati da orari massacranti e che i treni siano formati con materiale sempre efficiente, perché anche un vagone ferroviario, corri e corri, si logora, si stanca e all'improvviso non ce la fa più.*

*Il tema del materiale «affaticato e vecchio» è stato ripreso anche da La STAMPA che, in un articolo di fondo, ha affermato che la sciagura di Cassano potrebbe essere un segno tra altri di una situazione che richiede pronti ed energici rimedi. Dopo aver ricordato le distruzioni della guerra e l'opera di ricostruzione, il giornale ha rilevato che dal 1952 in poi, mentre l'economia del Paese e i traffici su strada progredivano di molto, le ferrovie non seguirono questo slancio. Nonostante le importanti opere eseguite e in corso di ultimazione nel quadro del Piano Quinquennale, le nostre Ferrovie restano indietro non solo allo sviluppo dei traffici in altri settori, ma anche rispetto ai tempestivi ammodernamenti affrontati dalle altre Ferrovie europee, in particolare da quelle dei Paesi del Mercato Comune, che presto dovranno costituire un sistema ferroviario coordinato e di alta funzionalità.*

*I dirigenti delle F. S., ha scritto il quotidiano economico 24 ORE, per salvaguardare il servizio devono combattere contro fortissimi interessi prevalentemente di carattere politico. Il giornale, dopo aver accennato il risolto problema degli oneri extra-aziendali, si sofferma sulla questione del ridimensionamento della Rete, considerandolo una delle misure per il riassestamento del bilancio che si è mantenuto in deficit nonostante i rimborsi del Tesoro. Ma quando i dirigenti delle F. S., posti di fronte alla brutalità delle cifre, cercano di eliminare qualche «ramo secco», si trovano di fronte a interventi politici che impediscono loro non solo una gestione puramente economica, ma anche una gestione che si avvicini alla economicità.*

*Se così stanno le cose, emerge in modo indubbio l'impossibilità per l'Azienda di dedicare tutti i suoi mezzi per il rinnovamento del materiale fisso e rotabile, per ridare alle Ferrovie quel primato di sicurezza che in molti anni si erano conquistato.*

*In omaggio a una malintesa politica di contenimento della spesa pubblica, ha scritto a sua volta l'AVANTI!, i fondi per l'ordinaria manutenzione e per i rinnovi degli impianti e dei mezzi di esercizio, sono stati progressivamente ridotti e ciò è accaduto mentre la più intensa circolazione, la maggiore velocità e il più elevato peso dei convogli esigevano stanziamenti progressivamente crescenti. Il discorso non cambia se dalle spese ordinarie si passa ai nuovi investimenti e la responsabilità di questo stato di cose non può essere attribuita, secondo il giornale, a negligenze individuabili nell'ambito dell'Azienda, ma all'impostazione della politica di bilancio che un diverso trattamento riserverebbe invece alle ferrovie in concessione.*

*Benché improntati alla massima obiettività i commenti della stampa al disastro di Cassano hanno dato luogo a un diffuso allarme nella opinione pubblica. Perciò il Ministro dei Trasporti, on. Spataro, in una dichiarazione rilasciata al settimanale OGGI, ha ritenuto opportuno affermare che tale allarme è spiegabile, ma non giustificato perché «l'Italia presenta una media annua di incidenti ferroviari inferiore alla media di altri Paesi e in senso assoluto inferiore a quella degli aderenti all'U.I.C. «In cinque anni in Italia si sono avuti 20 morti e 133 feriti per incidenti ferroviari, mentre negli stessi cinque anni si è registrata una media annua di 19 morti e 49 feriti in Francia, 6 morti e 314 feriti in Germania, 30 morti e 696 feriti in Inghilterra. Il Ministro Spataro, dopo aver osservato che negli ultimi due incidenti non si può che parlare di fatalità, conclude assicurando che «nuovi finanziamenti saranno predisposti dal Governo per continuare ad accelerare l'opera di ammodernamento e di potenziamento di tutta la rete ferroviaria, che rimane sempre per il trasporto a lunga distanza di viaggiatori e merci il mezzo più comodo, più celere e più sicuro».*

**Renato MATTONE**

# AVVISI

***Le inserzioni devono essere indirizzate a «Voci della Rotaia» - Direzione Generale F.S. - Piazza della Croce Rossa 1 - 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 informarci qualora, prima della pubblicazione della «proposta di cambio», avessero ottenuto il trasferimento per il quale era stato interessato il giornale.***

### CAMBI DI RESIDENZA

**171) Alunno d'Ordine** Rodolfo Cetorelli, stazione Savona Letimbro, abilitato tutti servizi, cambierebbe con p.g. località Comp.ti Roma o Firenze, possibilmente linea Livorno-Roma o Firenze-Roma. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: stazione Savona Letimbro.

**172) Manovale I.E.** Aurelio Censuales, 2° Tronco, 1ª Zona Palermo Centrale, Cambierebbe con p.g. stazione Milano Centrale o Firenze. Scrivere: via Roma, 38 - Palermo.

**173) Operaio qualificato i.p.** Santo Dublio, 29° Tronco Tortona, 11ª zona I.E. Voghera, linea Genova-Milano, cambierebbe con p.g. linea Messina-Palermo. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: presso Famiglia Mazzolo - Corso Alessandria, 135 - Tortona (Alessandria).

**174) Manovale movimento** Michele Giacco, stazione Ventimiglia (Comp.to Genova), cambierebbe con p.g. stazioni Compartimento Roma. Non lascia né chiede alloggio.

**175) Capo Stazione 1ª Classe** Dante Colangelo, stazione S. Pietro Vernotico - linea Bari-Lecce - cambierebbe con p.g. Comp.ti Milano o Torino. Lascia alloggio F.S. 3 vani e accessori e ne chiede altro uguale.

**176) Manovale trazione** Giuseppe Sasanelli, Deposito Locomotive Bari, cambierebbe con p.g. Dep. Loc. Torino. Scrivere: via Nicolai, 276 A, int. 9 - Bari.

**177) Cantoniere** Carmelo Crea, Tronco 33° Milano Smistamento, cambierebbe con p.g. Comp.to Reggio Calabria, possibilmente tratta Reggio C.-Roccella Jonica. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: via Rivoltana, 35 - Segrate (Milano).

**178) Alunno a.p.**, abilitato movimento, Luigi Pannone, stazione Torino P.N., cambierebbe con p.g. Comp.ti Napoli o Roma. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Ufficio telegrafico - Torino P.N.

**179) Operaio qualificato** Luciano Fazzini, Officina Compartimentale Impianti Elettrici Mestre (Venezia), cambierebbe con p.g. Comp.ti Firenze o Bologna (purché tratta Bologna-Firenze). Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: via Trento, 38 - Mestre (Venezia).

**180) Alunno a.p.** Nicola Aliperti, stazione Lentini (Siracusa), cambierebbe con p.g. Compartimento Napoli. Lascia alloggio.

**181) Frenatore ff.** Salvatore Barberio, Deposito Personale Viaggiante Napoli Smistamento, cambierebbe con p.g. Dep. Personale Viaggiante Torino. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: via Consalvo, 138 - Napoli.

**182) Manovale Trazione** Giuseppe Cristofari, Officine Materiale Rotabile Torino, cambierebbe con p.g. Officine Vicenza. Non lascia e non chiede alloggio. Scrivere: presso Rota, via Muriaglio, 9 - Torino.

**183) Manovale Movimento** Nicola Nevola, stazione Napoli Centrale, cambierebbe con p.g. Trazione, Squadra Rialzo di Firenze, Genova o Roma. Scrivere: Ufficio Corrispondenza, stazione Napoli Centrale.

# NOTIZIARIO DI VILLA PATRIZI

## *AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE*

Il Consiglio di Amministrazione, riunitosi sotto la presidenza del Ministro dei Trasporti, on. Spataro, ha approvato il nuovo orario di servizio per gli Assuntori e l'effettuazione di numerosi lavori per un importo complessivo di circa 439 milioni di lire, fra i quali si segnalano i seguenti:
— il potenziamento e la sistemazione degli impianti della stazione di Bussoleno;
— il prolungamento di alcuni binari nella stazione di Novi S. Bovo;
— la costruzione di una pensilina in cemento armato nella stazione di Villa S. Giovanni;
— il consolidamento di alcuni tratti della galleria Monte Zucco, della linea Treviso-Calalzo.

Lo stesso Consiglio di Amministrazione ha inoltre deliberato numerosi provvedimenti di varia natura, fra i quali figurano:
— la sistemazione degli impianti del Molo Vecchio del Porto di Genova, per una spesa di oltre 33 milioni di lire;
— la costruzione e la sistemazione di opere di difesa del fiume Sele fra le stazioni di Persana e Contursi, della linea Napoli-Cosenza, per una spesa di circa 23 milioni di lire.

Sono state, inoltre, approvate numerose forniture per un importo complessivo di oltre 5 miliardi di lire.

Il Consiglio di Amministrazione ha infine esaminato, esprimendosi favorevolmente, numerosi provvedimenti riguardanti il personale.

Fra i più importanti si segnalano:
— *proroga del mandato dei Rappresentanti del personale*, nominati su designazione delle Organizzazioni Sindacali, i quali potranno partecipare con voto consultivo alle adunanze delle Commissioni di avanzamento per gli scrutini che saranno effettuati a tutto il 30 aprile 1961;
— *promozione a Direttore Centrale di I^a cl.* del Direttore Centrale dr. ing. Settimio Dragone, del Servizio Lavori e Costruzioni;
— *retrodatazione* ai sensi dell'art. 5 della legge 47/1958 di n. 10 promozioni conferite con decorrenze varie ad altrettanti dipendenti ex combattenti della guerra 1940-45 ed assimilati;
— *graduatoria* del concorso pubblico a 40 posti di Ispettore in prova fra abilitati alla professione di ingegnere;
— *graduatoria* di merito del concorso interno per l'avanzamento all'ex grado VI del gruppo B con decorrenza 1 Gennaio 1957;
— *assunzione* di 10 candidati riusciti idonei oltre il numero dei vincitori del concorso a 40 posti di Interprete in prova;
— *autorizzazione* ad indire 80 procedure per coprire, gradatamente, altrettanti posti vacanti di medico effettivo di riparto;
— *costruzione* di un fabbricato nel Deposito Locomotive di Caltanissetta ad uso dormitorio e spogliatoio per il personale di macchina;
— *costruzione* di tre Case Cantoniere doppie nelle stazioni di Arona, Mergozzo e Premosello, che verranno provvisoriamente adibite a dormitorio per il personale di linea recentemente assunto nelle località sopra indicate.

Il Consiglio di Amministrazione si è pure pronunciato favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie ed ha esaminato, inoltre, vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riaperture di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio e riammissioni in impiego.

### SOLENNITA' CIVILI

Al personale dell'esercizio ammesso al beneficio dell'orario ridotto nelle solennità civili (11 febbraio, 28 settembre e 4 ottobre) può essere concesso il trattamento stabilito per il personale direttivo e degli uffici (circolare n. P. 3-2-1/12600 del 31-1-61).

### SOPRASSOLDO GIORNALIERO

Con Decreto Ministeriale 30-11-960, numero 2196 è stata prorogata al 31 dicembre 1961 la validità del D.M.3827/51 e successivi, concernente la corresponsione del soprassoldo giornaliero — basato sull'art. 73 delle D.C.A. — a favore del personale ferroviario traslocato per esigenze di servizio che, per impossibilità di trovare alloggio nella nuova sede di destinazione, non può farsi raggiungere dalla famiglia a carico, con la quale conviveva nella sede di provenienza, ed effettuare materialmente il trasloco.

Col suddetto provvedimento sono state anche aumentate le misure del soprassoldo stesso a decorrere dal 1° dicembre 1960.

### PERSONALE PER IL NUOVO UFFICIO PER LA MECCANIZZAZIONE E LA RICERCA OPERATIVA

Lo sviluppo delle possibilità tecniche della meccanizzazione con calcolatori elettronici ha consigliato la istituzione di apposito Ufficio presso il Servizio A.G.

Il nuovo Ufficio dovrà presiedere allo studio di un razionale programma di meccanizzazione e, successivamente, alla sua progressiva realizzazione.

Allo scopo di dotare la nuova Unità di personale avente le necessarie caratteristiche di base per provvedere, successivamente, alla sua formazione con adeguati corsi, il Servizio A.G. deve ora reperire elementi in possesso degli indispensabili requisiti (indicati nella Circ. n. AG 2/0-01/9100 del 31-12-960).

Coloro che ritengono di possedere i requisiti richiesti nella circolare, possono presentare apposita domanda da trasmettersi, per il tramite gerarchico e con il corredo di un curriculum relativo alle attività svolte da ciascuno, al Servizio A.G.

### ASSUNTORI E COADIUTORI: CONCESSIONI DI VIAGGIO

A decorrere dal 1° gennaio 1961, gli Assuntori, Coadiutori e rispettivi familiari godono di un nuovo trattamento in materia di concessioni gratuite di viaggio. Le modalità di tale nuovo trattamento sono state illustrate nella Circ. n. AG.3.3/21000/I del 31-12-1960.

### LOCALITA' DISAGIATE

Con deliberazione n. 20 del 14 dicembre 1960 il Consiglio di Amministrazione ha approvato un elenco delle località da considerare disagiate, ai sensi e per gli effetti dell'applicazione dell'art. 17 — primo comma, punto c) — delle disposizioni sulle competenze accessorie di cui alla legge 31 luglio 1957, n. 687 e successive modificazioni.

In dipendenza di tale approvazione, il personale trasferito a domanda dopo una permanenza di almeno tre anni in una delle località considerate disagiate, acquista titolo alle indennità ed ai rimborsi relativi al trasloco previsti dagli artt. 18 e 19 delle D.C.A.

Inoltre, poichè la predetta deliberazione esplica efficacia dal 1° settembre 1957, data dalla quale hanno avuto effetto le norme di cui al capo II delle D.C.A., dovranno essere prese in considerazione tutte le richieste di liquidazione delle indennità di trasferimento inoltrate dai dipendenti traslocati a domanda con decorrenza successiva al 31 agosto 1957, purchè i suddetti dipendenti abbiano maturato almeno tre anni di permanenza nelle località in questione. (Circ. n. P. 3-2-2/10600 del 3 gennaio 1961).

### SOLENNITA' CIVILI. TRATTAMENTO DI CONGEDO E PREMIO DI OPEROSITA'

Ferme restando le disposizioni impartite con la circolare PAG.5127/3/1200 del 4 marzo 1950, circa il trattamento da usare al personale direttivo e degli uffici che chiede di essere lasciato libero dal servizio fruendo di congedo ordinario in occasione delle solennità civili, è stato precisato che il personale medesimo può, a richiesta, essere considerato in congedo anche per una intera giornata, anzichè per mezza, ed ha diritto in tal caso alla corresponsione per detta giornata dell'intero premio di operosità.

Opportune regolarizzazioni dovranno essere operate nei confronti di quei dipendenti cui fosse negata nell'anno in corso la possibilità di fruire nelle solennità in questione di un'intera giornata di congedo, formalmente richiesta nei modi prescritti. (Circ. n. P.3.2.1/58500 del 24-12-960).

### CONCESSIONI DI VIAGGIO

Agli agenti inquadrati, a decorrere dal 1° maggio 1958, nelle nuove qualifiche previste dallo Stato Giuridico di Aiuto Applicato, Aiuto Applicato Tecnico ed Aiuto Applicato Stenodattilografo, competono i biglietti gratuiti di viaggio del tipo che dà titolo a prendere posto in 1ª classe per i percorsi superiori ai 500 km. (biglietto chilometrico di colore grigio). (Circ. n. AG.3.3/24074/I del 29 dicembre 960).

# FATTI DI CASA

## ESTATE IN COLONIA

L'opera di Previdenza delle FS ha aperto le iscrizioni alle colonie marine e montane che, nella prossima estate, accoglieranno i figli dei ferrovieri. Il termine utile per la presentazione delle domande scade il 20 aprile prossimo. I posti disponibili sono circa 14.000 così ripartiti: 9.000 per le colonie marine, 4900 per le colonie montane e 90 per colonie montane all'estero.

Le colonie dell'Opera di Previdenza sono diciassette e sorgono nelle località più amene della nostra Penisola. Sono complessi razionali e moderni affidati alle cure di personale scrupolosamente selezionato e di provata capacità. Le nostre colonie insomma non hanno nulla da invidiare alle più decantate istituzioni similari in Italia e all'estero.

Ma mentre all'estero, nonostante il soggiorno sia a pagamento, i figli dei ferrovieri accorrono molto numerosi alle colonie organizzate dalle loro Amministrazioni, da noi, dove il soggiorno è praticamente gratuito, il numero delle domande non sempre arriva a coprire i posti disponibili. Ci siamo chiesti quali potrebbero essere le cause del singolare fenomeno e crediamo di averne individuate alcune. Per esempio la distanza fra talune località di residenza e le colonie più vicine; la possibilità, specie al Nord dove l'occupazione femminile è più diffusa, di optare per le colonie delle aziende dove le mogli lavorano e, non ultima, l'innegabile miglioramento generale del tenore di vita che consente ad un numero sempre crescente di famiglie di trascorrere le vacanze in luoghi di villeggiatura portando seco i figli.

Problemi di convenienza, dunque, che ogni famiglia risolve come meglio crede. Ma ci sono altre cause — e sarebbe meglio dire pregiudizi — che influiscono negativamente sull'affluenza delle domande, come la scarsa conoscenza da parte dei ferrovieri del funzionamento dell'istituzione e la riluttanza di taluni genitori a lasciare che i loro figli si allontanino dalla famiglia per la vita collettiva della colonia. Riluttanza che risulta più accentuata nelle regioni meridionali.

Ed è proprio un peccato che i nostri figli debbano rinunciare ai benefici effetti di un prolungato soggiorno al mare o ai monti solo perché i genitori non sono adeguatamente informati o cedono a generiche prevenzioni del tutto ingiustificate.

Molti, ad esempio, ignorano che l'ammissione alle colonie è aperta *a tutti i figli di ferrovieri dagli otto ai dodici anni* qualunque siano le loro condizioni famigliari od economiche. Altri ritengono che le colonie siano state istituite solo per i fanciulli di gracile costituzione e non pensano che dalle cure climatiche traggono vantaggio anche quelli che si trovano in condizioni fisiche normali e per i quali il soggiorno in colonia costituisce un efficace mezzo di prevenzione contro le insidie alla salute, sempre incombenti nell'età dello sviluppo. Altri ancora, particolarmente teneri, temono che i loro figli vengano rinchiusi in una specie di caserma dove tutto si svolge con disciplina militaresca. Altri infine si preoccupano che i loro figli possano soffrire eccessivamente per la lontananza dalla famiglia.

Sono ansie e preoccupazioni comprensibili ma completamente infondate. Nulla è stato trascurato perché i nostri bambini abbiano l'assistenza e la sorveglianza più scrupolosa e sopratutto affettuosa.

La Colonia di Golfo Aranci in Sardegna.

L'alimentazione è calcolata scientificamente in base a tabelle dietetiche stabilite dai sanitari che tengono conto della diversità di clima in cui verranno a trovarsi i bambini. Per quelli che, alla visita medica, denunciassero eventuali carenze organiche, è previsto un trattamento speciale che comprende, tra l'altro, la somministrazione di vitamine e, in alcuni casi, la supernutrizione.

L'assistenza medica è continua: medici specialisti seguono i fanciulli dal loro ingresso in colonia fino al ritorno a casa. La sorveglianza è affidata a direttrici e vigilatrici diplomate che non perdono d'occhio un solo istante i bambini, specie durante i bagni di mare o le quotidiane passeggiate in montagna.

Basti pensare che per il soggiorno di ciascun bambino l'Opera spende mensilmente 20.000 lire, una somma cioè certamente superiore a quella che spenderebbero i genitori per lo stesso periodo. Da quest'anno per ogni figlio ospitato in colonia si chiederà un contributo di L. 3.000 (trattenuto sullo stipendio in tre rate da lire mille) destinato all'acquisto di materiali vari atti a rendere più piacevole e istruttive le ore dedicate alla ricreazione.

Nessun contributo viene però richiesto per i figli dei pensionati e per gli orfani dei dipendenti.

Ed ecco come è organizzata la giornata dei fanciulli nelle colonie:

Ore 7,30 sveglia - dalle 7,30 alle 8 pulizia personale e ginnastica - alle 8 prima colazione - dalle 8,30 alle 9,30 ricreazione - dalle 9,30 alle 10 controllo medico - dalle 10 alle 12 elioterapia, bagno, passeggiata, giochi all'aperto - dalle 12 alle 12,15 pulizia - alle 12,15 pranzo - dalle 13,15 alle 14 ricreazione - dalle 14 alle 15,30 riposo - dalle 15,30 alle 16 brevi letture e conversazioni su argomenti di cultura varia - dalle 16 alle 19 merenda, passeggiata, giochi - 19,15 cena - dalle 20 alle 21 ricreazione e pulizia personale - alle 21 silenzio e riposo.

Mandiamo dunque tranquillamente i nostri figli alle colonie. Torneranno abbronzati e robusti e con una voglia matta di ritornarci.

**Ciesse**

Si parte per il Nevegal

Un passaggio della gara di slalom

Partenza della gara di fondo

La premiazione dei vincitori

## ORGANIZZATO DAL DLF

# AL NEVEGAL IL 12° CAMPIONATO DI SCI

Adagiata ai piedi del versante nord delle Prealpi Bellunesi e avendo a cintura una superba prospettiva dolomitica, l'Alpe del Nevegal costituisce indubbiamente, per il suggestivo ambiente naturale e la efficienza ed articolazione delle attrezzature tecniche, uno dei centri sportivi invernali più qualificati d'Italia.

Ed è appunto al Nevegal che l'Ufficio Centrale del Dopolavoro ha convocato i ferrovieri sciatori, i migliori di ogni Compartimento, per la disputa del XII Campionato Nazionale Ferroviario di Sci. Alla manifestazione, che si articolava nelle 4 classiche competizioni — fondo, discesa libera, slalom, staffetta — hanno partecipato complessivamente 120 atleti molti dei quali impegnati in più di una specialità.

Al di là dei risultati tecnici, del resto veramente notevoli, al di là del sano spirito agonistico che ha animato le gare, ci piace qui sottolineare il clima di fraternità e di schietta amicizia che ha permeato questo incontro fra ferrovieri delle più lontane contrade d'Italia, uomini cui una comune passione sportiva serve a rinsaldare i vincoli del comune lavoro.

Anche in questo, il XII Campionato Nazionale di Sci ha fatto registrare ottimi risultati che se non si possono esprimere in minuti primi e secondi, non per questo vanno tenuti in minor conto.

Clima di fraternità, si è detto che ha avuto momenti di particolare intensità nel corso dell'ultima giornata di gare e durante la cerimonia della premiazione svoltasi nel salone della locale Camera di Commercio, alla presenza delle maggiori Autorità Civili e del Dr. Branca, V. Direttore Generale dell'Azienda, il quale, giunto a Belluno fin dalle prime ore della mattina, ha trascorso l'intera giornata con i dopolavoristi, atleti ed organizzatori.

Presenti, altresì, il Direttore Compartimentale di Venezia, Ing. De Rosa, il Capo dell'Ufficio Centrale del D.L.F. Avv. Cutrona, e tutte le maggiori Autorità ferrovierie compartimentali.

Nel corso della premiazione, particolari calorose manifestazioni di simpatia sono state tributate all'atleta più anziano, il fondista Giovanni Buzzi, ed al più giovane, il discesista figlio di ferroviere Giovanni Seidner, di appena 12 anni.

Ecco i risultati delle gare:

### GARA INDIVIDUALE DI FONDO Km. 12

1 - PILLER RONER Luigi - D.L.F. San Candido — 2 - RODIGHIERO Cristiano - D.L.F. Vicenza — 3 - SAINI Riccardo - D.L.F. Bolzano.

### GARA DI DISCESA LIBERA

1 - MOMBELLI Aldo - D.L.F. — S. Candido — 2 - CASTRACANI Guido - D.L.F. Bologna — 3 - PROFAISER Antonio - D.L.F. Bologna.

### GARA DI SLALOM SPECIALE

1 - CASTRACANI Guido - D.L.F. Bologna — 2 - MOMBELLI Aldo - D.L.F. San Candido — 3 - PROFAISER Antonio - D.L.F. Bolzano.

### STAFFETTA DI FONDO 3×10 Km.

1 - D.L.F. TARVISIO (Di Gaspero - Buzzi - Michelotti) — 2 - D.L.F. S. CANDIDO (Piller Roner - Bombelli - Visintainer) — 3 - D.L.F. VERONA (Gardini - Zavarise - Signori L.).

### CLASSIFICHE PER D.L.F.

— CATEGORIA A) 1° S. Candido - 2° Tarvisio - 3° Bolzano.

— CATEGORIA B) 1° Milano - 2° Vicenza - 3° Ventimiglia.

Un particolare cenno deve esser fatto in merito alla perfetta organizzazione dei Campionati curati dal D.L.F. di Belluno in collaborazione con la locale Azienda Autonoma di soggiorno.

**A. FINOCCHI**

# Macchinisti in alta montagna

*Una rischiosa impresa sportiva è stata felicemente portata a termine da due ferrovieri di Cuneo i quali, dopo 14 ore di marcia forzata con gli sci, hanno valicato la catena di montagne che separa Limone Piemonte da Viozene, nei pressi di Ormea. I due coraggiosi sciatori hanno compiuto un percorso di circa 50 km viaggiando esclusivamente di notte e superando il difficile Colle dei Signori a metri 2.112 di altitudine.*

*Protagonisti dell'eccezionale «raid» sono stati due Macchinisti di 1ª classe del Deposito Locomotive di Cuneo: Tomaso Ferrero e Giorgio Vinai. Raggiunto Limone Piemonte (alt. mt. 1000) col treno 1097 alle ore 23 del 29 gennaio e calzati gli sci appena fuori dell'abitato, puntavano oltre l'imbocco del Vallone della Boaria e alle 3,30 della notte toccavano quota 2102 (Colle della Boaria). Lanciatissimi, scendevano al Gias Malabera (mt. 1752) e risalivano il valloncello fin sotto la Cresta delle Carsene (mt 2.200), e attraverso i caratteristici dossi della regione scalavano il Colle dei Signori a quota 2,112 metri.*

*Liberati gli sci dalle pelli di foca, iniziavano la discesa lungo la Vastera delle Strie, fin sotto le Selle di Carmino (mt 1.900). Qui, tolti gli sci, affrontavano a piedi la pericolosa discesa della Chiusetta, che richiese ben due ore per coprire il percorso di soli 250 metri. Raggiunto il fondo valle, attraverso l'abitato di Carnino i due sciatori toccavano il traguardo di Viozene (mt 1.245) alle ore 13 del 30 gennaio.*

*Il rientro a Cuneo avveniva — via treno, da Ormea, raggiunta a piedi dopo 15 km di marcia — alle ore 22 dello stesso giorno.*

*Durante la loro faticosa marcia notturna i due hanno superato dislivelli di metri 1.700, mentre alle Carsene la temperatura era di 19 gradi sotto lo zero.*

*Un'impresa, quindi, veramente coraggiosa che ha richiesto una preparazione seria e minuziosa sotto ogni aspetto.*

*Ai «musi neri» Ferrero e Vinai il nostro bravo di cuore.*

**TUN.**

## IL 5° PREMIO "RAZZAGUTA"

*Il tradizionale amore per l'arte coltivato dalla città labronica, è stato ancora una volta confermato nella impegnata organizzazione del Premio di arti figurative «Gastone Razzaguta», giunto quest'anno alla sua quinta edizione.*

*Nelle ampie sale della Casa comunale di Cultura di Livorno, le cento e più opere presentate da artisti ferrovieri dei Compartimenti di Roma, Firenze, Milano e Venezia, hanno suscitato l'interesse e l'apprezzamento di un attento pubblico di visitatori e di esperti. La manifestazione ha messo in risalto il buon livello artistico raggiunto dagli espositori, segno evidente del continuo affinamento dei loro mezzi espressivi.*

*Alla cerimonia inaugurale è intervenuto il Direttore Compartimentale di Firenze, ing. Bagnoli, il quale, dopo essersi vivamente compiuciuto per l'iniziativa promossa dal Dopolavoro Ferroviario di Livorno, ha pronunciato parole di elogio e di augurio agli espositori, ed ha infine proceduto alla premiazione. Il «Razzaguta» è stato assegnato a Lamberto Bruni del D.L.F. di Livorno, per l'opera «Ragazza» (foto in alto).*

**d'Err.**

# CALENDARIO CULTURALE 1961

### MANIFESTAZIONI INTERNAZIONALI

— Partecipazione alla Mostra Internazionale di Arti figurative, indetta dalla F.I.S.A.I.C. a Parigi.

— Partecipazione alla Mostra Internazionale di Fotografia artistica, indetta dalla F.I.S.A.I.C. a Rotterdam.

— Partecipazione alla Esposizione di Filatelia Internazionale indetta dalla F.I.S.I.C. a Digione.

### MANIFESTAZIONI NAZIONALI

Maggio — **Cagliari** — Mostra Nazionale Ferroviaria Arti Figurative.

Giugno — **Bari** — Concorso Nazionale Ferroviario di Pittura estemporanea «Ai due Mari».

Luglio — **Acqui Terme** — Mostra Nazionale Ferroviaria Fotografia Artistica.

Settembre — **Roma** — Festival Nazionale Ferroviario del Jazz e Canto.

Ottobre — **Verona** — Rassegna Nazionale Ferroviaria del film a passo ridotto.

Ottobre — **Ancona** — Concorso Nazionale di Narrativa e Poesia «Penna d'oro Ferroviaria 1961».

### MANIFESTAZIONI INTERCOMPARTIMENTALI E COMPARTIMENTALI

**TORINO**

**D.L.F. Savona** — Mostra Filatelica Intercompartimentale. **D.L.F. Torino** — Corsi di preparazione a Concorsi interni ed esterni — Corsi di qualificazione professionale.

**MILANO**

**D.L.F. Bergamo** — Mostra Compartimentale di Arti figurative.

**GENOVA**

**D.L.F. Pontedecimo** — Concorso intercompartimentale per «Voci Nuove» (lirica). **D.L.F. GENOVA** — Corsi di istruzione professionale — Mostra Compartimentale di Arti figurative — Mostra Compartimentale di Fotografia Artistica. **D.L.F. Sampierdarena** — Corsi di Esperanto.

**VERONA**

**D.L.F. Bolzano** — Ciclo di Rappresentazioni Filodrammatiche — Concorso Compartimentale di Fotografia Artistica. **D.L.F. Vicenza** — Visite di istruzione agli stabilimenti: Marzotto di Valdagno e Industria lavorazione Marmi di Chiampo.

**VENEZIA**

**D.L.F. Venezia** — Rassegna Compartimentale films a passo ridotto — Corso di lingua inglese — **D.L.F. Venezia** — Torneo Compartimentale di scacchi — **D.L.F. Casarsa** — Corso di musica e canto. **D.L.F. Mestre** — Ciclo di Rappresentazioni drammatiche — Corsi di lingue inglese, tedesca e francese. **D.L.F. Padova** — Corsi di lingua inglese, francese e tedesca. **D.L.F. Treviso** — Ciclo di concerti vocali e strumentali.

**TRIESTE**

**D.L.F. Trieste** — Mostra Compartimentale di Arti figurative — Mostra Compartimentale Filatelica Giovanile — Concorso di danza classica per bambine — Ciclo di Rappresentazioni della Filodrammatica «Eleonora Duse» — Concorso Compartimentale di complessi vocali, strumentali e d'arte varia. **D.L.F. Udine** — Mostra Compartimentale di Pittura ad acquarello e bianco e nero — Ciclo di rappresentazioni della Filodrammatica. **D.L.F. Pontebba** — Istituzione del Cine-club.

**BOLOGNA**

**D.L.F. Bologna** — Concorso Compartimentale per una composizione in prosa, riservato ai figli dei ferrovieri ed alle alunne del «Collegio» di Bellaria — Concorso Compartimentale di pittura estemporanea — Mostra di Arti figurative. **D.L.F. Fidenza** — Rassegna Compartimentale per films a passo ridotto (8 e 16 m/m)

**FIRENZE**

**D.L.F. Livorno** — Premio Intercompartimentale di pittura «Razzaguta». **D.L.F. Firenze** — Mostra Compartimentale di Arti figurative — Mostra Compartimentale Lavori Artigianali eseguiti da ferrovieri — Concorso Compartimentale di Fotografia Artistica.

**ANCONA**

**D.L.F. Pescara** — Concorso Intercompartimentale di Musica leggera e per solisti. **D.L.F. Ancona** — Rassegna Compartimentale di films a passo ridotto (8-16-9½ m/m). **D.L.F. Foligno** — Mostra Compartimentale di Fotografia Artistica.

**ROMA**

**D.L.F. Formia** — Concorso Intercompartimentale di Pittura estemporanea. **D.L.F. Viterbo** — Concorso Intercompartimentale di Pittura estemporanea «Settembre Viterbese». **D.L.F. Roma** — Mostra Compartimentale di Arti figurative — Corsi professionali — Scuola di Musica.

**NAPOLI**

**D.L.F. Napoli** — Mostra Compartimentale di modelli (taglio e cucito) delle allieve dei corsi D.L.F. — Gara Compartimentale di steno-dattilografia — **D.L.F. Salerno** — Mostra Compartimentale di Arti figurative — **D.L.F. Cancello** — Gara Compartimentale di composizioni in prosa fra figli di ferrovieri.

**BARI**

**D.L.F. Foggia** — Mostra Intercompartimentale di Arti figurative.

**REGGIO CALABRIA**

**D.L.F. Reggio C.** — Concorso Compartimentale «Pagella d'Oro 1961» riservato ai figli dei ferrovieri Soci del D.L.F. — Mostra Compartimentale Arti figurative — Mostra Compartimentale Lavori Artigiani — Concorso di disegno infantile riservato agli allievi delle scuole elementari.

**PALERMO**

**D.L.F. Palermo** — Mostra Compartimentale di Arti figurative — Concorso Compartimentale per l'assegnazione di borse di studio a figli di ferrovieri.

**CAGLIARI**

**D.L.F. Cagliari** — Selezione Compartimentale di Arti figurative.

TRASPARENZE

# SE NE VA LUIGI, IL "CIAMBELLANO" DI STRESA

*Lo conobbi molti anni fa quando, ogni tanto, in comitiva, ci portavamo da Alessandria a Stresa col primo treno del mattino. Scendevamo nell'accogliente e fioritissima stazione, posta a ridosso del Lago Maggiore, e Luigi Del Torchio, il dinamico e poliglotta «portabagagli n. 1» si avvicinava a noi e ci liberava delle valige che trasportava al nostro abituale albergo. Il suo modo di fare, il suo tratto, il parlare forbito, intercalato da frasi «straniere», attirava la mia attenzione e la mia simpatia verso di lui che ci appariva immancabilmente attorno appena scesi dal treno.*

*Nell'estate del 1935, in occasione di una sosta prolungata a Stresa, incontrai il buon Luigi mentre stava tornando da uno dei tanti hotel, dopo aver scaricato una montagna di bagagli dal carretto che trainava senza apparente fatica. Appartenevano ad una ricca famiglia americana che, ogni anno, soleva passare la estate fra la pace e le bellezze che Stresa sa distribuire a piene mani. Lo fermai e lo invitai a sostare con me, all'aperto, presso un tavolino di un bar. Il Nostro aveva voglia di discorrere: tanto, per un po', nessun treno era in arrivo. E così, tra un sorso e l'altro, Luigi mi mise al corrente del suo passato e, sapendomi «berretto rosso», fu per lui come fosse in famiglia.*

*La «ferrovia», affermava, l'aveva nel sangue. Ragazzo, già frequentava la stazione e fungeva da aiutante presso l'Impresa che gestiva il trasporto dei bagagli. Conobbe in poco tempo i segreti del mestiere, ebbe una infarinatura delle lingue estere più in uso e si trovò presto a suo agio con i numerosi turisti che scendevano dai treni per sostare sulla riva del magnifico e pittoresco lago piemontese-lombardo, oasi d'impareggiabile bellezza.*

*A 25 anni, ormai «portabagagli» patentato, entrò consocio nell'Impresa e intensificò la sua attività. Chiamato per nome dai capicomitiva all'arrivo dei convogli, Luigi Del Torchio divenne presto una specie di istituzione. Il suo zelo, la sua intraprendenza, la facilità di parola, il fare... diplomatico, l'intelligenza, la conoscenza di diverse lingue e le risposte a tono ad ogni domanda, fecero di lui una «personalità» sui generis.*

*Sovrani, principi, blasonati, persone illustri della politica, dell'arte e della scienza, turisti di tutti i Paesi, al loro arrivo a Stresa erano accolti ed ossequiati affabilmente da questo tipico «ciambellano» di Stazione, che si faceva in quattro per soddisfare ogni richiesta ed accontentare tutti e in tutto.*

*In occasione dello storico «Convegno a quattro» di Stresa, Luigi fu, come sempre, in prima linea ed i Primi Ministri di quattro Nazioni ebbero in lui un fedele esecutore di ordini se non proprio un collaboratore.*

* * *

*Dalla lontana estate del 1935 non avevo avuto modo di rivedere il Nostro. Giorni fa un collega movimentista ricevette una sua lettera. Gli comunicava l'intenzione di lasciare la stazione perchè ormai anziano e bisognevole di riposo, ed esternava un desiderio: «Mi tornerebbe di grande conforto morale un qualche riconoscimento ufficiale al mio mezzo secolo di attività, collaterale al servizio ferroviario, ma svolto con spirito di profonda dedizione alle F.S. Ai ferrovieri anche modesti è stato assegnato un attestato di «anziani delle rotaia» dopo 35 anni di servizio. Se potessi aver anch'io qualcosa di simile, sarei veramente orgoglioso e felice». In queste frasi c'è tutto il cuore di un autentico lavoratore che amò intensamente tanto il «suo» pubblico quanto la «sua» ferrovia.*

*Caro ed ottimo Luigi: purtroppo l'attestato è per i ferrovieri «matricolati» e tu, pur ritenendoti giustamente parte della nostra stessa famiglia, da un punto di vista amministrativo ferroviere non sei. Ma il nostro giornale ti ricorda ugualmente e ti addita alla riconoscenza di tutti i ferrovieri della Rete. Ed insieme a noi, nell'augurio più sincero e cordiale che formuliamo mentre stai per lasciare, forse in punta di piedi, il recinto della stazione di Stresa, ci sono tutte le personalità, le comitive, i turisti che hai ben saputo accogliere al loro giungere alla tua terra.*

*Il tuo lago, poi, che è ancora e sarà sempre la grande calamita dei giramondo e degli assetati di bellezza, ti ricorderà, col mormorio delle sue acque, gli anni che hai speso per accompagnare ed aiutare i suoi ammiratori e ti dirà grazie dell'affettuoso servizio che gli hai reso.*

**TUN.**

# TUTTA LA RET

## ANCONA

● **Ha lasciato il servizio per limiti** di età il Segretario Superiore cav. Giuseppe Mancinelli della Segreteria Compartimentale, che è stato calorosamente festeggiato — presente anche il Direttore Compartimentale — da superiori, colleghi e dipendenti. L'Ispettore di 1ª classe Guido Moroni, Capo del Reparto I.E. di Pescara e il Coadiutore Capo Gino Filippetti della Divisione Ragioneria hanno pure lasciato il servizio per limiti di età, salutati con affetto da superiori e colleghi. A tutti l'augurio sincero di «Voci».

● **E' stato trasferito al Servizio Personale** l'Ispettore Capo ing. Alberto De Costanzo della locale Divisione Trazione, che per molti anni ha rivestito anche la carica di Presidente del D.L.F. di Ancona. L'affettuoso saluto dei ferrovieri e dopolavoristi anconetani.

● **CICOGNA EXPRESS** - Raimonda, all'A. Macchinista Pietro Casini del Deposito Locomotive di Foligno. Rallegramenti ed auguri.

**A. Rosso**

## BARI

● **Proveniente da Foggia,** ha tenuto in Bari una riunione presso il Centro Relazioni Umane-F.S. il dott. Piero Calabrò, accolto dal Presidente del Centro stesso, dai Consiglieri e dal Cappellano Don Buono. Sono stati discussi numerosi problemi che riguardano le Relazioni Umane nell'ambito delle Aziende di Stato e si è constatato il rinnovato entusiasmo che anima il lavoro della periferia.

● **Il Capo del 1° Gruppo Riparti Lavori** in Sede, ing. Egidio Candiloro, Ispettore Capo Sup., ha lasciato Bari, destinato ad Ancona, chiamato alla dirigenza di quella Divisione Lavori. Al valente funzionario l'augurio di maggiori soddisfazioni e di fecondo lavoro.

● **Una fraterna cerimonia** si è svolta a Bari C.le in occasione del collocamento a riposo del Capo Gest. 1ª cl. a.p. Andrea Ceglie e dei Deviatori Capo Antonio Pizzi e Giuseppe Fiore. Il titolare ha offerto ai festeggiati un orologio a bracciale, dopo che il Segretario della Stazione Mazza, con espressioni augurali, aveva loro rivolto l'affettuoso saluto di commiato. Ha pure lasciato il servizio attivo l'Applicato P.le Giuseppe Fiorio della locale Divisione Movimento, che aveva iniziato la carriera ferroviaria nel lontano 1915. Al caro Don Peppino l'augurio di un lungo e meritato riposo in ottima salute.

● **La bambina Clementina Lobello,** figlia dell'Ispettore P.le dott. Attilio, già distintasi in passato per profitto scolastico ha rivelato una delicata vena poetica in alcune liriche che hanno riscosso i generali consensi. Brava Clementina!

● **Il Capo Gest. 1ª cl. a.p. Aldo Bernardini,** Delegato Comp.le dei Ferrovieri Combattenti, nelle recenti elezioni amministrative è stato riconfermato Consigliere Comunale per il comune di Barletta. Rallegramenti.

● **E' stato insignito** dell'onorificenza di Cavaliere della Repubblica il Capo Stazione P.le di Foggia, Michele Maddamma. All'amico Michelino le più vive felicitazioni.

**N. Zingarelli**

## BOLOGNA

● **Dodici dei 350 alloggi INA-Casa** che costituiscono il nuovo Villaggio Secca, in località Canaletto di Modena, sono stati assegnati a ferrovieri di quell'importante centro. Nel corso di una cerimonia svoltasi nella Sala della Cultura e dei Musei, sono state consegnate le chiavi agli assegnatari dal Senatore Pezzini, Sottosegretario al Ministero del Lavoro e Prev. Sociale, presenti autorità civili e religiose. Un corteo di vetture e di pullman ha successivamente portato autorità ed assegnatari in visita al Villaggio, benedetto per l'occasione dall'Arcivescovo Mons. Amici.

● **Il Capo Gestione Pr.le Enrico Lama** di Ravenna, ha recentemente colto altri due ambitissimi riconoscimenti: Premio della Presidenza del Consiglio dei Ministri alla Mostra di Viterbo e la Medaglia d'oro al 1° Concorso Nazionale «La danza nella pittura» di Roma. All'amico Lama i più fervidi rallegramenti ed i migliori auguri.

● **Dopo 13 anni trascorsi alla stazione di Bologna quale Vice Dirigente** del Commissariato Compartimentale di P.S., l'avv. Italo Ferrante ha lasciato Palazzo Pizzardi, perché destinato al Gabinetto del Questore, ove ha assunto il ruolo di Vice Capo. Vivissimi auguri.

● **Binario 10** - Complimenti vivissimi al Capo Stazione del D.C. di Bologna Bruno Boschetto, recentemente laureatosi in Matematica e Fisica con punti 103 su 110.

**A. Sensi**

## CAGLIARI

● **La conferenza orario regionale** ha avuto luogo quest'anno nella simpatica città di Nuoro. Alla riunione, presieduta dal Presidente della Camera di Commercio di Nuoro Comm. Devoto, hanno partecipato oltre ai funzionari e tecnici delle F.S. Ispettorato della Motorizzazione Civile, Tirrenia, Ferrovie Complementari Sarde, Ferrovie Meridionali Sarde, Strade Ferrate Sarde, numerose autorità regionali e diversi Sindaci dell'Isola. Il dott. Gazzei, Direttore Compartimentale di Cagliari, ha tracciato il programma delle F.S. in Sardegna augurandosi che la carenza del materiale rotabile — derivata dall'aumento del traffico dei viaggiatori — possa essere tra breve eliminata in previsione degli sviluppi del Piano di Rinascita.

● **La diciassettenne Anna Maria Fenu,** figlia del casellante che opera al Km 71 della linea Cagliari-Golfo Aranci, colpita all'improvviso da una forma acuta di appendicite con peritonite circoscritta, è stata salvata «in extremis» dal pronto intervento del Medico di Uras e dalla collaborazione di alcuni colleghi della Stazione di Uras i quali si sono prodigati nel farla ricoverare immediatamente nell'Ospedale di Oristano servendosi di un carrello a motore. Alla signorina Anna Maria «Voci» porge il suo augurio di completa guarigione.

● **Al C.S. P.le cav. Giuseppe Terribile,** che dopo 5 anni di titolarità nella stazione di Olbia Paese è stato trasferito a Cava dei Tirreni per esigenze di servizio, il personale della stazione e della linea ha tributato una calda manifestazione di affetto. Altro cambio di guardia si è verificato al Reparto Traffico di Cagliari, ove il dr. Domenico Saccà ha dato le consegne dell'impianto al dr. Giovanni Ganci. Agli amici Terribile e Saccà un augurio e un saluto affettuoso; ai nuovi dirigenti C.S. 1ª cl. Angelo Nieddu e Ispettore Ganci buon lavoro.

● **La signorina Floria Spezziga** ha iniziato il servizio Sociale per i ferrovieri di Sassari, nel locale attiguo all'Ufficio del Capo Stazione Titolare, con ingresso dal Piazzale esterno. L'Assistente So-

ciale riceve il personale nei giorni martedì, giovedì e sabato dalle ore 10 alle ore 13.

**A. Luchi**

## FIRENZE

**(Servizio Materiale e Trazione)**

● **Recentemente, al termine dell'orario di servizio,** una carovana motorizzata, comprendente S. S. (Segretari Superiori) e funzionari direttivi del gruppo P. (promossi) nonché alcuni invitati (in tutti una ventina di persone), è partita alla volta di Pontassieve, mèta il Ristorante « Il Girarrosto » dove con entusiasmo pari all'appetito sono state festeggiate le promozioni.

● **E' deceduta presso l'Ospedale di Careggi a Firenze,** dopo lunghissima malattia, la mamma del Coadiutore P.le Gaetano Poggiolini della Sezione 8ª del Servizio Trazione. A pochi mesi dal collocamento in quiescenza, è pure scomparso, dopo breve malattia, l'Applicato Capo Vittorio Scaletti. E' deceduto improvvisamente l'Usciere di 1ª cl. Omero Massai addetto alla Segreteria della Sezione del nostro Servizio. Alle famiglie le più sentite condoglianze.

● **CICOGNA EXPRESS** - Agli agenti della Sezione 13ª del Servizio Materiale e Trazione lo scorso mese si è dimostrato particolarmente propizio: il giorno 1 è nata Laura (figlia del Segretario Tecnico Capo Enzo Pieratti) il 4 è nato Giorgio (figlio del Segretario Tecnico P.le Salvatore Striano) ed il giorno 20 è nato Vincenzo (figlio del Segretario Tecnico Giuseppe Sollima). Felicitazioni ai genitori e auguri ai neonati.

**G. Giuliattini**

**(Dagli Impianti)**

● **Il Direttore Comp.le di Firenze,** ing. Bagnoli, ha tenuto una conferenza stampa, nella quale ha illustrato l'attività svolta dal Compartimento nel 1960. Dopo aver messo in risalto che anche nello scorso anno sono stati apportati nuovi miglioramenti agli orari dei treni, per adeguarli sempre più alle necessità del pubblico, il Direttore Comp.le ha rilevato che nello stesso periodo di tempo si è avuta una circolazione di 249.569 treni viaggiatori, con un aumento, rispetto al 1959, di 19.683 convogli, nonché di 108.936 treni merci, con un incremento di 5.025 convogli nei confronti dell'anno precedente. Ha aggiunto che nel settore dei trasporti delle merci a carro completo, l'incremento del traffico ha toccato la punta massima nel periodo maggio-settembre, con un aumento del 33 per cento del numero dei carri in partenza ed in arrivo.

Quanto ai vari miglioramenti dei servizi, l'ing. Bagnoli ha illustrato gli ulteriori perfezionamenti introdotti nell'organizzazione delle biglietterie e nel servizio della prenotazione dei posti e, circa il traffico delle merci, ha in particolare fatto presente che la nuova procedura doganale agevolata, adottata con l'impiego dei carri TIF per i trasporti internazionali, ha incontrato il favore degli utenti toscani, specie delle industrie di Prato.

In merito ai lavori compiuti nel 1960, molti dei quali eseguiti nel quadro del piano quinquennale, il Direttore compartimentale si è soffermato sulla elettrificazione delle linee Pistoia-Lucca-Viareggio e Pisa-Lucca, e sul potenziamento della linea pontremolese, ed ha accennato alle opere eseguite per la manutenzione dell'armamento, alla costruzione di nuovi apparati centrali elettrici ed alla istituzione di sei passaggi a livello muniti di dispositivi di segnalazione automatica e di semibarriere.

Dopo avere sottolineato, tra i provvedimenti adottati a favore del personale, l'avvenuta costruzione di 10 fabbricati per complessivi 72 alloggi, e di due altri stabili, a cura della gestione INA-Casa, comprendenti 24 appartamenti, l'ing. Bagnoli ha ricordato l'attività svolta nel Compartimento dall'Opera di Previdenza, attraverso il collegio di Calambrone e le colonie marine e montane, ed ha concluso con una sintesi delle molteplici iniziative esplicate dai 26 Dopolavoro Ferroviari nel campo assistenziale ed in quelli ricreativo e culturale.

**A. d'Errico**

## GENOVA

● **Con una manifestazione di sincero affetto,** il personale tutto della Divisione Ragioneria ha voluto porgere il suo caloroso saluto al Coadiutore Capo Eduardo Mezzacapo, collocato a riposo per limiti di età. Al buon Eduardo, che è stato per tanti anni, fra colleghi ed amici, l'espressione viva del cuore contento napoletano, riscuotendo così unanime simpatia nell'ambiente ferroviario di Genova, giungano i migliori voti augurali di lunga vita. Hanno pure lasciato l'Azienda, per limiti d'età, il Segretario Superiore di 1ª cl. Giuseppe Dardano della Divisione Impianti Elettrici e l'Usciere 1ª cl. a.p. Giuseppe Menani della Direzione Comp.le I nostri migliori auguri.

● **Dopo dieci anni di apostolato** in questo Comp.to, il Cappellano dei ferrovieri, Padre Biancolini, cede il suo incarico a Don Macchia, del Clero Diocesano, per assumere quello di Superiore della Casa lei Gesuiti di Savona. A Padre Biancolini, che lascia fra i diecimila ferrovieri del Comp.to il grato ricordo della sua grande bontà, giungano il nostro grazie sincero e i nostri devoti auguri di bene; a Don Macchia, chiamato a sostituirlo, il benvenuto in mezzo alla famiglia ferroviaria, con l'augurio di buon lavoro.

● **CICOGNA EXPRESS** - Claudio, al Segretario Tecnico P.le Rocco Marcello della Divisione Lavori. Ai genitori tanti rallegramenti ed auguri per il pupetto.

**A. Battaglia**

## MILANO

● **Per la quarta volta consecutiva,** il nostro Comp.to è stato primo assoluto nella XXIIª Campagna antitubercolare. Le stazioni premiate, grazie alla solerzia dei « bigliettari », sono state: **Graduatoria A:** Milano C.le, Voghera, Cremona, Stresa, Milano P. Nuova, Pavia, Brescia, Pizzighettone, Remedello Sopra, Gallarate. **Graduatoria B:** Preglia, Calvisano, Viadana, S. Giuliano Piacentino, Visano, Montirone, Pavia P. Garibaldi, Motta S. Damiano, Maleo, Torrile San Polo. A tutti i ferrovieri che hanno validamente contribuito al successo è giunto il compiacimento del Direttore Comp.le, ing. Forte.

● **Il Coadiutore Capo Primo Celpi,** della Divisione Movimento, ha lasciato il servizio dopo 41 anni di attività. Colleghi e superiori lo hanno cordialmente salutato nel corso di un rinfresco. Sempre alla Stessa Divisione, il Coadiutore Capo Costante Restelli, ha compiuto 41 anni di servizio ed ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età. Dopo aver offerto un brindisi d'addio a tutti i colleghi, ha voluto che l'importo raccolto negli uffici per una più « sostanziosa » festa, fosse destinato, parte a favore del Collegio dei mutilatini di don Gnocchi e parte alla Fondazione Valentina Malvasio « ferrovieri bisognosi ». Tanti auguri.

**Il Gruppo Lirico del D.L.F. di Roma, recentemente costituito, di cui è dirigente il M. Mario Cherici del Teatro dell'Opera, ha esordito al Teatro delle Muse, con un concerto vocale, con la partecipazione straordinaria del Tenore Gino Sinimberghi, del soprano Luciana Bertolli e del baritono Afro Poli. Al piano si sono alternati i maestri Cherici e Ines Fioravanti. Il numeroso pubblico che gremiva il teatro in ogni ordine di posti — notato il Direttore Comp.le ing. Rubino, il Presidente del D.L.F. di Roma dott Puoti — ha calorosamente applaudito i maestri e gli artisti, chiamandoli insistentemente alla ribalta.**

● **Per onorare la memoria della mamma Maria Rizzon,** scomparsa lo scorso mese, il Segretario P.le Antonio Brini della Divisione I.E., ha devoluto la somma di lire 20.350 raccolta dai colleghi della stessa Divisione a favore degli Orfani dei nostri Agenti.

● **L'Ausiliario di Stazione Giuseppe Todesco,** della Stazione di Brescia, ha rinvenuto nell'atrio della locale biglietteria un portafogli contenente 35.000 lire. A mezzo altoparlante veniva rintracciato lo smarritore, che poteva così ricuperare l'intera somma.

● **Al Csq. Manovali Vincenzo Case** della Sq. Rialzo Milano C.le, Presidente della A.N.C.R. ferrovieri di Como, è pervenuto un attestato di benemerenza dal Comitato Centrale Combattenti e Reduci, per la attività che svolge da tempo. Rallegramenti.

● **Con una festicciola in famiglia,** i componenti l'Ispettorato Sanitario hanno lietamente salutato le promozioni del dr. Anton Giulio Sesti a Ispettore di 1ª cl. e del cav. Attilio Buccomino a Segretario Sup. di 1ª cl.

**L. Paina**

## NAPOLI

● **Il nostro Ministro** è stato recentemente a Napoli, accolto con viva simpatia dalla Autorità cittadine e ferroviarie. L'on. Spataro, accompagnato dal Direttore Comp.le ing. Borriello, ha visitato la sede comp.le, nonchè le Officine di Granili e di Pietrarsa. Successivamente ha tenuto nella sede del Banco di Napoli, una interessante conferenza sul tema « La emigrazione dal Sud », nel corso della quale ha tratteggiato anche quello che è stato e che sarà fatto nel prossimo futuro per migliorare le comunicazioni nel Mezzogiorno d'Italia. La stampa cittadina ha dedicato largo spazio e favorevoli commenti alle parole del nostro Ministro, sopratutto per le assicurazioni date circa la ripresa dei lavori per il completamente della nuova stazione di Napoli Centrale e lo studio già predisposto per la creazione di una nuova linea metropolitana cittadina.

● **Sono stati posti in quiescenza** per limiti di età e di servizio: l'Isp. P.le rag. Giuseppe Pansino, della Divisione Movimento, e i Coadiutori Capo Umberto Silvestri, Maria D'Onofrio della Divisione Ragioneria. I tre colleghi sono stati affettuosamente salutati dagli amici nel corso di una simpatica cerimonia. Anche i nostri auguri.

**D. Manganelli**

## PALERMO

● **Ad iniziativa del Nucleo Comp.le ACLI-Ferrovieri** di Palermo, nei locali della Mensa ferroviaria della Stazione di Palermo C.le, è stato offerto, un pranzo a 125 bambini poveri di alcuni dei più popolosi rioni cittadini. La simpatica iniziativa è stata curata in modo veramente encomiabile dal Consiglio direttivo del Nucleo. Erano presenti l'on. Volpe, Sottosegretario di Stato per i Trasporti, gli on.li Marino e Cimino, il Vice Prefetto dott. Riccobono, in rappresentanza del Prefetto di Palermo, l'ing. Rizzo, Direttore del Comp.to ferroviario, i Capi delle Divisioni ed un folto gruppo di funzionari e ferrovieri. Il Cappellano Comp.le ed assistente ecclesiastico del Nucleo, Don Critti, ha illustrato le finalità delle ACLI e gli scopi che si prefiggono. Ha poi parlato l'on. Volpe compiacendosi dell'iniziativa, che onora altamente la classe ferroviaria.

● **Il Sorvegliante P.le della Linea** Filadelfio Incontro già titolare del 1º Tronco (Giarre) della Divisione Lavori di Palermo, ha recentemente lasciato il servizio per raggiunti limiti di età. Egli, a ragione, può definirsi « figlio della rotaia », essendo nato da padre cantoniere il 29-1-1899 a Lentini (Catania). La sua attività nell'Azienda, risale al 1912, quand'era ragazzo. Assunto, poi, quale avventizio straordinario, nel 1916, dopo la paren-

# TUTTA LA RETE

tesi della prima Guerra Mondiale, alla quale prese parte col grado di Caporale di fanteria, fu nominato Cantoniere in prova il 30 giugno 1919, promosso Capo Squadra nel 1924 e Sorvegliante della Linea nel 1930.

Al più anziano Sorvegliante i voti augurali del personale del Compartimento di Palermo e di « Voci della Rotaia ».

**G. Caruso**

## REGGIO CALABRIA

● **Il dott. Francesco Paolo Massari**, dirigente l'Ispettorato Sanitario di Reggio C., è stato promosso Ispettore Capo Superiore. L'egregio Funzionario, le cui capacità professionali e le doti di bontà, sono note nel vasto compartimento calabrese, è stato vivamente e particolarmente festeggiato dai collaboratori e dipendenti nel corso di una improvvisata manifestazione.

● **MARCIA NUZIALE** - Per Italo Caccamo, Operaio Squadra Rialzo Reggio C.le ed Elisabetta Vitale; per Paolo Gattuso, manovale Staz. Reggio Marittima ed Antonietta Laface; per il dott. Antonino Laganà e Antonietta Labate figlia dell'Appl. Capo cav. Pasquale Labate della Divisione Commerciale di Reggio C. Felicitazioni ed auguri.

**A. Cremona**

## ROMA

**(Dai Servizi)**

● **I coniugi Agusto Gubernari e Maria Barbetti** hanno celebrato lo scorso mese le loro nozze d'oro nella Chiesa dell'Immacolata, al Quartiere S. Lorenzo, presenti il figlio Giulio, addetto al Gabinetto del Ministro dei Trasporti, nipoti, amici e conoscenti. Alla coppia felice i nostri migliori rallegramenti e gli auguri fervidi di un sempre lieto avvenire.

● **MARCIA NUZIALE** - Per il Segretario Nazario Melchionda della Sezione 5ª del Servizio Approvvigionamenti e la signorina Clara Manniti. Il nostro più vivo augurio.

● **CICOGNA EXPRESS** - In casa dell'Aiuto Applicato Silvano Caratelli della Sezione Personale del Servizio Approvv.ti, è arrivato Enzo; ed in casa del man. Giovanni Adriani del Magazzino di Roma Tiburtina è arrivato Luciano. Felicitazioni. (C.C.)

**(Dagli Impianti)**

● **Nel corso di una simpatica riunione**, cui ha partecipato tutto il personale libero dal servizio, sono stati vivamente festeggiati a Roma Termini i Capi Stazione P.li Lorenzo Bastiani, Angelo Mazzocchi e Alfredo Marino collocati a riposo per raggiunti limiti di età. In una atmosfera di calda cordialità ha parlato il Capo Stazione Sovraintendente, comm. Alteri, ricordando la preziosa e infaticabile opera prestata dai festeggiati durante i lunghi anni di lodevole servizio e formulando voti per una lunga e serena quiescenza.

E' seguito un servizio di buffet durante il quale sono stati consegnati ai tre colleghi, che lasciano il servizio, artistici diplomi e un ricordo aureo. Vivissimi auguri anche da « Voci della Rotaia ».

**D. Loffredo**

## TORINO

● **La Coadiutrice Capo Antonietta Camagna**, della Divisione Ragioneria, e l'Applicato Capo Riccardo Assom, della Segreteria Comp.le hanno lasciato l'Azienda dopo oltre 40 anni di servizio. I rispettivi Superiori e Colleghi si sono riuniti attorno ai festeggiati porgendo loro i più affettuosi auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Analoga cerimonia** si è svolta presso il Deposito Personale Viaggiante di Alessandria, dove i Superiori e gli amici hanno calorosamente festeggiato il Capo Treno di 1ª cl. Cesare Pollarolo, che lasciava il servizio per raggiunti limiti di età. Al neo-pensionato — che fu anche un valoroso portiere della squadra di calcio dell'Alessandria U.S. — i migliori auguri anche da parte di « Voci ».

● **Doloroso stupore ha destato la notizia del decesso** — avvenuto dopo breve malattia — del Coadiutore Capo Lorenzo Cerrato, della Segreteria Comp.le. Il buon ricordo dell'ancor giovane collega rimarrà certamente vivo in quanti Lo conobbero ed ebbero modo di apprezzare le Sue elette virtù. Alla famiglia i sensi del più profondo cordoglio da parte di « Voci della Rotaia », che Lo annoverava fra i suoi più validi amici e sostenitori.

● **Un grave lutto ha colpito di recente** l'ing. Sergio Biagioni al Servizio Lavori e Costruzioni, Delegato Compartimentale dell'Ass. Naz. Combattenti e Reduci torinese: la scomparsa dell'adorato padre, sig. Ugo, ex-Applicato del Controllo Merci di Torino. Il Presidente dell'A.N.C.R. di Torino Edmondo Lomaglio, a nome di tutti gli associati, invia all'ing. Biagioni ed ai familiari le più profonde condoglianze, alle quali si associa anche il nostro giornale.

● **BINARIO DIECI** - Gli operai q. di 1ª cl. Vittorio Danni e Giovanni Bianchi, delle O.M.R. di Torino, hanno conseguito rispettivamente il diploma di Geometra e di Ragioniere. Congratulazioni.

● **MARCIA NUZIALE** - Per Bruno Comello, opq. 1ª cl. OMR, e la signorina Maria Michelatti; per Angelo Palazzolo, op. q. OMR e la Signorina Maria Teresa Ferro. Agli sposi i migliori auguri di « Voci ».

● **CICOGNA EXPRESS** - Sergio, al rag. Vincenzo Zaffiro, Segr. P.le della Segreteria Comp.le; Marino, ad Andrea Nocera, Coadiutore Capo O.M.R. e Livio, a Giovanni Chino, op. q. 1ª cl. O.M.R. A tutti felicitazioni.

**R. Marello**

## VENEZIA

● **Nel salone del palazzo Compartimentale** si è svolta la cerimonia per la premiazione dei vincitori del concorso « Stazioni e Impianti Fioriti 1960 », alla quale hanno partecipato il Direttore Compartimentale, tutti i Capi Divisione, il Presidente dell'Ente Provinciale del Turismo di Venezia, un Assessore del Comune in rappresentanza del Sindaco e numerose altre autorità, e Funzionari. Il Direttore Comp.le si è compiaciuto per il notevole successo dell'iniziativa che nel 1960 ha avuto un incremento di partecipazioni del 20% rispetto il 1959 (106 stazioni aderenti rispetto alle 88 dell'anno precedente) e per i risultati conseguiti. Il Presidente dell'E.P.T. ha sottolineato la bontà della iniziativa nei suoi riflessi turistici. Il primo premio assoluto è stato assegnato alla stazione di Feltre, seguita da Calalzo, S. Donà di Piave e Treviso Centrale per la prima categoria e Sacile, Pianzano, Cittadella, Ceggia, S. Stino di Livenza e Montebelluna per la seconda categoria.

● **CICOGNA EXPRESS** - Paolo ha allietato la casa del manovratore Abele Capon, e Mauro quella del Capo Squadra Manovratori Ermenegildo Piccolo, entrambi della stazione di Padova C.le. Le nostre più vive felicitazioni.

**F. Poli**

## VERONA

● **L'ex Cantoniere Emilio Franco** e la signora Maria Cusin di Domegliara (Verona) hanno festeggiato le nozze d'oro attorniati dai figli, dalle nuore e da un folto gruppo di nipoti. Nello stesso tempo, il figlio Antonio Franco, Sorvegliante P.le del 6º Tronco Lavori di Domegliara, festeggiava a sua volta le nozze d'argento tra uno stuolo di parenti. Alle due famiglie, dal ceppo tanto saldo, felicitazioni ed auguri per il nuovo traguardo.

● **Ricorre in questo mese** l'anniversario della morte dell'Operaio qualificato 1ª cl. Pietro Celani, dell'Officina Veicoli di Vicenza, deceduto in giovane età. Lo ricordiamo a tutti i compagni di lavoro che lo apprezzarono e gli vollero bene.

● **Gli appartenenti alla classe 1911** della Divisione Impianti Elettrici di Verona si sono riuniti in lieto simposio per festeggiare il traguardo del mezzo secolo. L'Ispettore di 1ª cl. Alceo Cattalani ha ricordato ai convenuti il significato della festa in famiglia che serve a rafforzare i rapporti di conoscenza diretta fra gli appartenenti alla stessa Divisione.

**R. Campagnari**

## SCAMBIO DI OSPITALITÀ

**Studentessa francese diciottenne, figlia di un ferroviere addetto agli uffici di stazione, abitante nel Comp.to dell'Aisne, ottimo carattere, buona educazione, propone scambio di ospitalità per l'estate '61, con giovane italiana, preferibilmente della regione laziale.**

**Scrivere: Madame Baril, S.N.C.F., 36, rue de Leningrad - Paris 8ème (France).**


## ALBERGHI E PENSIONI

**ROYALTY HOTEL ET DES MAGES** 63, rue de la Grotte - Lourdes - Telef. 6.14. Riscaldamento centrale - cucina accuratissima - prezzi speciali per ferrovieri italiani dietro presentazione tessera di riconoscimento.



## CONCORSI PER MANOVALI E CANTONIERI

Il cav. G. Ciullini — Ispett. Princ. a r., ha curato la 2a Edizione del notissimo « **MANUALE DI ARITMETICA E GEOMETRIA ELEMENTARE** » per la preparazione dei candidati.

La pubblicazione — accuratamente riveduta — contiene, in appendice, anche « **NOZIONI GENERALI SUL SERVIZIO DELLE MANOVRE IN STAZIONE** ».

Il « Manuale », veramente pratico, compilato da un competente, qual'è il Ciullini, che ha fatto parte di Commissioni esaminatrici in numerosi concorsi, è quindi indispensabile per quanti desiderano prepararsi seriamente.

La pubblicazione, per la parte culturale, è indicata anche per il concorso a cantoniere.

Richiedere « Il Manuale » alle **EDIZIONI LUDUS**, via Cittadella 8 - Firenze - inviando l'importo di L. 850.



**"CLASSICI DELLA DURATA"**

L. 320.000

L. 440.000

L. 260.000

L. 65.000

**ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA** chiedete catalogo a colori VR/3 contenente 100 ambienti, inviando L. 120 in francobolli. Mobili d'arte antico. Materassi garantiti a molle Imeaflex. Consegna ovunque gratuita. Pagamenti anche lunga rateazione. **PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AL PERSONALE F.S.** - Scrivere chiaramente: cognome, nome, professione, indirizzo, forma di pagamento gradita od ambienti desiderati alla **MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA - CARRARA.**

# INAUGURATA A ROMA LA SECONDA MOSTRA DI MODELLISMO FERROVIARIO

Con l'intervento di rappresentanti della nostra Azienda, della S.T.E.F.E.R. di numerosi invitati e di folto pubblico ha avuto luogo l'inaugurazione della seconda Mostra di modellismo ferroviario organizzata dal Gruppo Romano Amici della Ferrovia (GRAF). Nelle bacheche di un reparto del Museo Ferroviario di Roma Termini, gentilmente concesso dal Centro Relazioni Aziendali F.S. abbiamo ammirato un grande numero di perfettissimi modelli di locomotive, rotabili e manufatti riproducenti il materiale in uso in tutte le ferrovie del mondo. Sia quantitativamente che qualitativamente questa seconda edizione ci è sembrata nettamente superiore alla precedente e non possiamo non compiacerci nel constatare l'interesse e la passione degli espositori. Una nota nuova è data dai modelli di produzione giapponese, di una perfezione e complessità che non esitiamo a definire « sbalorditiva ». Delle collezioni dell'ing. Ferri ed avv. Mazzoni ci sono particolarmente piaciute una locomotiva SHAY con cilindri laterali verticali e trasmissione cardanica su tutte le ruote, compreso il tender, in uso nelle linee acclivi americane e una Beyer-Garrat 2—6—2+2—6—2 in uso sulle ferrovie del Sud-Africa.

Citiamo, tra i costruttori integrali, il sig. De Franceschi con un bellissimo ponte in legno di tipo americano e, tra gli elaboratori, il sig. Claudio Trotti che espone due modelli delle nostre 743 e 623 con l'applicazione del pre-riscaldatore Crosti.

La mostra, che avrà la durata di due mesi, si chiuderà il 4 aprile p. v.

**D. LOFFREDO**

## FILATELIA

### Le emissioni italiane del 1961

*Il Consiglio dei Ministri ha recentemente approvato il vasto programma delle emissioni dello anno in corso: oltre alla nuova serie ordinaria che sarà dedicata ai capolavori artistici del Michelangelo (serie messa in vendita il 6 marzo u.s.) dovrebbe aver luogo (probabilmente il 27 marzo) l'emissione di 6-8 valori dedicati al Centenario dell'Unità d'Italia. Seguirà un'emissione commemorativa per il 19° centenario della nascita del celebre naturalista Plinio il Giovane (nato nel '61 e morto nel 113 d. C.).*

*Con un'altra emissione commemorativa verrà poi ricordato il Centenario della nascita di Gian Domenico Romagnosi, famoso filosofo e giurista (nato nel 1761, morto nel 1835); successivamente, vedrà la luce un'emissione per commemorare il centenario della morte dello scrittore e patriota Ippolito Nievo autore de « Le Confessioni di un Italiano » (nato nel 1831, morto nel 1861).*

*Seguiranno: due valori che esalteranno l'idea europea ed un terzo valore per la terza giornata del francobollo.*

*Oltre a queste emissioni di carattere ufficiale ne sono progettate altre due: una nell'eventualità del viaggio nell'Argentina e nel Perù del Presidente della Repubblica Italiana, l'altra dedicata all'Unesco.*

* * *

*Ha avuto luogo a Roma, nel Salone delle Conferenze della Stazione Termini, il 16° Convegno Filatelico Nazionale che si è svolto nei giorni 28-29 e 30 gennaio 1961 con libere contrattazioni di francobolli da collezione da parte dei numerosi partecipanti. Domenica 29, il Sindacato Nazionale dei Commercianti Filatelici ha proceduto alla premiazione degli alunni delle scuole medie di Roma, che hanno svolto i componimenti migliori sul tema: « La storia d'Italia attraverso i francobolli ».*

* * *

Filatelia Ferroviaria 1960-1961 - Notizie varie:

L'Unione dell'Africa del Sud *ha emesso un francobollo da 1s. e 3d. di colore blu nonchè un annullo speciale del 2-5-1960, per celebrare il centenario delle sue Ferrovie.*

La Francia, *nella nuova serie « turistica » di 7 valori emessa il 17 gennaio 1961, ha compreso un valore di 0,85 NF nei colori verde, bleu e bistro che riproduce il viadotto ferroviario di Chaumont.*

La Repubblica Araba Unita (Siria), *ha emesso un francobollo di grande formato da 12 p.½ per commemorare l'apertura della linea Latakia-Aleppo costruita nel 1960.*

Il Principato di Monaco, *nella serie retrospettiva dei mezzi di trasporto uscita nell'aprile u. s. ha emesso un segnatasse da 0,05 NF che riproduce una delle prime locomotive P.L.M. tipo 0-3-0.*

*Anche la* Romania, *nella serie di 21 valori a soggetti diversi emessa l'11 giugno u. s. ha compreso un francobollo da 5 bani che riproduce un locomotore elettrico.*

La Cina Popolare, *in occasione dell'inaugurazione della nuova Stazione di Pechino (30 agosto u. s.), ha emesso due francobolli da 8F e 10F riproducenti vedute della Stazione stessa.*

*Nella* Germania-Est, *l'8 ottobre u. s. hanno visto la luce due francobolli da 20f e 25f con le riproduzioni di due vetture postali, una antica ed una moderna.*

**Dino BONCOMPAGNI**

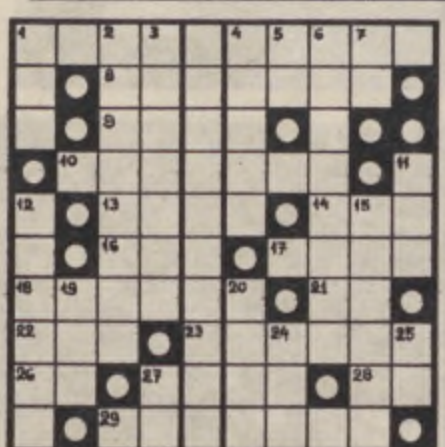
## I MODELLI

**Abito da sera in faille color verde brillante con alta balza arricciata in tulle della stessa tinta cosparsa di lustrini.**

**Abito da sera in velluto viola pallido con balza arricciata di tulle in tinta.**

## CRUCIVERBA

*(F. Muccio)*



**ORIZZONTALI:** 1) Sbuffa... quand'è al lavoro; 8) Lo usa la manicure; 9) Tu ti... tagli la barba; 10) Viene dopo il dovere; 13) Vale: « sarebbe a dire »; 14) Una valle senza fondo; 16) Associazione Nazionale Lavoratori; 17) C'è lo spettacolo e c'è la striscia di trina; 18) Non è reale e nemmeno del tutto... fantastico; 21) Radio Telegrafista; 22) Una pace che non ha avuto inizio; 23) Lo è anche il 23; 26) Haiti (sigl.); 27) Si può fare anche nell'acqua; 28) Affinchè in latino; 29) Branchi di buoi.

**VERTICALI:** 1) Pronome personale; 2) Un verbo per facchini ed artiglieri; 3) Strumento; 17) Ca; 18) LL; 19) Asti; 20) Volontà; 22) Ni; 23) Inn; 24) Ge; 25) Atto; Venezia; 11) Vola... in provincia di Trento; 12) Un simpatico Walter; 15) Pronome personale; 19) Cile (sigl.); 20) Un rimedio contro il buio; 24) Mio a Parigi.

**A soluzione ultimata, nella 5ª colonna verticale, si leggerà il nome di un treno TEE.**

**SOLUZIONE DEL NUMERO PRECEDENTE**

**ORIZZONTALI:** 1) Miracolo; 9) Orata; 10) Tebe; 12) Nodoso; 13) Al; 14) Asole; 15) Seta; 17) Ca; 18) LL; 19) Asti; 20) Volontà; 22) Ni; 23) Inn; 24) Ge; 25) Atto. 27) Tili; 29) Piatti; 31) Tasse; 32) Iran.

**VERTICALI:** 1) Monaco; 2) Irosa; 3) Rada; 4) Atollo; 5) Caselli; 6) Lt; 7) Eo; 8) Telai; 11) Battaglia; 15) Sanniti; 16) Est; 20) Vit; 21) Onta; 22) Nt; 25) Alt; 26) Ops; 28) Ltr; 30) Ie.

# TRA IL DEPOSITO E L'OFFICINA

Sopra: rimessa locomotive elettriche e piattaforma girevole

A destra: pausa nel lavoro. Dopo il fumo della vaporiera quello della sigaretta

Sotto: alla revisione pantografi. In basso a destra: con l'apparecchio Siemens a ultrasuoni si scopre ogni difetto del materiale

(foto Marinelli)

Anno IV - N. 4 - APRILE 1961

# VOCI DELLA rotaia

(Foto Marinel)

ALe 601

# COMFORT E VELOCITÀ NEI VIAGGI A LUNGA DISTANZA

L. 40

FRANCIA 0,40 nFr.
SVIZZERA 0,30 Fr.
BELGIO 4 Fr.

VOCI DELLA rotaia

ANNO IV - N. 4 - APRILE 1961

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefoni 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.

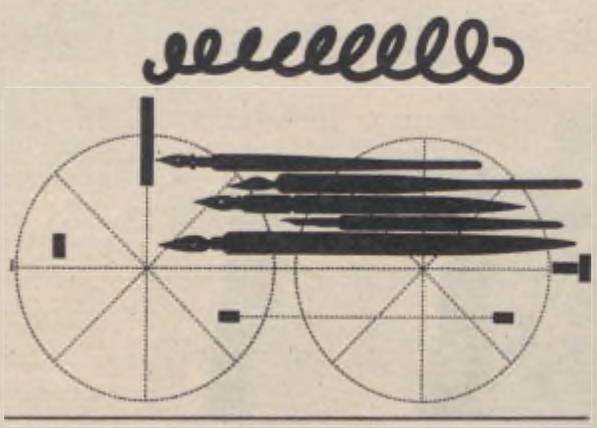
Stampatore: APOLLON - Via Tiburtina 1292 - Roma - Tel. 419.026. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957.

**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.

**ALTRE PUBBLICAZIONI FERROVIARIE**

BOLLETTINO FFS (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. s. 8 (L. 1.200).



**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** .....

.....

**Impianto presso il quale è stata firmata la prima adesione**

.....

## PRECISAZIONE

Sul numero scorso, a pagina 7, abbiamo pubblicato una fotografia con didascalia in cui l'ing. Tiziano Palladini era indicato erroneamente quale Ispettore Capo Superiore anziché Direttore Centrale del Servizio Lavori e Costruzioni.

Nel rettificare l'errore — dovuto ad un refuso tipografico — chiediamo scusa all'ing. Palladini per l'involontaria inesattezza.

## IN COPERTINA

**L'elettromotrice ALe 601, insieme con il rimorchio viaggiatori Le 601 e il rimorchio ristorante-bar Le 360, è destinato ad effettuare viaggi di lunga distanza. Recentemente è stato presentato al Ministro dei Trasporti, On.le Spataro.** (Vedere articoli a pagine 3, 4 e 5).

**RADIOTECNICI!**
**RADIOAMATORI!**

*Una rivista esclusivamente per Voi!*
*Vi piacerebbe costruire da soli una radio a transistor, un radiotelefono oppure una stazione radio per comunicare con tutto il mondo?*

*E' semplicissimo.*

*Seguendo la rivista di elettronica « COSTRUIRE DIVERTE », potrete realizzare tutto questo e tante altre applicazioni elettroniche.*

*Potrete acquistare la rivista mensile « Costruire Diverte » in tutte le edicole al prezzo di sole L. 150.*

*Se il Vs/ edicolante ne fosse sprovvisto, richiedete una copia saggio alla redazione di Costruire Diverte - via Centotrecento n. 18/B Bologna e Vi verrà inviata gratuitamente.*

# PARATA DI ROTABILI A ROMA TERMINI

Binario uno di Roma Termini, ore nove: un breve convoglio « sui generis », composto da alcuni mezzi nuovissimi, da un altro mezzo di recente costruzione ed infine da uno completamente «rigenerato», viene presentato al Ministro dei Trasporti, On. Spataro, accompagnato dal Sottosegretario On. Angelini e dal Capo di Gabinetto, Dr. Severini. Alla presentazione assistono anche numerosi giornalisti e operatori cinematografici della televisione e di cinegiornali di attualità.

Si tratta di una vera, seppure ridotta, parata di rotabili, che comprende un'elettromotrice ALe 601, con il rimorchio viaggiatori Le 601 e il rimorchio ristorante-bar Le 360, un locomotore Diesel gr. 225, una carrozza viaggiatori di 2ª classe gr. Bz 38.902.

Gli onori di casa sono fatti dall'ing. Rissone, e dall'ing. D'Arbela: quest'ultimo ha diretto la progettazione dei nuovissimi mezzi ALe, che — pur conservando, esternamente, una linea tradizionale — sono stati concepiti e realizzati, internamente, in modo da offrire ai viaggiatori il maggior comfort possibile. A questi prototipi — spiega l'ing. Rissone agli ospiti — seguiranno altre 21 elettromotrici e altrettanti rimorchi.

A poca distanza dal gruppo delle snelle e veloci ALe, sosta la Bz 38.902: la prima di una serie omogenea di 27 unità. All'On. Spataro ne vengono illustrate le caratteristiche principali: a struttura interamente metallica, è stata costruita utilizzando il telaio e i carrelli di antiquate carrozze a cassa di legno, previa demolizione delle strutture risultate non convenientemente riparabili. Nella realizzazione si è ottenuta una maggiore disponibilità di posti, che — naturalmente — sono ora imbottiti e ben più confortevoli di quelli originali.

**Il Ministro dei Trasporti, il Direttore Generale e le autorità a bordo dell'ALe 601.**

E' questo uno — ma non l'unico — esempio di ciò che viene fatto per ammodernare il materiale, utilizzando — fin quanto è possibile — quello esistente. Con questa carrozza, infatti si potrà offrire ai viaggiatori un servizio che, se non raggiunge l'optimum offerto dai mezzi completamente nuovi, è comunque qualitativamente ragguardevole rispetto a quello dei mezzi antiquati che costituiscono l'ossatura della Bz 38.902.

La locomotiva Diesel gr. 225, successivamente visitata dall'On. Spataro, è già in servizio in molti dei principali impianti della Rete e contribuisce efficacemente allo snellimento delle manovre, realizzando sensibili economie rispetto ai servizi effettuati con locomotive a vapore.

* * *

La visita dell'On. Spataro è finita.

Il Ministro, prima di lasciare Termini, esprime il suo compiacimento per le nuove realizzazioni che dimostrano come, da parte dei tecnici e del personale F.S., si proceda senza soste, con capacità e ogni possibile sollecitudine, alla attuazione del programma di quel rinnovamento e miglioramento dei servizi ferroviari al quale gli utenti sono così vivamente interessati.

* * *

Sono trascorsi alcuni giorni dalla presentazione al Ministro. Oggi l'ALe 601 e il rimorchio-bar Le 630 effettuano una corsa straordinaria da Roma a Civitavecchia per viaggiatori « speciali ».

Sono i soci del Club Italiano delle Relazioni Pubbliche, i membri del Comitato Internazionale delle R.P. nella Pubblica Amministrazione, i Dirigenti della Ass. Italiana R.P., i Docenti e gli Allievi dell'Istituto Internazionale per lo studio delle R.P. e, infine, gli Amministratori Delegati delle officine STANGA, CASARALTA e OCREM.

L'ing. D'Arbela porge agli ospiti il benvenuto dell'Azienda. Quindi illustra le caratteristiche del nuovo mezzo, mettendo in evidenza gli sforzi dell'Azienda F.S. sia per migliorare la consistenza e la media qualitativa del parco rotabili, sia per aumentare l'efficienza generale della Rete, malgrado le ben note difficoltà specie di carattere finanziario.

* * *

Un viaggio, questo di oggi, Roma-Civitavecchia-Roma, indubbiamente di reciproco interesse: per le F.S., che hanno modo di far conoscere le realizzazioni più recenti e la propria attività in genere al servizio degli utenti; e per l'Opinione Pubblica — di cui gli ospiti del viaggio speciale sono esponenti qualificatissimi — che viene messa tempestivamente al corrente delle realizzazioni stesse e di quanto viene fatto dall'Azienda F.S. per migliorare i propri servizi.

Un viaggio opportuno e necessario, quindi, specie in un momento delicato, e per tanti aspetti, quasi decisivo per l'avvenire delle F.S.

**ALCI**

# Il Direttore Generale ai Ferrovieri

**Ferrovieri!**

Una dolorosa successione di incidenti gravi ha determinato grande allarme della opinione pubblica.

Abbiamo la coscienza di non meritare molti dei rimproveri che ci vengono fatti.

So che nessuno di voi ha mai cessato di fare il suo dovere con senso di responsabilità e con lo spirito di sacrificio che il duro mestiere comporta.

Ognuno al proprio livello, dal più modesto al più elevato, si proponga con la più grande fermezza di compierlo ancora di più di quanto non sia stato capace di farlo sinora.

Mettiamo da parte quanto può essere oggetto di discussioni e di contrasto e preoccupiamoci soltanto di dare la dimostrazione al Paese che la nostra Azienda, malgrado tutto, è ancora salda ed in grado di assicurare servizi regolari e sopratutto sicuri.

Sono certo che questo mio fervido appello sarà raccolto e che seguiranno per tutta la nostra grande ed operosa famiglia giorni più sereni ed un più obiettivo giudizio della nostra fatica.

IL DIRETTORE GENERALE
**Severo Rissone**

Roma, 8 Aprile 1961

## LE NUOVE ELETTROMOTRICI

# PER LUNGHE DISTANZE: COMFORT E VELOCITÀ

# PER TRASPORTI SUBURBANI: CAPIENZA E SOBRIETÀ

Dopo l'ultima guerra, l'impiego delle elettromotrici sulla rete F.S. è andato sempre più intensificandosi nei settori più diversi, da quello dei convogli di lusso a quello dei trasporti suburbani, tanto che il parco è stato quasi raddoppiato nel giro di dieci anni. Nello stesso periodo, anche la percorrenza media giornaliera di ogni unità e la percorrenza reale media per unità di trazione utilizzata sono considerevolmente aumentate.

Dopo attenti studi sulle caratteristiche e la qualità dei traffici, nel 1957 le F.S. decisero di indirizzare la progettazione delle elettromotrici verso due categorie ben distinte: la prima, veloce e molto confortevole, destinata ai viaggi a lunga distanza e quindi adatta a un soggiorno prolungato; la seconda più economica, ma a grande capacità di trasporto, destinata ai viaggi brevi, con possibilità di accogliere numerosi viaggiatori anche in piedi e di incarrozzarli rapidamente.

In tale scelta giocarono un ruolo preponderante due constatazioni riferite a fenomeni di portata sociale.

La prima era quella relativa al generale miglioramento del livello di vita e al conseguente aumento delle esigenze in fatto di comfort. Adeguandosi a questa tendenza generale le ferrovie hanno realizzato treni di tipo del tutto nuovo, come i Settebello e gli Arlecchino, le carrozze bar e hanno dato una maggior diffusione al servizio di ristoro sui treni ecc.

L'altra constatazione fu quella relativa al fenomeno migratorio quotidiano, costituito dal flusso e riflusso giornaliero di operai, impiegati e studenti tra periferia e centri di lavoro: il traffico di banlieue.

| Esercizi | Situazione al 30-6 (N°) | Percorrenza media giornaliera (Km) | Percorrenza reale media annua per unità di trazione utilizzata (Km) |
|---|---|---|---|
| 1948-49 | 178 | 347 | 116.634 |
| 1949-50 | 196 | 432 | 118.079 |
| 1950-51 | 232 | 442 | 123.485 |
| 1951-52 | 251 | 416 | 125.892 |
| 1952-53 | 253 | 438 | 127.310 |
| 1953-54 | 260 | 417 | 128.913 |
| 1954-55 | 261 | 411 | 127.729 |
| 1955-56 | 284 | 418 | 128.222 |
| 1956-57 | 302 | 416 | 129.668 |
| 1957-58 | 310 | 427 | 131.832 |
| 1958-59 | 329 | 440 | 135.955 |
| 1959-60 | 348 | 479 | 140.286 |

**La cabina di manovra dell'ALe 601**

Esso impone alle ferrovie vincoli estremamente gravosi a causa degli orari obbligati che occorre impostare entro ristretti periodi di tempo, degli impegni di circolazione sulle linee e di ricovero dei materiali nelle stazioni, nonchè della rilevante quantità di rotabili da usare contemporaneamente.

Come si vede, due tipi di traffico ben individuati, cui dovevano corrispondere due tipi di rotabili ben definiti.

Sono stati così progettati due tipi di convogli formati da elettromotrici e rimorchi.

Il primo è costituito da: motrici (ALe 601), rimorchiate normali (Le 601), rimorchiate con ristorante (Le 480) e rimorchiate con ristorante e bar (Le 360).

Il secondo tipo, per servizi suburbani, è costituito da: motrici (ALe 803), rimorchiate intermedie (Le 803) e rimorchiate semi-pilota (Le 803).

Per la progettazione delle casse di ambedue i tipi di rotabili è stato adottato un nuovo metodo di calcolo, grazie al quale è stato possibile ridurre il peso della vettura, renderne più semplice la costruzione e nello stesso tempo aumentarne la resistenza.

Anche gli intercomunicanti ed i finestrini sono stati notevolmente semplificati.

Su entrambe le motrici, ALe 601 e ALe 803, è stato montato un nuovo tipo di motore con una potenza continuativa di 200 KW ed orario di 250 KW.

Mentre i primi esemplari delle ALe 601, con i relativi rimorchi, sono usciti in questi giorni, le elettromotrici ALe 803 sono in avanzata fase di costruzione.

## Le elettromotrici per servizi a lunga distanza

Dato il tipo di servizio cui sono destinate, cioè viaggi a lunga distanza con soggiorno prolungato, queste elettromotrici, a cassa portante, offrono un notevole grado di comfort e sono fornite anche di impianto per il condizionamento dell'aria.

I rivestimenti interni sono in laminato plastico con esclusione totale della verniciatura.

L'ambiente unico, ben isolato termicamente ed acusticamente, nel quale sono i posti riservati ai viaggiatori, grazie appunto all'uso dei laminati plastici ed alla eliminazione delle vernici deteriorabili, potrà conservare a lungo un aspetto fresco e piacevole.

Ogni carrozza poggia su due carrelli identici a quelli degli ETR 250 (Arlecchino), per la ALe 601, e simili a quelli delle più moderne carrozze viaggiatori, per le Le 601, Le 360 ed Le 480.

La sospensione dei carrelli, sia interna che esterna, è ad alta flessibilità con molle ad elica e smorzatori idraulici.

Il mantice di intercomunicazione è ribaltabile su ambedue le testate.

Le porte di accesso sono a battente senza blocco.

Su entrambe le testate di ogni vettura si trovano cabine di comando, utilizzabili sia dal personale di macchina che da quello di scorta. E' così possibile adeguare la composizione del treno alla frequentazione.

A corrente alternata vengono alimentati tutti i motori dell'impianto di condizionamento dell'aria, il motore del compressore per il fabbisogno di aria compressa, l'impianto di illuminazione normale a fluorescenza e di riserva ad incandescenza, il gruppo trasformatore-raddrizzatore per la carica delle batterie.

L'impianto di condizionamento dell'aria è in grado di erogare per ogni vettura una potenza di 30.000 frigorie/ora.

## ALTRE NOTIZIE TECNICHE

| | | |
|---|---|---|
| — Peso a vuoto della ALe 601 | T | 60 |
| Le 601 | » | 41 |
| Le 480 | » | 45 |
| Le 360 | » | 45 |
| — Lunghezza fra i respingenti di ogni vettura | mm. | 27.400 |
| — Distanza fra i perni dei carrelli | » | 18.200 |
| — Passo rigido dei carrelli | » | 3.000 |
| — Diametro delle ruote | » | 920 |
| — Numero dei motori della ALe 601 | | 4 |
| — Potenza totale oraria | KW | 1.000 |
| — Potenza totale continuativa | » | 800 |
| — Velocità massima | Km/h | 180 |

Le prestazioni che ogni convoglio può offrire sono notevoli.

La trasmissione del moto dai motori ai carrelli è ad albero cavo e tamponi in gomma (tipo Fanelli), analoga a quella già usata sui « Settebello ».

Le ALe 601 e Le 601 sono elettromotrici senza particolari attrezzature con 60 posti ognuna.

La Le 480 è una vettura ristorante con 48 posti a sedere. E' fornita di cucina elettrica completa di tutte le attrezzature, compresi due frigoriferi, due scalda-acqua, un ventilatore ed un aspiratore.

La Le 360 è anch'essa una vettura ristorante. I posti a sedere sono stati ridotti a 36 e, nello spazio così rimasto vuoto, è stato ricavato un piccolo, ma elegante bar che, come la cucina, è completo di tutte le attrezzature.

**Michele DARD**

**L'interno della nuova elettromotrice**

**Un particolare della cucina**

# S. CANDIDO

# RESIDENZA DIFFICILE

***DAL NOSTRO INVIATO***

**Posano per «Voci» i figli dei ferrovieri dell'impianto**

**La stazione di S. Candido**

*Da S. Candido, marzo:*

Sulla linea Verona-Brennero, poco dopo Bressanone, si apre verso est un'ampia valle che, attraverso la regione dolomitica, collega l'Alto Adige con la parte orientale dell'Austria. E' la Val Pusteria, dal paesaggio dolce e sereno, punteggiato qua e là di linde borgate e di pittoreschi castelli. In questo rigido pomeriggio invernale vi trionfa un mare di luce nivale, rosa e azzurra, morbidamente modulata sui declivi, sui dossi, negli anfratti, sui picchi, sui vertici: una luce che vibra più intensa sulle falde dei ghiacciai e sull'oro striato delle pareti, simili ad immani cattedrali protese verso l'azzurro del cielo.

Mentre risaliamo la valle da Fortezza fino a S. Candido, si svolge dinanzi ai nostri occhi meravigliati uno scenario da favola, dentro il quale fanno la loro apparizione le borgate di S. Lorenzo, Brunico, Valdàora, Monguelfo, Villabassa e Dobbiaco. Il cielo intanto si fa di perla con guizzi di fuoco, poi pian piano si oscura con trasparenze di zaffiro. Arrivo a S. Candido ch'è ormai sera: e sul bianco della strada, immagini e ricordi mi fanno compagnia, mentre la luna veleggia sulle creste silenziose come un fulgido diamante.

* * *

È, S. Candido, un grazioso paese di quasi 3.000 anime, situato tra prati e boschi a 1175 metri di altitudine, nel punto in cui la Val Pusteria volge al suo termine: e infatti la valle qui comincia a scendere fino a Lienz in Austria, e scendono anche le acque della Drava, che nasce lì vicino, fino a confondersi in quelle del Danubio, la cui meta è il Mar Nero. Il confine di Stato si trova a pochi chilometri, dove la strada e la ferrovia passano nella località detta Prato alla Drava. Attorno alla conca di S. Candido si erge un'imponente schiera di montagne dolomitiche, tra le quali svetta, vicinissima, la frastagliata Croda dei Baranci. Ai piedi di questa s'apre la valle di Sesto, che attraverso uno scenario di selvaggia bellezza collega la Val Pusteria col Cadore bellunese. Sullo sfondo si stagliano la piramide dei Tre Scarperi, Cima Undici e Monte Elmo, mentre a nord domina la grandiosa catena degli Alti Tauri.

L'origine di S. Candido risale ad una fondazione del Duca di Baviera, Tassilo II, che nel 769 vi eresse un'abbazia di benedettini, più tardi trasformata in Collegiata. S. Candido è infatti la più antica parrocchia di tutta la regione denominata più tardi Tirolo. Nel 965 l'imperatore Ottone I elevò questa borgata a signoria indipendente. Ciò permise a S. Candido di divenire nel medioevo un importante centro di mercato, nella cui sfera economica vennero attratti tutti i paesi della zona circostante. Le merci più rilevanti dello scambio erano, come lo sono ancor oggi, il legname e il bestiame. Più tardi, però, con lo sviluppo delle comunicazioni e dei centri d'affari, il paese perdette quella funzione, acquistando in compenso ben altri motivi di prosperità economica, come quello dell'industria turistica, che in questi ultimi tempi si è notevolmente sviluppata.

**Luigi Perini, Capo Stazione Titolare di S. Candido**

Oggi, dell'antico splendore, S. Candido conserva un gioiello d'arte romanica: il Duomo. In esso sono custodite e venerate le ossa di San Candido, donate da Papa Adriano (772-795) ai monaci benedettini. E S. Candido, come il suo patrono, il borgo fu chiamato dai valligiani di lingua latina, mentre Innichen lo chiamano, da allora, quelli di origine tedesca.

* * *

Il signor Luigi Perini, titolare della stazione, è un uomo tranquillo: i trentacinque anni di permanenza in Alto Adige gli hanno tra l'altro insegnato l'importanza e i vantaggi della tolleranza e della comprensione. Parla perfettamente il tedesco e ciò gli serve per intrattenere cordiali rapporti, personali e di servizio, con la popolazione di lingua tedesca e con i funzionari delle ferrovie austriache.

La stazione che egli dirige conta 25 agenti, oltre a quelli degli altri servizi; ed essendo una stazione di confine, deve svolgere particolari servizi. Citiamo quelme avviene in prevalenza — su Tarvisio e quindi su Venezia.

Per quanto riguarda il traffico di transito, primeggia quello del legname da ardere e in tronchi, proveniente dalla Cecoslovacchia e dall'Austria, nonchè quello del bestiame. Per il resto la linea si limita agli scambi tra i territori di frontiera e in tale movimento l'importazione dall'Austria prevale sull'esportazione dall'Italia. Complessivamente, nel 1960, si è registrato un movimento di 7.880 carri (139.322 tonn.) in entrata, con un aumento del 9% rispetto all'anno precedente, di fronte a 419 carri (5.967 tonn.) in uscita, di poco più numerosi dei 388 registrati nel 1959.

Per strada, il movimento merci nel 1960 è stato di 3.940 autocarri (72.434 tonn.) in entrata, con un aumento del 13% rispetto al 1959, di fronte a 509 autocarri (6.735 tonn.) in uscita, con un aumento del 19% riguardo all'anno precedente.

Anche il movimento viaggiatori interessa per lo più il territorio di frontiera

servizio interno vengono effettuate le relazioni Genova-S. Candido, Milano-S. Candido e Roma S. Candido.

S'è detto, in principio, che il paesaggio è suggestivo e che S. Candido è un luogo di villeggiatura. Ma sarebbe un errore dedurne che la vita dei nostri agenti a S. Candido sia facile e confortevole. Tutt'altro. L'inverno comincia in ottobre e finisce in maggio, con il termometro che scende anche a 30 gradi sottozero. In queste condizioni il paesaggio è bello soltanto per il turista e per lo sportivo, non per chi deve lavorare all'aperto o comunque essere esposto al flagello del gelo. Il cibo costa caro e molto, troppo si spende per riscaldare l'alloggio e per coprire il corpo con indumenti pesanti e costosi.

Ora, anche se l'edificio di stazione è antiquato (doveva essere rifatto nel 1938: sono comunque allo studio opere di miglioria ai vari servizi, e già qualche cosa

**Il vecchio piano caricatore del bestiame ora in via di sostituzione - A destra: si effettua un carico di legname**

lo delle due gestioni indipendenti: l'agenzia doganale (ufficio F.S.) e il transito contabile (ossia tassazione dei trasporti attraverso il confine e contabilizzazione dei vari importi gravanti sui trasporti sia in entrata che in uscita). Anche il servizio manovre impegna particolarmente gli addetti che devono ogni giorno comunicare in tedesco col personale austriaco operante nell'ambito della stazione. E così pure i dirigenti del movimento, signor Bruno Bernabè e Ugo Stabinger, perché il traffico tra S. Candido e il confine viene diretto, per accordi presi, secondo il regolamento delle ferrovie austriache. E d'estate il traffico aumenta in ragione del 50%.

Ora, qual'è l'importanza del transito di S. Candido? Non è, diciamo subito, paragonabile a quello del Brennero, anche se la sua attività si presenta in questi ultimi anni in leggero aumento. Attualmente, infatti, la linea della Val Pusteria serve soltanto a quegli scambi italo-austriaci che non vengano avviati — coe pure in questo settore prevale il movimento proveniente dall'Austria. I viaggiatori entrati per ferrovia sono stati, nel 1960, 75.106 (aumento del 4%), quelli usciti 75.818 (aumento del 14%). Per strada, il traffico viaggiatori è stato assai maggiore: entrati 853.827 (però con una diminuzione dell'11% rispetto al 1959), usciti 721.355 (con diminuzione del 19% in confronto dell'anno precedente).

Degno di nota è il traffico di « transito facilitato », che dalla Val Pusteria e attraverso il Brennero, collega Lienz in Carinzia con Innsbruck in Tirolo: tale transito facilitato, concesso alle ferrovie austriache, permette ad esse di risparmiare ben 186 Km. di percorso con quattro ore di ferrovia rispetto all'altra linea che attraversa le Tauern. I treni austriaci transitati nel 1960 sono stati 800 in entrata e 797 in uscita da S. Candido.

Quanto al servizio viaggiatori, sono da ricordare le relazioni internazionali nel periodo estivo con carrozze Lienz-Pisa, Genova-Lienz e Merano-Vienna. Per il

è stato fatto), credo che l'aspirazione dominante dei nostri colleghi di S. Candido sia proprio quella di una casa bene riscaldata e di un più elevato compenso per i disagi affrontati ogni giorno. Alcuni per sfuggire al freddo, all'isolamento, alle spese d'una vita costosa, sono in attesa dell'avvicendamento, avendo ormai oltrepassato il minimo di tre anni di permanenza nella zona. Ma anche questa possibilità deve essere rimandata ad un incerto domani.

La Divisione Movimento di Verona lamenta infatti una deficienza di personale amministrativo di ben 121 unità: non può effettuare dei trasferimenti interni perchè i suoi agenti hanno già prestato servizio in Alto Adige o per altri impedimenti familiari, nè può effettuare avvicendamenti fuori giurisdizione se non con sostituzione di personale. Cioè, in altre parole, con la collaborazione di tutti i Compartimenti della Rete.

**R. CAMPAGNARI**

# VIAGGIO ALLE FONTI DELLA SALUTE

**DAL NOSTRO INVIATO**

*Toscana, marzo.*

Tra i molti titoli di notorietà che la Toscana vanta c'è anche quello che potremmo definire terapeutico-turistico, delle sue stazioni termali.

Come si conviene a una regione così ricca di bellezze naturali o artistiche, anche le sorgenti curative hanno una loro suggestiva collocazione nel paesaggio, che ne fa ad un tempo luoghi di cura del corpo e dello spirito.

E se a questo aggiungiamo il senso di ospitalità che distingue le popolazioni toscane, possiamo affermare che al solo giungere in questi centri termali svaniscono le ansie procurate da una digestione difficile o dai disturbi di fegato.

Nel corso di un rapido viaggio attraverso le città termali toccate dalla ferrovia o non lontane da essa, abbiamo fatto la prima sosta a Montecatini Terme.

La cittadina è servita da 2 Stazioni, la Centrale e la Succursale, nelle quali sostano tutti i convogli provenienti sia da Pistoia che da Viareggio e Lucca. Nella stagione estiva, esse disimpegnano giornalmente un movimento di 16 coppie di treni, due delle quali hanno vetture dirette per i collegamenti con Roma e Milano, ed un traffico medio aggirantesi sui 1500 viaggiatori in arrivo ed altrettanti in partenza. Le comunicazioni ferroviarie con il centro termale tendono ad un ulteriore miglioramento, grazie alla recente elettrificazione della linea Pistoia-Lucca-Viareggio e della tratta Pisa-Lucca.

Montecatini vi accoglie con la gaiezza dei viali ombrosi, delle ville, dei parchi fioriti e delle ridenti costruzioni. Taluni ritrovamenti archeologici, come l'iscrizione « Aesculapio et saluti », che attualmente figura sul frontone delle Terme Leopoldine, fanno risalire le origini di Montecatini all'epoca della romanità pagana. Ma la cittadina conobbe un decisivo sviluppo sul finire del '700, grazie all'iniziativa del Granduca di Toscana Pietro Leopoldo, il quale promosse ed attuò una vasta opera di organizzazione termale e di incremento edilizio.

Da allora le attrezzature termali e turistiche hanno subito un costante aggiornamento, sicchè Montecatini è da oltre un secolo uno dei centri di cura più rinomati e ricercati.

Un'occhiata alle cifre basterà ad ottenere un'idea delle capacità ricettive e della affluenza degli ospiti italiani e stranieri nel 1960: oltre 300 esercizi alberghieri con 9.300 letti, ed un movimento di 95.000 persone con 956.000 presenze. Un'imponente attrezzatura termale offre la possibilità di compiere applicazioni terapeutiche con bibite, bagni, fanghi ed inalazioni, per la cura del fegato, del ricambio, degli apparati digerente ed urinario, e delle forme artritiche e reumatiche.

A quali categorie appartengono gli ospiti? Vi sono rappresentati tutti gli strati sociali, dagli scrittori agli uomini politici e d'affari, dai professionisti agli impiegati, dagli artigiani agli operai. Tra gli ospiti eccezionali Montecatini ne ricorda uno in particolare: Giuseppe Verdi. L'illustre maestro amò soggiornarvi, in primavera e d'estate, per ben 18 anni consecutivi.

Una puntata nella vicina Monsummano per visitare la celebre Grotta Giusti, appartenente ai discendenti del poeta. Nella grotta, che presenta uno scenario da inferno dantesco, vengono praticati i bagni

Nella foto piccola accanto al titolo: la stazione di S. Giuliano Terme. Di fianco, la facciata dello Stabilimento di Casciana Terme che vanta una tradizione millenaria. Infatti, un'epigrafe di Ciriaco Anconetano ascrive alla Contessa Matilde di Canossa il merito della valorizzazione delle acque termali di questa località

ghi, gli stabilimenti termali e gli stessi edifici privati rivelano una continua, accurata opera di abbellimento.

Le acque di Chianciano furono conosciute dagli etruschi e successivamente frequentate dai romani, come testimonia il poeta Orazio nelle Epistole. La fama della località crebbe nei secoli e si affermò validamente nel '700 e nell'800.

Negli ultimi quarant'anni, il riordinamento degli impianti termali e la notevole organizzazione ricettiva hanno contribuito in maniera decisiva a fare di Chianciano un centro di prim'ordine sul piano internazionale. Nel 1960 si sono avuti 65.000 arrivi con circa 800.000 presenze; gli ospiti sono stati accolti in oltre 300 esercizi alberghieri con una capacità complessiva di 9.000 letti.

Fra le applicazioni terapeutiche primeggia l'acqua per la cura del fegato e delle vie biliari e, collateralmente, per la terapia dei disturbi gastrici di varia natura. Vengono inoltre praticate cure con bagni e fangature.

Molte le iniziative e le manifestazioni che trovano vita durante la stagione termale; fra esse merita un posto di rilievo

**La sorgente del Tettuccio di Montecatini Terme - Sotto: lo stabilimento «Acqua Santa» di Chianciano Terme.**

di vapore indicati specialmente per la cura delle forme artritiche e reumatiche.

Ripartiti dalla Stazione di Montecatini, raggiungiamo Bagni di Lucca, sulla linea Lucca-Aulla. Nella graziosa e pittoresca località, stretta dai monti e bagnata dalla Lima soggiornarono a lungo il filosofo Montaigne ed i poeti Shelley, Byron ed Elisabetta Barrett. Le terme, che erano frequentate anche dai notabili della corte granducale, sono tuttora rinomate per le notevoli qualità delle acque che, fra le varie indicazioni, curano anche le nevralgie, la gotta e l'uricemia.

Dopo una sosta ad Equi Terme, un ridente paese dotato di uno stabilimento per le cure idropiniche e le inalazioni, ripassiamo da Lucca e, percorrendo la linea per Pisa, ci fermiamo a S. Giuliano Terme, situata ai piedi del Monte Pisano. La tranquilla ed accogliente località, frequentata specie dagli abitanti della città limitrofa, è rinomata per le copiose sorgenti minerali, impiegate con bagni, inalazioni ed applicazioni di fanghi, nella cura dei reumatismi, dei postumi di traumi e dei disturbi organici.

Dalla Stazione ferroviaria di Pontedera, sulla Pisa-Empoli-Firenze, raggiungiamo in autocorriera Cascia Terme, un'amena cittadina adagiata tra colline ricche di ulivi e di vigneti. Le sue benefiche acque vantano una valorizzazione millenaria: un'epigrafe di Ciriaco Anconetano ascrive alla contessa Matilde di Canossa il merito di avere promosso la prima organizzazione termale di Casciana. Comunque è certo che Francesco I dei Medici e, successivamente, i Granduchi di Toscana, fecero eseguire importanti lavori di ampliamento degli impianti finchè, verso il 1870, venne costruita l'attuale sede delle Terme, opera pregevole dell'architetto fiorentino Poggi. Oltre alle forme di artritismo, si curano qui vari tipi di nevrosi, postumi di fratture e disfunzioni fisiologiche.

Ripreso il nostro viaggio scendiamo alla Stazione di Chiusi Chianciano Terme, sulla linea Roma-Firenze. In questa Stazione il traffico ferroviario, che è notevole in tutto l'anno per la congiunzione della citata linea con quella proveniente

da Siena, diviene particolarmente intenso durante la stagione termale. In tale periodo si ha un movimento di 68 treni, compresa una coppia di «rapidi» sulla Roma-Firenze, ma esclusi i convogli che transitano senza fermarsi. Nei mesi di punta il traffico giornaliero dei viaggiatori comprende, in media, circa 2.000 persone fra gli arrivi e le partenze.

La Stazione dispone di tutti i servizi atti a soddisfare le esigenze del pubblico, ed è dotata d'un ufficio informazioni che nella stagione estiva funziona in permanenza.

In poco meno di mezz'ora, un autobus ci trasporta a Chianciano attraverso un tortuoso e suggestivo itinerario tra verdi vallate. Il grazioso centro termale, adagiato sul pendio di una collina, ha l'aspetto di una città giardino, con ville e parchi adorni di piante, di pini ed abeti. Qui tutto è nuovo, moderno e sistemato con ordine e buon gusto. Le strade, i viali, gli alber-

il premio letterario, che raccoglie scrittori e poeti in un cenacolo di alta cultura. La posizione geografica della cittadina favorisce le escursioni in centri importanti, come Siena, Pienza e Montepulciano.

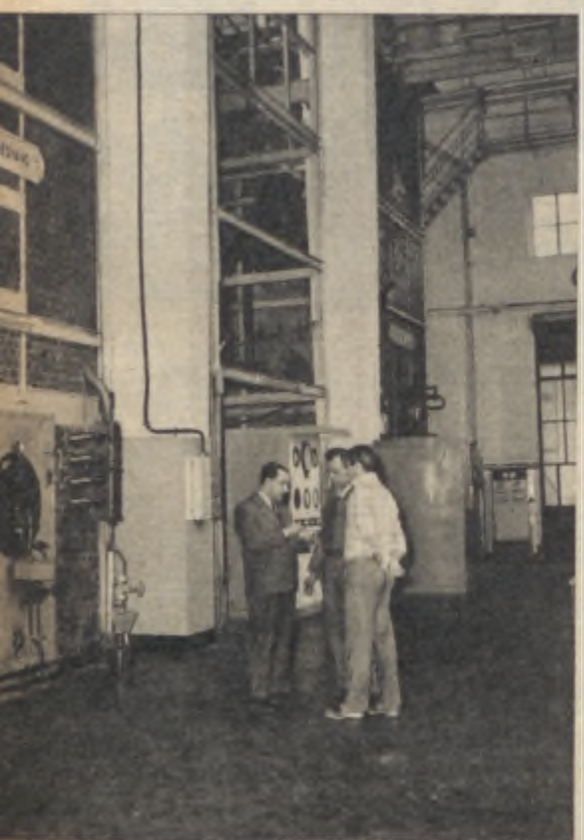
Pur avendo concluso il nostro viaggio, non tralasciamo di menzionare le altre località non visitate, e cioè Rapolano Terme tra la Val di Chiana e quella dell'Ombrone, Bagni del Doccio, Bagni delle Gallerate, Bagni San Filippo. San Casciana dei Bagni — ricordata dal Boccaccio con la denominazione di «Bagni di Siena» — San Carlo di Massa, Terme del Bagnolo, Terme di Caldana, Terme di Rosselle, Terme di Saturnia e, infine, le Terme di Firenze.

Insomma, in Toscana le acque salutari zampillano, per così dire, un po' dappertutto.

**Alberto d'ERRICO**

# MILANO CENTRALE SEGRETA

Un carro merci sul montavagoni



La Centrale Termica di via Sammartini

## NELLE VISCERE DELLA GRANDE STAZIONE

Lo sguardo del viaggiatore raramente si spinge oltre le cinque tettoie che costituiscono la caratteristica peculiare della stazione di Milano. Ed è proprio su quell'immenso piazzale che si apre oltre alle tettoie, ingombro di binari, di scambi, di cabine, che pulsa la vita più intensa della stazione. E' qui che manovali, manovratori, deviatori, capistazione svolgono giorno e notte, d'inverno col gelo e d'estate sotto al solleone, la loro attività preziosa e indispensabile. Ed è di qui che dobbiamo incominciare il nostro giro di orizzonte. Fissiamo per un momento l'attenzione su un particolare: in media 200 carri merci al giorno (in certi momenti sono molti di più) partono e arrivano a Milano Centrale. Questi carri devono essere smistati, caricati, scaricati. Eppure il viaggiatore che sta sui marciapiedi in attesa del treno non nota e non vede nulla. Dove fanno capo questi carri? dove vengono caricati o scaricati? Tutte queste operazioni si svolgono nella stazione sotterranea situata sotto a quella per così dire «ufficiale». Si tratta di un vero scalo merci con i binari, le banchine di caricamento, i magazzini, ecc. che sorge su un'area di poco inferiore a quella della stazione superiore dove arrivano e partono i convogli viaggiatori. Questa è una singolarità di Milano Centrale che non trova rispondenza in nessuna altra stazione italiana: due stazioni intercomunicanti cioè, una superiore e una inferiore. I carri passano dall'una all'altra stazione mediante speciali piattaforme chiamate «montavagoni», enormi ascensori che ospitano un carro merci anche di grandi dimensioni. La manovra è semplice solo in

*Non è una passeggiata. Camminando nel dedalo dei cunicoli e delle gallerie di Milano sotterranea, ci sentiamo tanto Arne Saknussem il protagonista di «Un viaggio al centro della Terra» di verniana memoria. Dalla oscurità di questo mondo quasi troglodítico, rombi cupi e stridori laceranti, boati che si ripercuotono e si moltiplicano ingigantiti da mille echi richiamano alla mente le sensazioni di una lontana visita al cratere del Vesuvio. Qui, a diversi metri sotto il livello stradale, parlare di bel tempo o di pioggia, di sole e di luna piena è un non senso. Questo è un mondo senza stagioni dove il cielo è di cemento armato e le stelle lampadine da 25 Watt.*

*Abbiamo percorso diversi chilometri nelle viscere della grande stazione. Quanti? Forse cinque, forse sei o più. Abbiamo camminato a passo spedito nei grandi corridoi accessibili anche agli autotreni, abbiamo proceduto a tentoni nei cunicoli abbandonati rischiarandoci il cammino con la tenue fiammella dell'accendisigari.*

*Ci fa da guida il Capo Gestione di I^a Classe Alberto Pericoli il quale ci confessa onestamente che nemmeno lui, nonostante faccia servizio da quattordici anni nei sotterranei di Milano, sa cosa c'è al di là della zona che abitualmente percorre quando è in servizio.*

*Sui muri anneriti, vecchie scritte semicancellate ci parlano degli ultimi trent'anni della nostra vita. «W Binda!», «W Carnera!», «M Guerra!», «W il Duce!» che successivamente un'altra mano anonima e vigorosa ha aggiornato in «M il Duce» e con l'aggiunta di tre punti esclamativi. Altre scritte, inneggianti alla grazia femminile e dettate da una simpatia non soggetta al mutare delle passioni politiche o sportive, hanno invece conservato intatta la loro attualità.*

*Man mano che si va avanti, ci accorgiamo che la temperatura si fa più mite, poi addirittura torrida. Siamo in prossimità della Sottocentrale termica. Incontriamo un tipo che potrebbe essere benissimo Minosse. E' invece il sig. Guerrino Furlan, addetto all'impianto. Facendoci strada con una tremolante lanterna a gas, ci fa visitare i condotti di aria calda e la camera di depurazione. Scavalchiamo una selva di tubature e procediamo curvi attraverso strettissimi passaggi. E' a questo punto che il sig. Pericoli, adducendo urgenti motivi di servizio, ci abbandona e guadagna rapidamente l'uscita.*

*Il calore che emana dalla Sottocentrale, attira i «barboni» milanesi che, attraverso impossibili camminamenti che essi solo conoscono, vengono a volte a trascorrere qui le notti più gelide.*

*Milano sotterranea è anche il regno dei gatti. Sono gatti che non si lasciano intervistare facilmente, fieri e gelosi come sono della loro indipendenza e schivi di ogni forma di pubblicità.*

*La sola che intrattiene amichevoli rapporti con questi felini è una donnetta di Sesto che ogni mattina, scende in questi meandri per portare loro succulente cartate di polmone. Una volta mosse mezzo mondo per far liberare uno dei suoi amici a quattro zampe rimasto, chissà come, im-*

apparenza. In realtà richiede personale pratico ed addestratissimo. Ci siamo recati sul piazzale per assistere al «trasferimento» di 10 carri vuoti dal piano superiore a quello inferiore.

E' una mattina di gennaio freddissima: il termometro segna 6 gradi sotto zero.

Il capo squadra manovratore Carletto Severgnini, milanese, che da 14 anni presta servizio a Milano, sovraintende alla manovra aiutato dal manovratore Antonio Grassi, bresciano, anch'esso veterano di questo lavoro.

In mezz'ora circa, i 10 carri scendono ad uno ad uno al piano inferiore mediante il montavagoni. Successivamente, caricati su un carrello trasportatore — una specie di grande piattaforma movibile — vengono istradati sui vari binari della stazione sotterranea e collocati davanti ai magazzini per essere caricati.

Il ritmo del lavoro è ininterrotto: di solito al mattino affluiscono alla stazione sotterranea i carri vuoti per essere caricati durante il giorno. Alla sera e durante la notte invece i carri carichi e piombati salgono al piano superiore per partire agganciati sia agli speciali treni merci celeri sia ai convogli viaggiatori.

* * *

I corridoi e i camminamenti della stazione sotterranea sono numerosi e lunghissimi. Si possono percorrere addirittura chilometri. A tratti si ha la sensazione di essere nella stiva di un transatlantico (fasci di tubi e di cavi corrono ovunque e completano l'illusione); in altri punti si potrebbe credere di essere in una miniera. Motocarri, camioncini, carrelli elettrici, uomini in tuta appaiono e scompaiono in un gioco di chiaro-scuri che farebbe felice un regista cinematografico. Qui ci sono officine per la riparazione dei veicoli, uffici per lo smistamento della posta, locali in consegna a ditte appaltatrici di servizi per le ferrovie. In questo ambiente vivono e lavorano circa 400 persone. Presso la sottocentrale termica che eroga il riscaldamento a tutta la stazione, incontriamo il verificatore Carlo Bergamini che esattamente da 30 anni vive in questo clima tropicale, dal giorno cioè in cui fu inaugurata la stazione di Milano. Questa sottocentrale riceve il vapore rovente dalla grande centrale termica di via Sammartini alla quale sovraintende il capo tecnico principale Giovanni Passofaro e che è parte integrante anch'essa della stazione. Alla «termica» sono installate tre caldaie, due a nafta e una a carbone che viene di solito tenuta di riserva. Basti dire che si consumano in media 30 tonnellate di nafta al giorno e che quando si mette in funzione la caldaia a carbone occorrono 20-22 tonnellate di fossile nelle 24 ore. La centrale termica eroga il calore non solo alla stazione, ma anche a tutti gli impianti fissi del piazzale, alle cabine, agli edifici minori. Provvede inoltre al riscaldamento preventivo ai treni in sosta e serve anche il grande palazzo delle poste attiguo alla stazione. Ogni giorno 360 tonnellate di vapore surriscaldato a 12 atmosfere vengono immesse nelle tubazioni che di qui si irradiano con una erogazione media di quasi 10 milioni di calorie all'ora.

**Mario RIGHETTI**

**Arriva un merci da smistare**

**Binari di Milano sotterranea**

*prigionato in fondo ad un cunicolo. Fu necessario demolire un muro.*

*Vorremmo proseguire nella nostra esplorazione ma qualcuno ce lo sconsiglia. In cuor suo, forse, pensa che siamo matti. Torniamo sui nostri passi e guidati da lontani rumori ci avviciniamo al Posto di Manovra CM7. Durante il percorso notiamo, seppelliti dalla polvere e dalla ruggine, gli oggetti più disparati: una latta di benzina sfondata, un telaio di bicicletta, casse sfasciate, alcune pentole, uno scheletro di automobile e sul fianco di un rudere di armadio leggiamo la scritta «Delenda carthago!» sulla cui autenticità nutriamo legittimi dubbi. Il rumore sempre più assordante ci fa scoprire all'improvviso il Posto di Manovra. Facciamo conoscenza col Capomanovra Giovanni Oglietti da Trecate. Lavora quì da trent'anni e ne ha da raccontare!*

*In trent'anni sotto i suoi occhi sono passati milioni di carri con i carichi più disparati; dai leoni e dagli elefanti di un circo ai pesci congelati della Scandinavia, dalle biciclette della «Sei giorni» alle auto da corsa formula 1, dai costumi e dalle scene della Scala ai fiori della Riviera, ai panettoni. Di qui partono i purosangue per le competizioni a Longchamps a Ascot a Epsom e in tutti gli ippodromi più famosi del mondo. Ribot e Tornese sono stati clienti abituali del Posto di Manovra CM7.*

*Nel 1943 mentre gli Alleati erano fermi a Cassino, passarono le casse contenenti le riserve monetarie della Banca d'Italia e di altre Banche che si trasferivano al Nord.*

*— «Ci fecero lavorare come muli, quella volta. Scaricammo quelle casse in una sola nottata e alla fine ci regalarono mille lire a testa... Averlo saputo prima cosa contenevano... — commenta un manovratore. Oglietti ricorda gli anni dal '43 al '45 come i più drammatici della sua carriera di manovratore capo. Dovesse campare mill'anni non riuscirà a dimenticare le grida e le invocazioni degli ebrei ammassati nei carri bestiame, povera carne umana destinata ai campi di sterminio.*

*Rischiando la vita, gli uomini del posto di Manovra CM7 riuscirono a salvare una ragazza e in un'altra occasione un gruppo di marinai prigionieri dei tedeschi. Nel '45, armati di fucili scarichi costrinsero alla resa una pattuglia di SS.*

*Con la fine della guerra, poco a poco anche per i quaranta uomini del Posto CM7 tornò la normalità. Una normalità impastata di sudore e di sacrificio. E' un lavoro duro, il loro: un solo uomo deve sganciare e agganciare i carri e mettere le staffe, badando a tenere gli occhi bene aperti perché anche un attimo di distrazione può costare assai caro. Ebbene, questi uomini che passano la loro vita tra carri e binari, nel ventre stesso della grande stazione, sono ferrovieri soltanto di fatto perché dipendono da una impresa appaltatrice. La loro aspirazione è quella di entrare a far parte della famiglia ferroviaria come tanti altri lavoratori degli appalti. Ci sembra un desiderio legittimo.*

*Risaliamo alla superficie profittando del montavagoni e mentre man mano ritorniamo alla luce udiamo sempre più lontani e fiochi i rumori del Posto di Manovra CM7. Ci viene naturale, una volta arrivati, respirare grandi boccate d'aria. Non è un'aria di alta montagna quella della città di Milano, ma a paragone di quella del CM7 sembra proprio di essere a Cortina.*

**Filippo De NICOLA**

## NAVI TRAGHETTO PER LA RINASCITA SARDA

Si approntano le Navi-traghetto

In tutto questo fervore di iniziative che ha trovato la sua sintesi nella parola ormai ricorrente di «Rinascita», il sistema dei trasporti sardi non poteva per ovvii motivi restare indietro o essere trascurato. Non potevano ne potranno restare indietro le F.S., che del sistema dei trasporti isolani rappresentano la spina dorsale.

Fulcro e base del potenziamento delle F.S. è l'attivazione ormai prossima dei servizi di navi-traghetto: con questi servizi i sardi si sentiranno forse sempre «isolani» ma certamente meno «isolati».

Solo chi ha visto lo scempio che può avvenire nelle merci a causa delle manipolazione marittime (e, si badi, non per incuria o incompetenza delle maestranze portuali, ma per le peculiari caratteristiche e necessità delle operazioni nei porti, su navi di linea costrette all'osservanza degli orari viaggiatori), può valutare appieno l'importanza del servizio di traghetto e i benefici che alla Sardegna esso apporterà, senza contare i vantaggi tariffari conseguenti alla eliminazione delle manipolazioni che oggi, nel servizio cumulativo ferroviario marittimo, assommano per i due porti di transito a oltre 7.000 lire a Ton. Da non trascurare infine le possibilità potenziali che il traghetto

# BINARI SUL MARE TRA GOLFO ARANCI E IL

Treni e navi a Porto Torres

Un gruppetto di case e poche barche strette in un gigantesco pugno di pietra: Golfo Aranci, un tempo placido porticciuolo di pescatori, oggi ha perduto la sua aria tranquilla, ed al ritmo delle betoniere, dei trattori e delle scavatrici, è divenuto la base di partenza di uno dei mezzi più importanti della Rinascita Sarda: il traghetto ferroviario, l'auspicato «ponte» di binari che finalmente unirà l'Isola al «continente».

Parlare della Sardegna ad un «continentale» — è così che i Sardi chiamano gli altri italiani, siciliani compresi — significa richiamare alla di lui mente gli inevitabili nuraghi, il ballo sardo o, peggio, i banditi.

Tutto un clichè di maniera, pur giustificato e anche degno di nota, salvo i banditi che rappresentano in fondo un fenomeno non molto più grave di quello che imperversa su per giù in ogni paese.

Ma al viaggiatore più attento e più preparato, la Sardegna, superato il primo momento — pure, si è detto, assai interessante — dedicato al folklore e al paesaggio, offre più di un motivo di interesse e di studio: e in specie il fecondo sviluppo economico e sociale avvenuto in questi ultimi tempi.

Imponenti lavori di bonifica, in parte già ultimati, hanno trasformato in maniera impensabile intiere zone; sono state messe a coltura terre probabilmente mai coltivate da mano di uomo, sepolte sotto una crosta di lava; sono stati creati enormi laghi artificiali con invasi di milioni di metri cubi; sono sorti un po' dovunque casolari sparsi e interi villaggi; sono state costruite centinaia di chilometri di canali, di linee elettriche e di strade.

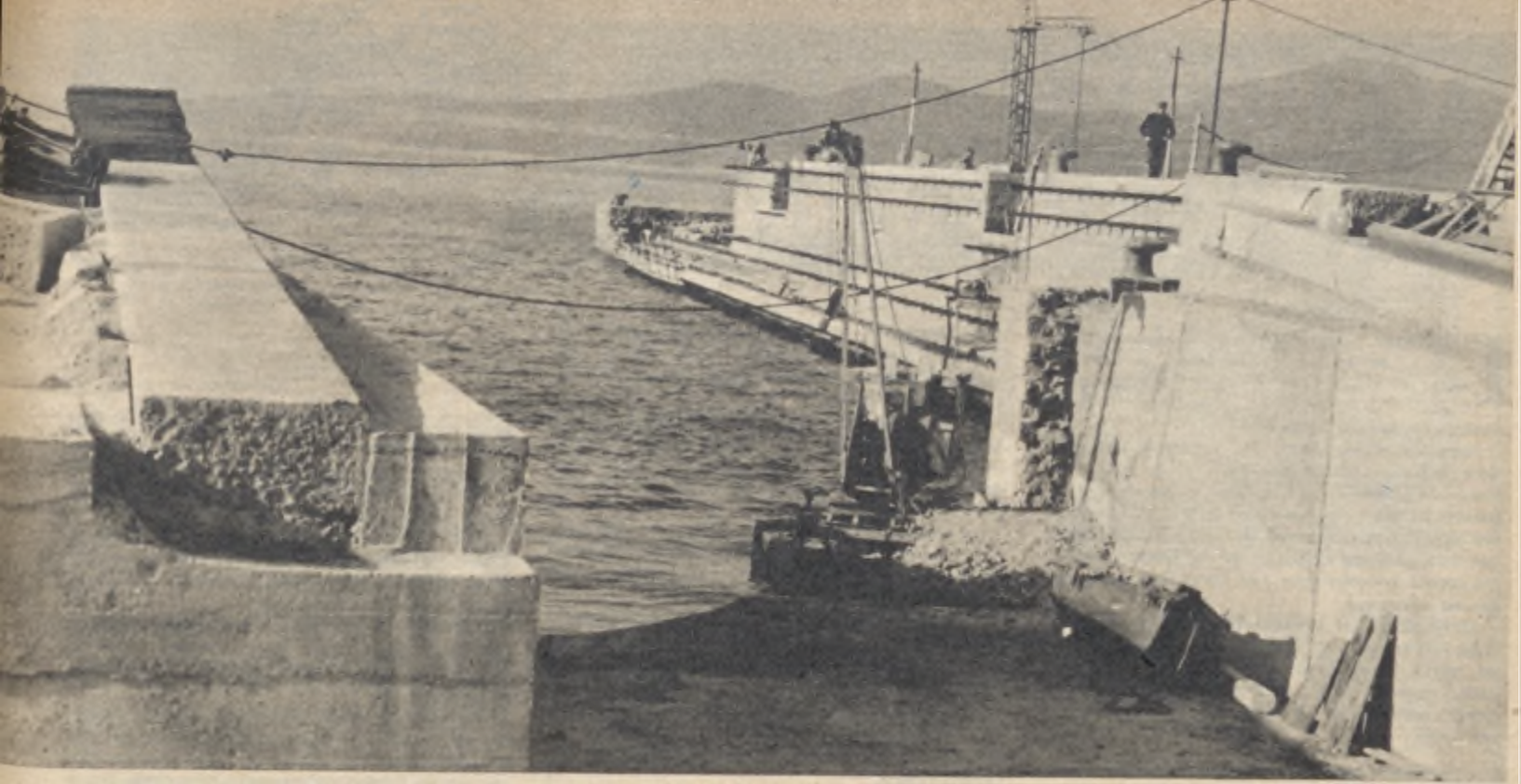
offre quale integrazione al traffico viaggiatori.

Molto le F.S. hanno già fatto per la loro rete in Sardegna: dalla fine della guerra ad oggi hanno quasi intieramente rinnovato il binario, immesso in servizio nuovo materiale rotabile, specialmente automotrici (le nuove AL 773), istituito il sistema di blocco su alcuni tratti di linea, costruito numerosi alloggi al personale, rinnovato a rimodernato quasi tutti i fabbricati viaggiatori, costruito quattro nuove stazioni e tre fermate, ammodernato e ampliato le Officine Trazione di Cagliari, riordinato e migliorato i segnali e i telefoni: un complesso di lavori per oltre 6 miliardi.

Il traffico ferroviario merci attuale, che si aggira all'ingrosso su circa 300.000 tonnellate annue, tra spedizioni e arrivi, verrà senz'altro almeno raddoppiato con l'inizio del servizio dei traghetti ed è destinato ad aumentare progressivamente nel tempo, sia per l'inevitabile sviluppo del servizio stesso, sia per la spinta produttiva e per l'evoluzione industriale e agricola dell'Isola.

Perciò molto ancora resta da fare per adeguare la rete al sempre crescente sviluppo dei traffici, già del resto oggi notevoli: basti citare che i viaggiatori trasportati in un anno dalle F.S. in Sardegna sono oltre 5 milioni.

I progetti dei lavori da compiere sono già pronti: progressiva costruzione del blocco da Cagliari almeno sino a Macomer, dieselezzazione della trazione e forse anche elettrificazione, ampliamento degli scali e dei piazzali merci, e, guardando più lontano, in un futuro che tutti



# CONTINENTE

**Sopra: le invasature per l'attracco delle navi traghetto in costruzione a Golfo Aranci. Questa località è divenuta la base del «ponte» di binari tra l'Isola e il Continente. Sotto: operai in attesa del treno ad Oristano. Di fianco: passaggi a livello sulla Olbia-Cagliari**

si augurano felice per l'Isola, rettifiche che valgano a raccordare a scacchiera l'attuale scheletrica rete, per una spesa, salvo le eventuali nuove linee, di circa 11 miliardi.

Nella realtà già operante del Piano di Rinascita, il sistema di trasporti sardo è chiamato ad una funzione preminente: e di questo sistema i ferrovieri dell'Isola si sentono elemento determinante e indispensabile. Oggi che veramente sembra ormai giunto per la Sardegna il giorno previsto da Sebastiano Satta:

... «Se l'aurora arderà sui tuoi graniti tu lo dovrai, Sardegna ai nuovi figli»... i ferrovieri dell'Isola vogliono e devono essere primi tra questi nuovi pionieri.

**A. L.**

## CONCORSO PASQUA '61

**In occasione della Pasqua, VOCI DELLA ROTAIA ha assegnato ai suoi abbonati, mediante estrazione a sorte, i seguenti premi:**

**N° 5 salottini offerti dalla Ditta A.L.T. di Livorno (L. 175.000).**

**N° 10 poltrone offerte dalla Ditta A.L.T. di Livorno (L. 110.000).**

**I risultati dell'estrazione — per ragioni di spazio — verranno resi noti nel prossimo numero di maggio.**

# MARCHE 1861: Dopo l'Unità, il treno

*Il Direttore Compartimentale di Ancona, ing. Robert, ha tenuto recentemente una conferenza al Rotary-Club della città dorica, sulla storia delle ferrovie che costituiscono oggi il Compartimento anconetano.*

*Dopo un rapido cenno alla situazione generale delle Ferrovie italiane prima del 1860, comparativamente a quelle di altri Paesi d'Europa, egli è passato ad illustrare il debutto della strada ferrata nell'attuale Compartimento F.S. di Ancona dove non esisteva quasi nulla, perché la Rimini-Ancona era ancora in costruzione e la Roma-Orte era stata appena intrapresa.*

*Riprendiamo qui alcuni passi essenziali del testo della conferenza, che è stato anche pubblicato in un nutrito fascicolo della « Rivista di Ancona », primo studio di una serie dedicata a un secolo di storia marchigiana, in occasione del centenario dell'Unità.*

* * *

« La Rimini-Ancona — scrive l'ing. Robert — venne inaugurata, presente il Re Vittorio Emanuele II, l'11 novembre 1861. Per Ancona fu una giornata memorabile, in quanto la Città poté avere l'occasione di dimostrare i suoi sentimenti di gioia per l'avvenuta recente unificazione.

La stazione fu ubicata dov'è attualmente. L'edificio fu costruito su disegno dell'ing. Rinaldi e la tettoia in ferro venne realizzata su progetto dell'ing. Morelli. Ma l'ubicazione della stazione venne giudicata troppo distante dalla Città e nel numero del 18 novembre 1861 il *Corriere delle Marche* scrisse che « essendo Ancona Città fortificata, si mostrava evidente il bisogno di avere la stazione entro il recinto delle sue mura ». Alcuni sostennero perfino la necessità di costruire una galleria per fare arrivare la ferrovia dov'è attualmente piazza Cavour.

Al 31 dicembre 1861 l'estensione delle linee in esercizio nella Penisola raggiunse i 2.502 km, di cui 650 esercitati dallo Stato italiano e 1.852 da Società private, ma era una rete del tutto inadeguata e gravemente lacunosa.

Il problema delle costruzioni ferroviarie che il giovane Regno d'Italia si trovò davanti, insieme a tanti altri gravissimi problemi, era pressante e di soluzione difficile. Urgeva estendere le ferrovie al meridione della Penisola, che ne era quasi totalmente sprovvisto.

Per collegare l'ex Regno delle due Sicilie col restante d'Italia, il Parlamento decise che si costruissero le linee Ancona-Brindisi, Pescara-Sulmona e Foggia-Napoli.

Sotto la direzione del finanziere livornese Conte Bastogi, venne creata, con capitale italiano, la Società per le Ferrovie Meridionali, la cui sede fu stabilita a Firenze; ad Ancona la Società insediò la sua Direzione Lavori.

La costruzione della Ancona-Pescara venne avviata con grande energia, nonostante le difficoltà incontrate, per la natura del terreno, nell'apertura della galleria di Varano.

I lavori procedettero con straordinaria rapidità, tanto che il 17 maggio 1863 il Principe ereditario Umberto di Savoia, il futuro Re Umberto I, poté inaugurare l'esercizio.

Ai primi di agosto dello stesso anno venne attivata la tratta Pescara-Ortona ed il successivo 9 novembre il Re Vittorio Emanuele II inaugurò la Ortona-Foggia.

La fretta con cui i lavori erano stati condotti diede luogo ad episodi drammatici. Quel viaggio del Re apparve così avventuroso che qualcuno parlò perfino di attentato.

Si narra infatti che, essendo proprio in quell'epoca interrotta la linea Ancona-Foggia per una straordinaria mareggiata, vennero costruiti in soli venti giorni dodici chilometri di linea su un nuovo tracciato comprendente un ponte in legno lungo 200 metri.

Comunque tutto andò benissimo. Ma l'attivazione dell'esercizio pubblico sulla Ortona-Foggia avvenne cinque mesi dopo e cioè il 25 aprile 1864; in quell'intervallo due dei ponti appena costruiti rovinarono a causa delle piogge e dovettero essere ricostruiti.

La linea adriatica nel 1865 raggiunse Brindisi. Fu così possibile, in seguito, realizzare il passaggio attraverso l'Italia del famoso convoglio chiamato *La Valigia delle Indie*.

Torniamo ora a parlare delle linee che interessano le Marche e le regioni limitrofe.

Negli anni 1865 e 1866 venne finalmente ultimata la costruzione della Roma-Orte-Foligno-Falconara.

Tale costruzione presentò qualche difficoltà perché la linea comprendeva opere rilevanti quali i ponti sul Tevere e sull'Esino e le gallerie di Balduini e di Fossato.

Il primo tratto Roma-Orte era stato aperto al traffico nell'aprile 1865 e partiva dalla stazione di Roma Termini, allora in costruzione.

L'attivazione dell'ultimo tratto, da Ancona a Foligno, avvenne il 29 aprile 1866 e segnò la nascita della prima comunicazione ferroviaria trasversale fra il Tirreno e l'Adriatico.

E fu anche la condanna a morte delle diligenze, che fino a poco tempo prima avevano compiuto il percorso Ancona-Roma, per la via di Macerata, in quaranta ore.

Nel dicembre dello stesso anno venne completata la Foligno-Terontola, e venne realizzato così il collegamento tra Firenze e Roma via Perugia, che rimase l'unico collegamento ferroviario fra le due città fino al 1874, anno in cui venne aperto il tratto Orte-Orvieto, che completò la linea Firenze-Chiusi-Roma.

La Pescara-Roma non venne concepita come linea trasversale, ma si formò nel 1888 per la congiunzione della linea Pescara-Sulmona-L'Aquila-Terni ultimata nel 1883 con la linea Roma-Sulmona, completata nel 1888.

Come già abbiamo detto per Ancona, anche per l'ubicazione della stazione di Chieti, Sulmona, L'Aquila le polemiche furono vivacissime. Ogni città lottò tenacemente per avere una stazione il più vicino possibile al centro urbano.

Le altre linee vennero così attivate: la Giulianova-Teramo nel 1884; la Porto d'Ascoli-Ascoli nel 1886; la Porto Civitanova-Macerata nel 1866; la Macerata-Albacina nel 1888; la Fabriano-Pergola nel 1895.

Il rapido sguardo che abbiamo dato agli anni fra il 1860 e il 1888, nei quali si formarono quasi tutte le linee dell'attuale Compartimento FS di Ancona, ci ha permesso di rievocare il clima politico e sociale in cui esse nacquero e alcune delle principali vicende da cui quelle costruzioni vennero influenzate.

Ancora oggi, dopo un secolo, le linee stesse risentono di quelle vicende.

La tortuosità e l'asperità di certi tracciati, determinate principalmente dalle accanite lotte fra le città per ottenere che la ferrovia passasse il più vicino possibile ai loro centri; l'esposizione dei tracciati stesi alle insidie del mare e dei movimenti franosi, dovuta alla fretta con cui i progetti vennero studiati ed alla influenza di interessi economici; l'attraversamento e la penetrazione dei binari in varie città con grave soggezione per lo sviluppo urbanistico ed economico delle città stesse. Ancora oggi questi elementi influenzano negativamente l'esercizio ferroviario, provocando perditempi per rinforzi e rallentamenti, limitazioni di velocità e, quel che è peggio, frequenti interruzioni nella circolazione.

Queste soggezioni provocano in definitiva un esercizio più costoso e meno soddisfacente, nonché maggiori spese per riparazioni e interventi.

La lezione è stata utile?

Non sembrerebbe, se si considerano le lotte che oggi si accendono per il tracciato delle autostrade, lotte identiche a quelle che un secolo fa divampavano per il tracciato delle ferrovie: lotte certamente giustificatissime, dalle quali però spesso risultano vincitori e vinti, mentre sarebbe meglio se tutti rimanessero serenamente soddisfatti ».

**La stazione del Porto di Ancona**

# ALLE BARRICATE!

Si sono verificati recentemente pochi casi di errata applicazione delle chiare disposizioni emanate in merito alla distribuzione del Giornale. E' successo cioè — a quanto sembra — che *qualche* Sede contabile abbia arbitrariamente provveduto a trattenere la somma di L. 100 annue per abbonamento a « Voci della Rotaia » a *qualche* ferroviere che non ne aveva fatto richiesta.

Per i pochi singoli episodi dei quali siamo venuti a conoscenza, siamo intervenuti direttamente in via breve.

Di fronte a un caso analogo, che fosse venuto a vostra conoscenza, che avreste fatto voi? Vi sareste probabilmente attaccati al telefono, avreste segnalato l'iniquo sopruso, vi sareste guadagnati un ringraziamento e avreste eliminato l'inconveniente, statene sicuri.

E invece no. Su « Il Ferroviere di Roma » un certo Bertoldo (che ci ricorda tanto — chi sa perchè — Bertoldino e Cacasenno, specie quest'ultimo) venuto a sapere quanto precede, che ti fa? Ci spara addosso due colonnine di piombo intitolate « Una bella prepotenza » e salva la Patria.

« E' una truffa legalizzata » egli dice. « Per rinsanguare l'economia della rivista ed ottenere la massima diffusione si ricorre all'abbonamento obbligatorio! Vogliamo sapere chi o che cosa autorizza l'Amministrazione ad effettuare d'ufficio trattenute del genere! ».

E bravo Bertoldo, difensore dei principi inconcussi.

Però, se si fosse informato, il Nostro avrebbe saputo che:

1) la Circolare emanata in proposito (n.PAG. 1.Doc.Per.Az./8093.51900 del 13-8-59) diceva testualmente, tra l'altro:

« ...in sostanza, il Giornale sarà inviato a domicilio, contro il rimborso delle spese di spedizione e targhettario, forfetizzate in L. 100 (cento), *solo* a coloro che ne faranno richiesta... ...Ciò non significa, assolutamente che alcuno debba essere forzato ad aderire.... ».

2) Il criterio della libera adesione era ribadito anche nelle seguenti note apparse sul giornale, note che avrebbero dovuto essere chiare anche per gente di riflessi meno pronti di quelli dei ferrovieri:

— n. 9 del 9-1959 - pag. 3 « E' giusto che (il Giornale) *vada solo a chi lo gradisce*, specie se noi vogliamo tenerci lontani da ogni tentazione di imporlo o, meglio, da ogni sospetto del genere... ». « Vogliamo passare dalla distribuzione presso l'Impianto all'invio a domicilio a coloro *che ne fanno richiesta*, previo il semplice rimborso delle spese relative... ».

— n. 11 dell'11-1959 - pag. 2 « *Per chi lo desideri* dall'1-1-60 il Giornale può essere inviato... ».

— n. 12 del 12-1960 - pag. 2 - Il Giornale « ...verrà inviato a domicilio *solo* a coloro che avranno aderito alla nuova formula di distribuzione... ».

— n. 1 del 1-1960 - pag. 2 « ...sappiamo finalmente che il Giornale non va più a quasi anonimi *destinatari*, bensì ai singoli veri *lettori*, persone che attraverso *un atto di libera volontà* hanno concretamente detto e dimostrato di stimarlo e di desiderarlo.... ».

* * *

Dopo di che riteniamo che anche Bertoldo (ma quanto ci ricorda quel trinomio...) sia soddisfatto. E, con lui, altri eventuali aspiranti donchisciotti, ai quali avremo evitato di partire lancia in resta contro i mulini a vento, a loro scorno e danno.

Ancora due parole.

*Primo:* per mille e una ragione, resta nostra ferma intenzione di non contare su adesioni forzate. Ohibò.

Chiederemo in proposito l'emanazione di una nuova circolare, che riprodurremo, e l'impiccagione di eventuali recidivi...

*Secondo:* quanto alla nostra situazione economica, ringraziamo della preoccupazione e ne dispensiamo Bertoldo (ma guarda un po' come si va a chiamare...). Non nuotiamo nella « grascia » ma ci difendiamo. Abbiamo oltre 110.000 abbonati volontari, gli piaccia o no. E la nostra pubblicità è ambita e ben pagata.

*Terzo:* sulla nostra qualità, ci rimettiamo al giudizio di persone un po' più qualificate. Che diamine!

*Quarto:* sia ben chiaro che non siamo per nulla disposti a lasciarci emozionare per bordate simili a quelle di un Bertoldo, lasciando la nostra sensibilità a disposizione di argomenti più fondati.

**m. p.**

*P.S. - Ringraziamo, ad ogni modo, per la segnalazione e per l'aggettivo di « saporifero » (sic) attribuitoci. Tutti sanno (forse tranne Bertoldo) che saporifero deriva, etimologicamente, da « sapor » (in latino,* sapore) *e « fero » (in latino,* porto); *e, quindi, non può che significare « portatore di sapore, saporoso, sapido, saporito ». Il che ci lusinga.*

# COME CI VEDE LA STAMPA

*Nella rassegna del mese scorso si è voluto presentare un quadro il più largo possibile dei giudizi apparsi sulle colonne degli organi d'informazione, riguardanti la situazione delle Ferrovie dello Stato. Purtroppo la stampa, che di solito si occupa diffusamente della viabilità e delle autostrade, scopre i problemi ferroviari soltanto quando si verifica un doloroso incidente, ma non è questo che preme oggi sottolineare, quanto invece valutare la fondatezza dei rilievi avanzati sull'andamento dell'Azienda. Al riguardo il prof. E. Stagni, ordinario di tecnica dei trasporti all'Università di Bologna, su 24 ORE ha scritto di non essere d'accordo su talune affermazioni riguardanti lo stato generale di arretratezza e di trascurata manutenzione degli impianti e del materiale rotabile. Pur essendovi oggi alcuni lati deboli nel servizio ferroviario — afferma il prof. Stagni — non si può affermare che in confronto ad altre reti europee le nostre ferrovie presentino una minore sicurezza di esercizio per inadeguatezza di mezzi tecnici. Si deve piuttosto riconoscere, prosegue l'A., che le Ferrovie soffrono anzitutto di una crisi morale, prima ancora che economica e tecnica, che costituisce il principale impedimento a risolvere i grossi problemi che oggi si presentano. Dimenticando la funzione in certi settori insostituibile delle ferrovie, sono state spesso presentate le ferrovie come un mezzo di trasporto ormai superato, senza peraltro adottare nessun provvedimento per eliminare le cause del deficit di bilancio. Si è invece insistito nella necessità di assegnare cospicui investimenti al settore stradale, nel momento stesso in cui si negavano alle F.S. i mezzi indispensabili per risolvere i propri problemi di sviluppo e di adeguamento alle crescenti esigenze del progresso tecnico e dell'utenza. Questo complesso di circostanze, mentre ha creato una certa diffidenza verso l'Azienda nell'opinione pubblica e nell'ambiente politico, ha provocato un senso di sfiducia e quasi un complesso di colpa nei quadri direttivi delle F.S. che si considerano abbandonati. Un sintomo di tale situazione è il disinteresse dei giovani verso la tecnica ferroviaria che si riscontra fuori e dentro l'azienda. Se si vuole il risanamento economico delle F.S. — conclude il prof. Stagni — occorre anzitutto rivalutare moralmente la ferrovia per restituire a tutto il personale, dirigente ed esecutivo, la fiducia nel proprio lavoro e al pubblico utente la fiducia verso il servizio ferroviario e la sua fondamentale importanza.*

*Per quanto riguarda il disinteresse dei giovani verso la tecnica ferroviaria, l'ing. Cuttica su IL GLOBO, elencando i motivi che tengono lontano i giovani ingegneri dai concorsi banditi dalle F.S.. ha affermato che su tale diserzione certamente influisce l'errata considerazione che le ferrovie sono un mezzo di trasporto superato. E' possibile che da taluni si ravvisi nelle ferrovie un clima di avvilimento e ciò non tanto per effetto della concorrenza di altri mezzi di trasporto, quanto per il fatto che i trasporti ferroviari non presentano all'occhio estraneo lo sviluppo rapido che invece si riscontra in altri settori. Ma questa concezione, secondo l'A., non è esatta, poichè non c'è particolare della tecnica ferroviaria che non usufruisca delle conquiste del progresso, non c'è settore della tecnica moderna che non trovi applicazioni immediate e continue nell'ingegneria ferroviaria, per cui un ingegnere che voglia approfondire le cognizioni tecniche può trovare nell'organizzazione delle F.S. un ambiente aperto a tutte le innovazioni tecniche, anche nel campo dell'organizzazione dei servizi.*

*Significativo a questo proposito è il trasporto di autovetture al seguito dei viaggiatori o attraverso valichi alpini. Se ne è occupato IL GIORNO, rilevando come nella difficile situazione del traffico stradale, determinata dall'eccezionale incremento della motorizzazione, la ferrovia si sia inserita proficuamente organizzando un ottimo servizio combinato, ben accetto agli automobilisti che desiderano evitare itinerari troppo congestionati dal traffico. Stando così le cose, non si può dire che l'automobile ha vinto su tutti i fronti la battaglia contro il treno. Il fatto stesso che si progettano autostrade automatiche radioguidate, che prevedono la marcia uniforme di lunghe file di automobili, praticamente trasformate in carrozze di un lungo convoglio, non fa che rafforzare l'idea del treno.*

**Renato MATTONE**

# NOTIZIARIO DI VILLA PATRIZI

*AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE*

Il Consiglio di Amministrazione, riunitosi sotto la presidenza del Ministro dei Trasporti, On. Spataro, ha dato il proprio parere favorevole ad uno schema di Decreto Presidenziale concernente il Regolamento d'attuazione della legge 30 dicembre 1959, n. 1236, relativa al trattamento giuridico ed economico degli Assuntori ed ha approvato il bando per un pubblico concorso a 10 posti di Elettricista per le navi-traghetto e l'assunzione di altri 2472 candidati riusciti idonei oltre i vincitori del concorso a 4.500 posti di manovale.

Nel corso dell'adunanza, fra gli altri provvedimenti di varia natura, sono stati inoltre approvati lavori per un importo di oltre 115 milioni, forniture per circa 792 milioni e la costruzione di 707 carri di tipi diversi per una spesa complessiva di circa 3.300 milioni di lire.

* * *

In una successiva riunione lo stesso Consiglio di Amministrazione ha approvato l'effettuazione di numerosi lavori per un importo complessivo di oltre 768 milioni di lire, fra i quali si segnalano i seguenti:

— la sistemazione e potenziamento dei Depositi Locomotive di Genova Rivarolo e di Reggio Calabria;

— la sistemazione ed ammodernamento di alcuni Reparti dell'Officina Locomotive di Rimini;

— il rinnovo degli apparati centrali in alcune stazioni della linea Genova-Ventimiglia;

— la costruzione di un sottovia in corrispondenza del Viale Campi Elisi a Trieste.

Fra gli altri provvedimenti di varia natura, il Consiglio, ha, inoltre, approvato molteplici forniture per una spesa di oltre 1.500 milioni di lire ed un bando di pubblico concorso a 325 posti di Operaio qualificato.

### ASSUNTORI - RISERVA DI POSTI IN PUBBLICI CONCORSI

Si è lamentato che alcuni Impianti non rilascerebbero agli assuntori — per la provvisorietà del rapporto che li vincolava all'Azienda o per altro motivo — attestazioni comprovanti il servizio prestato nell'interesse dell'Azienda medesima, allo scopo di poter fruire, ai sensi delle vigenti disposizioni, della riserva dei posti prevista per determinati concorsi pubblici ferroviari.

A chiarimento, si precisa che le suddette attestazioni debbono venir rilasciate — salvo poi ad essere valutate dalle singole Commissioni esaminatrici — a tutti coloro che ne facciano richiesta, sia agli effetti della predetta riserva, sia agli effetti dei punteggi previsti all'ultimo comma dell'art. 22 della legge 30-12-1959, n. 1236, e che al 1° marzo 1960 fossero utilizzati *come assuntori* in impianti classificati, in base alle disposizioni del D.M. 21 settembre 1960, n. 841, anche quando trattasi di assuntori provvisori o ruotanti, esclusi peraltro i coadiutori, i sostituti e gli incaricati di cui all'art. 26 della citata legge 1236/1959.

Negli attestati in parola deve essere indicato: la data di nascita, il periodo di prestazioni rese come assuntore (anche provvisorio) in impianti classificati e le eventuali abilitazioni conseguite. (Circ. n.P.2.1.1/4 - 13400 del 22-2-1961).

### TESSERA DI « LÉGITIMATION »

In caso di smarrimento o furto di tessere di « lègitimation », si dovrà informarne il Controllo Viaggiatori e Bagagli, con procedura analoga a quella in vigore per gli smarrimenti o furti di tessere di riconoscimento F.S., nonché — in caso di furto o, più in generale, nei casi in cui possa ricorrere l'ipotesi dell'illecito penale — gli Organi di Polizia.

La comunicazione dovrà essere indirizzata, per conoscenza, anche al Servizio Affari Generali, che potrà provvedere, a richiesta degli interessati, alla emissione del duplicato delle tessere smarrite o trafugate solo nell'anno successivo a quello nel quale si è verificato lo smarrimento od il furto, secondo quanto espressamente previsto in materia dagli accordi di scambio in vigore con le Amministrazioni ferroviarie estere aderenti al « Groupement F.I.P. ».

L'importo dell'addebito da praticare a carico del titolare diretto, è quello indicato dal punto 5 della circolare PAG.12/18700/B dell'11-5-55 ed è cioè di L. 100 per ciascuna nuova tessera di « lègitimation » emessa in sostituzione della corrispondente tessera trafugata o smarrita. (Circ.AG.3.3/3285/III del 27-3-61).

### RAPPORTO DI PUBBLICO IMPIEGO: EFFICACIA PROBATORIA DEGLI ATTI NOTORI

Questioni connesse all'applicabilità dell'art. 198 S.G., nei confronti di taluni dipendenti che si trovano nell'impossibilità di esibire attestazioni delle Amministrazioni di provenienza circa la permanenza in servizio alla data del 23 marzo 1939, hanno offerto motivo per la formulazione di un quesito all'Avvocatura Generale dello Stato in ordine all'efficacia probatoria degli atti notori nel rapporto di pubblico impiego.

La prefata Avvocatura ha di recente espresso il seguente parere:

« Al riguardo osserva questa Avvocatura Generale che nessun valore giuridico sembra che si possa attribuire agli atti notori se non in presenza di espressa statuizione legislativa.

Il principio, che discende dalla natura stessa degli atti notori (dichiarazione di scienza) da considerarsi a tutti gli effetti atti di parte, trova conferma nelle norme che a fini particolari a tali atti conferiscono efficacia probatoria (vedi per esempio art. 18 D.L.C.P.S. 10 aprile 1947, n. 261 per gli alloggi ai senza tetto; articolo 106 legge 10 agosto 1950, n. 6 sulle pensioni di guerra; art. 10 legge 27 dicembre 1953, n. 568 sui danni di guerra etc.).

Consegue da ciò che, non essendo contemplato dalle varie disposizioni che concernono gli impiegati della pubblica Amministrazione ed in particolare dallo Stato Giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato, quale mezzo di prova, in sostituzione degli attestati della pubblica Amministrazione, l'atto notorio, non sembra ammissibile, qualunque sia la ragione del mancato rilascio del documento ufficiale, il mezzo di prova in discorso ». (Circ. P.2.2.1. 13500 del 27-2-1961).

### SOPRASSOLDO MENSILE PER IL PERSONALE DI GORIZIA CENTRALE

Con D.M. 29 dic. 1960, n. 2611, è stato attribuito, al personale che risiede presso la località di confine di Gorizia Centrale, un soprassoldo mensile basato sull'art. 73 delle D.C.A. nelle seguenti misure lorde: Aiuto Applicato e qualifiche equiparate, personale ausiliario degli uffici, personale esecutivo dell'esercizio, esclusi il Capo Treno di 1ª classe ed il Macchinista di 1ª classe: L. 1.750. Rimanente personale: L. 2.250.

Il soprassoldo di cui sopra, si deve corrispondere a decorrere dal 2 ottobre 1960 — data di attivazione del traffico viaggiatori, bagagli e merci sulla linea Gorizia Centrale-Nova Gorica — e va ridotto di un terzo per i dipendenti che non hanno persone di famiglia (coniuge, figli, genitori, fratelli, sorelle) conviventi ed a carico e va ridotto alla metà per il personale femminile coniugato con dipendenti aventi titolo al soprassoldo stesso. (Circ. n. P. 3-2-2/160238 del 2-2-1961).

### INDENNITA' DI BUONUSCITA

Con la legge 24-12-1959, n. 1143 (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 7 dell'11-1-60) è stato, fra l'altro, modificato l'articolo 5 della legge 30-4-1959, n. 286, per quanto riguarda la liquidazione dell'indennità di buonuscita, da corrispondersi allo atto della cessazione del servizio, ai dipendenti di ruolo delle ferrovie Novara-Biella; Santhia - Biella; Monza-Molteno-Oggiono; Siena- Buonconvento-Monteantico; Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, passati nelle F.S.

L'art. 5 della legge 1143/1959 dispone, infatti, che il servizio di ruolo prestato nelle cennate ferrovie a decorrere dalla data dei conti individuali fino al passaggio nelle F.S. deve essere riconosciuto nella misura di un terzo agli effetti della liquidazione dell'anzidetta indennità a carico dell'Opera di Previdenza. L'Opera stessa deve però assicurare al cennato personale un trattamento di buonuscita non inferiore a sei mensilità dell'ultimo stipendio attribuito al dipendente in base all'avvenuto inquadramento nelle F.S. (Circ. n. P. OP. 0111/13000/M.2-5 del 13-2-61).

# FATTI DI CASA

## Programma di assunzioni

*Parte della stampa sindacale ha frequentemente trattato, in termini di serrata critica all'operato dell'Azienda, il problema della integrazione delle piante organiche conseguente all'entrata in vigore del nuovo orario di lavoro. In particolare, l'Azienda è stata accusata di aver trascurato di adeguare tempestivamente gli organici mediante nuove assunzioni di personale* nella speranza d'insabbiare *il provvedimento.*

*Con ciò si dimenticava evidentemente che non era possibile adeguare immediatamente la consistenza del personale alle esigenze, così repentinamente aumentate, per due motivi fondamentali: l'obbligo di legge di assumere personale soltanto attraverso pubblici concorsi e l'impossibilità di bandire i concorsi necessari all'atto dell'entrata in vigore della nuova disciplina dell'orario di lavoro perchè le piante organiche allora vigenti non contemplavano tale eventualità.*

*Peraltro, per ovviare almeno in parte alla difficile situazione che si stava determinando, non si mancò di adottare tutti i provvedimenti consentiti che furono definiti a suo tempo* mezzucci *dalle associazioni di categoria.*

*Per lasciare giudicare ai lettori — alla luce dei fatti — se l'Azienda poteva effettivamente essere accusata di* infrangere leggi ben precise da lei stessa concordate con i Sindacati *riteniamo opportuno fornire ora tutti gli elementi di chiarimento che abbiamo appresi dagli uffici competenti.*

La legge n. 1595 per l'integrazione degli organici del personale dell'esercizio delle FS è stata emanata solo il 10 dicembre 1960; tuttavia il problema, di cui l'Azienda non sottovalutava certo l'importanza e la delicatezza, era stato affrontato già prima della emanazione della legge stessa. Infatti ancor prima della sua approvazione si era disposta l'assunzione di 219 Alunni d'Ordine delle stazioni, 1100 Cantonieri, 500 Conduttori e 2868 Manovali fino a saturare completamente le piante allora vigenti.

Dal canto suo il Servizio Personale provvedeva ad elaborare un ampio e approfondito piano per colmare i posti vacanti negli organici che si sarebbero venuti a creare fino a tutto il 30 giugno 1961.

In base all'art. 2 della legge n. 1595 che, nella prima fase di applicazione, prevede la possibilità di coprire i posti di organico mediante l'assunzione degli idonei dell'ultimo e del penultimo concorso — anche oltre i limiti stabiliti dallo Stato Giuridico — l'Azienda ha così potuto provvedere sollecitamente, non appena approvata la legge, al completamento del programma già predisposto per le assunzioni.

Tale programma, per la maggior parte già in stato di avanzata attuazione, sarà a brevissima scadenza integrato con il reclutamento di altro personale. Ed ecco in breve qual è oggi la situazione delle nuove assunzioni per le diverse qualifiche.

Si è già provveduto all'assunzione di 10 Interpreti prevista dalla legge mentre per la qualifica di Assistente di Stazione è stato già bandito un concorso esterno a 1400 posti, nei quali restano assorbite le 300 unità previste dalla tabella di integrazione.

Passando al settore dei treni, si osserva che per la qualifica di Conduttore la legge ha previsto una forte integrazione per complessivi 1322 posti. Ad essa si è provveduto in relazione al disposto legislativo assumendo tutti gli elementi risultati idonei nel concorso del 1956 per tale qualifica. Poichè, però, nemmeno così è stato possibile raggiungere il quantitativo previsto dalla legge si è provveduto a bandire sollecitamente un nuovo concorso esterno a 500 posti di Conduttore, con l'intendimento di utilizzare le «code» del concorso, cioè di assumere anche gli idonei fuori graduatoria.

Diverso è il discorso per i frenatori. Dato che qui non si tratta di qualifica di prima assunzione è stato necessario provvedere all'integrazione dei 307 Frenatori prevista dalla legge, mediante l'inquadramento in questa qualifica di altrettanti Manovali.

Fra gli idonei del concorso a 4500 posti di Manovale recentemente espletato sono stati così assunti ben 987 elementi contro i 680 previsti dalla legge.

Per il personale di macchina non è stato possibile operare alla stessa maniera in quanto non esistevano idonei nelle «code» degli ultimi concorsi, poichè questi erano già stati tutti assunti nell'aprile del '60.

Tuttavia, per il 2 maggio prossimo, è prevista l'assunzione di 925 elementi risultati vincitori o idonei nel concorso bandito nel marzo 1960. Tale quantitativo è stato raggiunto integrando i posti messi a concorso (500) con l'aumento massimo del 40% previsto dall'art. 26 S.G. (200 posti), nonchè con le aliquote previste per i vari Compartimenti, in applicazione della legge n. 1595 (225 posti).

Circa l'integrazione prevista per i Cantonieri e per gli Operai dell'armamento, rispettivamente nella misura di 200 e 154 posti, sono in corso trattative tra il Servizio Personale e il Servizio Lavori per stabilire le località e i quantitativi da assegnare alle singole Sedi (oltre quelli già concordati per Roma e Reggio Calabria) in relazione ai programmi di ridimensionamento e riordinamento dei Servizi di linea.

Per il personale delle Navi Traghetto sono stati banditi concorsi esterni, prevedendo l'assunzione anche degli idonei, per colmare i posti vacanti. In proposito è da ricordare la proposta del Servizio Trazione di assumere parte di detto personale in base alle convenzioni stipulate tra il Ministero dei Trasporti e quello della Difesa ai sensi dell'art. 6 dello S.G.

Alla integrazione delle piante prevista per i Capi Stazione (235 posti) e per i Capi Gestione (115 posti), la Azienda non ha potuto provvedere finora, in quanto tali piante, se integrate in relazione alle nuove norme sull'orario di lavoro, presentano una ecedenza rispetto al fabbisogno.

E' invece in programma la assunzione di 2472 Manovali (987 dei quali già assunti il 1° marzo u.s.), che costituirà un passo notevole e decisivo verso l'attuazione completa della integrazione prevista dalla legge.

Le assunzioni di questi Manovali avranno inizio a brevissima scadenza.

Naturalmente, poichè le assunzioni sono possibili soltanto per le qualifiche iniziali delle diverse carriere, i posti di organico delle qualifiche intermedie dovranno essere coperti in primo luogo con gli avanzamenti per merito comparativo (già effettuati) ed in secondo luogo con gli opportuni concorsi interni per le varie qualifiche.

Per quanto si riferisce a questi ultimi, nel corso del 1960 o nei primi mesi del 1961 sono stati banditi concorsi interni per le seguenti qualifiche del personale dell'esercizio: Capo Personale Viaggiante - Operaio dell'armamento - Verificatore.

Inoltre sono stati banditi altri concorsi interni per le qualifiche iniziali di: Assistente di Stazione - Capo Deposito - Motorista N.T.

Sono invece in corso di approvazione concorsi interni per le qualifiche di: Secondo Nostromo N.T. e Operaio Qualificato.

In definitiva si conta di raggiungere entro il 30 giugno 1961 la completa copertura degli organici provvisori fissati dalle vigenti disposizioni di legge, onde affrontare il prossimo periodo di transizione in attesa che vengano approvate le piante definitive.

Ci sembra quindi di poter concludere che il problema è ormai avviato verso una soluzione soddisfacente e che non possano più sussistere dubbi circa la buona volontà della Azienda.

**Ciesse**

L'Albergo Nord-Est

# AL MARE A RIVAZZURRA

Il Dopolavoro Ferroviario di Rimini, attuando le direttive a suo tempo emanate dall'Ufficio Centrale del Dopolavoro, ha organizzato, nel periodo maggio-ottobre dello scorso anno, turni settimanali di soggiorno nella località balneare di Rimini-Rivazzurra, riservati a ferrovieri italiani e stranieri e alle loro famiglie.

L'inziativa, attuata con proprietà di mezzi e moderna tecnica organizzativa, ha costituito un importante esperimento — primo in Europa — di « turismo di massa », esperimento che è stato coronato da un successo assolutamente superiore ad ogni più ottimistica previsione.

E tale lusinghiero giudizio non si esprime qui soltanto sulla base di una diretta valutazione dei risultati assolutamente positivi conseguiti dalla coraggiosa iniziativa, bensì e soprattutto in relazione agli attestati di compiacimento e di gratitudine indirizzati al D.L.F. da tutte le Associazioni Turistiche ferroviarie straniere nonchè da molti colleghi italiani che hanno potuto beneficiare della organizzazione.

In verità, il successo della iniziativa turistico-ricreativa di Rimini costituiva un « punto d'onore » per il Dopolavoro Ferroviario, in quanto in seno agli ultimi due Congressi della « Fédération Internationale des Associations Touristiques des Cheminots » (F.I.A.T.C.), tenutisi rispettivamente ad Atene e Dublino, proprio il Dopolavoro Ferroviario, tramite i suoi rappresentanti, aveva fermamente sostenuto la necessità e la possibilità di creare, attuando nuove forme organizzative, le premesse logistiche ed assistenziali atte a determinare, fra i vari Paesi Europei, un movimento turistico di ampia base, costituito essenzialmente da turisti non abituali e da nuclei familiari.

In altre parole il D.L.F. aveva sostenuto, in quei Congressi, la necessità di impostare programmaticamente lo schema organizzativo che, tradotto in azione concreta, avrebbe costituito il primo effettivo passo in avanti sulla via della realizzazione del tanto teorizzato « turismo di massa ».

Il Dopolavoro Ferroviario può, oggi, affermare con legittima soddisfazione che, per suo merito, tale passo in avanti è stato compiuto e nel migliore dei modi.

Infatti, da uno spoglio dei questionari compilati dagli ospiti durante il loro soggiorno a Rimini è risultato come essi siano rimasti ampiamente soddisfatti sia della accoglienza ricevuta che dei servizi e della assistenza loro accordata. L'80% degli ospiti ha espresso viva soddisfazione per il soggiorno negli alberghi convenzionati e il 92% ha manifestato un plauso sincero per l'ottima organizzazione che il D.L.F. è riuscito a realizzare.

Durante la stagione, iniziatasi il 1° maggio e conclusasi il 5 ottobre c.a., sono affluiti a Rivazzurra 2.230 turisti, (1030 italiani e 1200 stranieri) per un totale complessivo di 24.530 giornate di presenza.

Va rilevato che la quasi totalità dei colleghi stranieri visitava per la prima volta l'Italia. Ciò sta evidentemente a significare che l'iniziativa ha operato un richiamo sui ferrovieri d'oltralpe, agendo su di essi e sulle loro famiglie come stimolo ad effettuare un soggiorno nella penisola, stimolo derivante dalle condizioni oltremodo vantaggiose loro offerte.

La nuova iniziativa, pertanto, ha contribuito anche ad incrementare la corrente turistica verso il nostro paese e soprattutto a creare ulteriori legami di simpatia fra tutti i ferrovieri europei.

Altro elemento di interesse, può essere costituito dalla composizione professionale dei gruppi degli ospiti affluiti a Rivazzurra.

Essa risulta dal seguente prospetto percentuale:

*Ospiti stranieri:*

40% personale di macchina, stazione, tecnici in genere; 30% personale operaio in genere, 30% impiegati e dirigenti.

*Ospiti nazionali:*

50% impiegati e dirigenti; 30% personale di macchina, stazione e tecnici; 20% personale operaio in genere.

Gli ottimi dirigenti del D.L.F. di Rimini ed il personale incaricato dell'organizzazione e responsabile comunque del funzionamento dei servizi, si sono preoccupati di mantenere un contatto quotidiano con gli ospiti e sono sempre intervenuti per risolvere inconvenienti inevitabili in una comunità improvvisata.

Essi hanno, inoltre, provveduto ad organizzare, con cura, ogni altra forma di assistenza, quali le prenotazioni di posti su determinati treni internazionali da Rimini e da Bologna, i transferts dei turisti in autopullman dalla stazione agli alberghi e viceversa, le gite e le escursioni in località viciniori.

E' fuori dubbio che, come dimostrano i dati di frequentazione relativi al 1° anno di gestione, l'iniziativa del Dopolavoro Ferroviario abbia riscosso un ampio successo di partecipazione e di consensi.

E' in considerazione di ciò che l'Ufficio Centrale del Dopolavoro, per l'anno 1961, ha assunto la gestione di nuovi alberghi, portando così, a cinque il numero degli stabilimenti adibiti a tale forma di turismo. Detti alberghi, di recentissima costruzione — e precisamente il Maracaibo, il Merano, il Plaza, il Nord Est e il Monte Carlo — sono tutti dotati di moderne attrezzature atte a garantire agli ospiti il più confortevole soggiorno.

Con le nuove gestioni, il complesso logistico riminese del Dopolavoro Ferroviario potrà disporre di 350 posti

Interni dell'Hôtel Maracaibo

L'Hôtel Plaza

letto, tanti, cioè, quanti presumibilmente potranno occorrere per coprire l'affluenza della prossima stagione che avrà inizio con la domenica 9 aprile e terminerà il 15 ottobre 1961.

Per quanto concerne l'organizzazione dei soggiorni nel loro aspetto tecnico-logistico, benché molto si sia già fatto nella scorsa stagione, l'Ufficio Centrale del Dopolavoro intende ulteriormente migliorarla.

I prezzi dei soggiorni, per turni settimanali (dalla cena della domenica al pranzo della domenica successiva), sono stati fissati, per i Ferrovieri Italiani, nella misura seguente:

*Bassa stagione* (dal 9-4 al 2-7 e dal 27-8 al 15-10)
Camera con bagno e doccia L. 8.700 per 7 giorni;
Camera L. 8.000 per 7 giorni.

*Alta stagione* (al 2-7 al 27-8)
Camera con bagno e doccia L. 12.200 per 7 giorni;
Camera L. 11.500 per 7 giorni.

*Bambini da 3 a 8 anni* sconto del 50%.

I turisti potranno prenotare anche più turni successivi, indirizzando le richieste direttamente al Dopolavoro Ferroviario di Rimini - Via Roma, n. 70.

Nella quota individuale sono compresi i vari servizi, il fitto, l'alloggio, la cabina al mare, la tenda sulla spiaggia, le tasse di soggiorno e una completa assistenza turistica.

**A. FINOCCHI**

**SPORT**

# IL CAMPIONATO NAZIONALE DI CORSA CAMPESTRE

Oltre centocinquanta concorrenti, in rappresentanza di tutte le regioni d'Italia, hanno partecipato al campionato nazionale di corsa campestre per ferrovieri e figli di ferrovieri, indetto dall'Ufficio Centrale del Dopolavoro Ferroviario ed organizzato dal D.L.F. di Verona con la collaborazione della FIDAL.

Una bella giornata primaverile ha fatto da cornice alla gara, che si è svolta su un tracciato di 5 Km. per la categoria A (seniores) e di Km. 3 per la categoria B (juniores), nella zona collinosa di Quinzano.

Nella categoria B si è imposto il romano Elio Papponetti, che ha dominato la corsa fin dall'inizio.

Fra i seniores il romano Ciccone, già vincitore delle due precedenti edizioni di questo campionato, non ha potuto continuare la serie delle sue brillanti affermazioni, essendo stato superato all'ultimo giro dal veronese Zordan, che lo aveva tenacemente tallonato fino a quel momento.

L'atleta romano aveva prodotto il suo maggiore sforzo nel penultimo giro, credendo si trattasse dell'ultimo, e tale errore lo obbligava a cedere alla distanza.

Ciò non toglie nulla al merito della vittoria di Zordan, che ha destato ottima impressione per la potenza del suo stile e per la saggia condotta di gara.

La premiazione, preceduta da un simpatico rinfresco, è avvenuta alla presenza delle Autorità locali e ferroviarie, tra le quali abbiamo notato l'ing. Taglioni, in rappresentanza del Direttore Compartimentale, il dott. Milone dell'Ufficio Centrale Dopolavoro, l'ing. Russo, presidente del D.L.F. di Verona, e l'assessore allo sport del Comune di Verona.

**R. CAMPAGNARI**

A. Zordan (a destra) e A. Ciccone rispettivamente 1° e 2° arrivato.

### CLASSIFICHE

CATEGORIA A (Km. 5)

1. *Zordan Alberto (Verona) 16'30"*
2. *Ciccone (Roma) 16'37"*
3. *Pizza A. (Mantova) 17'31"*
4. *Buglioli (Verona) 17'37"*
5. *Spinella (Brescia) 18'12"*
6. *Crosata (Napoli) 18'16"*
7. *Pizza M. (Mantova) 18'17"*
8. *Pratesi (Firenze) 18'21"*
9. *Pierucci (Roma) 18'22"*
10. *Marino (Foggia) 18'24"*

CATEGORIA B (Km. 3)

1. *Papponetti Elio (Roma 9'6"*
2. *Barreca (Reggio C.) 9'14"*
3. *Moricci (Roma) 9'18"*
4. *Bertolini (Treviso) 9'21"*
5. *Ratto (Reggio C.) 9'33"*
6. *Urbano (Verona) 9'37"*
7. *Pianelli (Reggio C.) 9'38"*
8. *Maddamma (Foggia) 9'40"*
9. *Polesel (Treviso) 9'42"*
10. *Testa (Roma) 9'43"*

O. P.

# COLONIE ESTIVE 1961

*L'Opera di Previdenza per il personale delle F.S. ha aperto l'iscrizione alle colonie marine e montane che nella prossima estate accoglieranno i figli e gli orfani, di ambo i sessi, di dipendenti in servizio ed a riposo di ruolo delle Ferrovie dello Stato. Sono ammessi anche i figli adottivi e gli affiliati.*

*Il termine utile per la presentazione delle domande resta fissato* al 20 aprile 1961.

*L'ammissione rimane gratuita per gli orfani e per i figli dei dipendenti a riposo.*

*Per ogni figlio di dipendente in servizio, da quest'anno viene invece trattenuto, in tre rate eguali, un contributo complessivo di L. tremila,* pari ad una parte *dell'aggiunta di famiglia. Il ricavo del contributo verrà destinato a rendere più confortevole il soggiorno in colonia.*

*Il numero dei posti disponibili è fissato: n. 9.000 per le colonie marine; n. 4.900 per le colonie montane e n. 90 per le colonie montane all'estero.*

*Per quanto riguarda le colonie* montane, *ciascun Compartimento avrà a disposizione (salvo successive precisazioni) il seguente numero di posti: Torino 400 ; Milano 500; Genova 150; Verona 570; Venezia 350; Trieste 200; Bologna 450; Firenze 250; Ancona 250; Roma 220; Napoli 400; Reggio Calabria 360; Bari 400; Palermo 400; Cagliari 90.*

*Per le colonie all'estero sono previsti i seguenti posti disponibili: n. 30 ragazzi in Francia; n. 30 bambine in Francia; n. 30 ragazzi in Belgio.*

*I fanciulli da inviarsi all'estero verranno designati dall'Opera di Previdenza fra i nati nel periodo compreso tra il 1° aprile 1949 ed il 31 Dicembre 1950. Verrà data la preferenza ai fanciulli che dimostreranno di aver maggior merito scolastico. I genitori che desiderano inviare i propri figli in Francia o in Belgio, debbono farne cenno nella domanda. Le famiglie dei fanciulli prescelti riceveranno invece le opportune comunicazioni direttamente dalla Sede Centrale dell'Opera di Previdenza, circa le norme cui dovranno attenersi per la partenza dei propri figliuoli.*

*Sono ammessi al soggiorno nelle colonie organizzate nel territorio nazionale i fanciulli nati nel periodo compreso tra il 1° Aprile 1949 ed il 30 Settembre 1953. Per le colonie all'estero, come già si è accennato, sono ammessi i fanciulli più grandi, nati cioè nel periodo 1.4.1949-31.12.1950.*

FESTA IN FAMIGLIA

# A CENT'ANNI OSPITE A PALAZZO LITTA

*Il Compartimento di Milano ha il suo ex Agente centenario. Il 9 marzo scorso, al traguardo del secolo, Giuseppe Iori, Usciere di 1a Classe, a riposo dal 1923, nato a Rubiera (Modena) il 9 marzo 1861, è stato l'eccezionale ospite d'onore della Direzione Compartimentale, accolto festosamente a Palazzo Litta dall'ing. Forte e dai Capi delle Divisioni dell'esercizio.*

*Giuseppe Iori ci ha detto di essere stato assunto alla stazione di Rubiera nel 1883, indi si trasferì a Torino al Personale Viaggiante, alle dipendenze delle Strade Ferrate Alta Italia. Poi venne a Milano, prima alla Stazione Centrale poi presso la Divisione Commerciale e Traffico. Di quei tempi ricorda le molte donne in servizio durante la guerrra 1915-18 e rammenta fra i funzionari di Milano l'ing. Confalonieri. Afferma infine d'aver visto, ancora bambino, a Rubiera, Giuseppe Garibaldi.*

*Il segreto della sua longevità? La serenità dell'animo che l'ha sempre sostenuto ed un regolarissimo tenore di vita. Tuttora fuma la pipa, mangia sobriamente, legge senza occhiali. Ha avuto otto figli dei quali quattro viventi, rispettivamente di 80, 73, 65 e 64 anni.*

*A nonno Iori gli auguri affettuosi dei ferrovieri italiani e del nostro giornale.*

**L. PAINA**

# SCOMPARSO IL CREATORE DELL'AUTOMOTRICE

Lo scorso mese è deceduto a Calosso, in provincia di Asti, l'ing. Cesare Vaccaneo, creatore della prima automotrice leggera di produzione FIAT.

Nato a Castigliole Tinella nel 1878, dopo aver frequentato le scuole primarie e secondarie ad Asti, si laureò presso il Politecnico di Torino. Lavorò alla DIATTO, una delle prime fabbriche di materiale ferroviario, ed in seguito entrò a far parte della ristretta cerchia di dirigenti il settore ferroviario della FIAT (Metafer), dove assunse l'incarico di Capo Servizio Progetti. Tra le sue particolari realizzazioni sono da annoverare i primi modelli di automotrici leggere ed il primo treno reale, progenitore dell'oggi modernissimo treno presidenziale.

Si ritirò dal lavoro nel 1943, con 30 anni di servizio, e si stabilì a Calosso, nella quiete della ridente campagna astigiana.

Ai funerali sono intervenuti i rappresentanti di numerosi Enti e di ogni sezione della FIAT giunti con un corteo di circa 100 automobili, degno tributo al valore dello scomparso.

Ai congiunti dell'ing. Vaccaneo le condoglianze del nostro giornale.

## ANCONA

● **Al Collegio Figli di Ferrovieri dell'O.P.** di Senigallia, i giovani ospiti hanno organizzato un « Festival Collegiale 1961 ». Oltre ai numerosi improvvisati cantanti, hanno collaborato alla riuscita della manifestazione artistica il complesso Carboni ed i presentatori allievi Franca Micotti ed Enrico Lepri, che si sono comportati con simpatica disinvoltura: interessanti anche le esibizioni musicali di Sergio Boiani e dell'allieva Valeria Terramagra. Il Direttore Compartimentale, ing. Robert, al termine della manifestazione ha voluto complimentarsi con tutti i partecipanti al « Festival ».

● **E' stato festeggiato** da superiori, colleghi e amici delle Divisioni Ragioneria e Movimento, il Coadiutore Capo Arturo Petrucci, che ha recentemente lasciato l'Azienda Ferroviaria dopo quarantadue anni di servizio. All'amico Petrucci, auguri di serena e felice quiescenza.

● **E' deceduto in attività di servizio** il Segretario Superiore Pasquale Tucci - Capo Gruppo nella locale Divisione Ragioneria. La sua scomparsa è stata motivo di sincero dolore per i superiori, colleghi ed amici, che inviano, anche a mezzo di « Voci », sentite condoglianze alla famiglia.

● **Binario dieci:** Roberto, figlio del dott. Francesco Clerici, Segretario Capo della Divisione Ragioneria, si è brillantemente laureato in Legge presso l'Università di Bologna, discutendo una originale tesi di Diritto Ecclesiastico con il chiarissimo prof. Scavo-Lombardo. Vivissimi rallegramenti.

● **Cicogna Express:** I gemelli Leo e Lucio a Luigi Paolini, Aiutante a.p. della Stazione di Porto d'Ascoli. I neonati sono venuti a rallegrare i genitori e sei fratellini. Auguri sinceri.

**A. Rosso**

## BARI

● **Vivo interesse** e molti consensi ha suscitato fra le maestranze e i tecnici il ciclo di lezioni sul pronto soccorso in caso di infortunio da folgorazioni elettriche, svolte presso i nostri impianti interessati, sotto gli auspici del Direttore Compartimentale ed a cura degli Ispettorati Sanitari di Bari e di Foggia. Le lezioni sono state tenute dai Capi degli Ispettorati dr. Fersini e prof. Pellicciotta e dai loro collaboratori. L'iniziativa è stata integrata da proiezioni cinematografiche « Soccorso ai folgorati », fornite dalla Documentazione F.S.

● **Il treno schermografico**, dopo circa quattr'anni, è tornato nel nostro Compartimento sostandovi per 12 giorni. La Radio e la Stampa locale hanno sottolineato molto favorevolmente la felice realizzazione delle F.S. posta in atto per la difesa della salute dei dipendenti e familiari.

● **Festeggiato da superiori**, colleghi ed amici, il nostro caro Salvatore Geruzzi, Applicato Capo alla Segreteria Compartimentale, ha lasciato il servizio per limiti di età. Il Capo della Segreteria dr. Desiati, a nome di tutti, gli ha rivolto parole di fraterno commiato. Molto festeggiati anche i Capitreno di 1.a Cl. Riccardo Lorusso e Oronzo Schilardi, rispettivamente di Foggia e di Lecce; l'Aiutante a.p. Giorgio Stomati di Brindisi; l'Assistente di stazione Nicola Pace; l'Operaio qualificato Giuseppe Antonio Davello; il Manovale Giovanni Azzarito e il Capo Stazione di 1.a Cl. Francesco Caso, che hanno lasciato l'Amministrazione per limiti di età. A tutti il nostro augurio affettuoso.

● **Binario dieci:** Michele Vallo, figlio del Coadiutore Pr.le Vincenzo, si è laureato in Economia e Commercio con 110/110 e lode. Vivissimi rallegramenti.

● **Cicogna Express:** Elio, al Segretario Capo Nicola Antuofermo; Maurizio, al Coadiutore Pr.le Giuseppe Saliani; Alberto al Coadiutore Pr.le Guglielmo Tricarico; Chiara, all'A. Macchinista Antonio di Turi, Felicitazioni e auguri.

**N. Zingarelli**

## BOLOGNA

● **Davanti ad una distesa** di coppe, medaglie e diplomi, il Direttore Compartimentale ing. Alessandri ha elogiato e premiato i Capi meglio classificati per l'abbellimento permanente degli Impianti. Quest'anno i concorrenti premiati sono stati ben 99. Ai primi posti si sono classificati Salsomaggiore; S.S.E. di Bologna S. Viola, Bellaria, Cervia, D.L. Bologna C/le, Reggio Emilia, 9a Zona I.E. Rovigo, D. L. Rimini, Faenza e Forlì.

● **Il dott. Riccardo De Francesco**, da non molto Ispettore di 1a cl. nella Segreteria Compartimentale è deceduto, colpito da morbo inesorabile. Alle sue bambine ed alla vedova, che tutte adorava, le meste condoglianze di tutti gli amici di sempre.

● **Nell'8a Mostra U.S.A.I.B.A.** ha esposto Amos ALBERTAZZI usciere di Palazzo Pizzardi. Accostatosi adulto a pennelli più raffinati di quelli che usa di primo mattino — èl spazzòn e la granâ —, senza pretesa di creare problemi ma con semplici ed amichevoli intenti, racchiude piacevolmente nelle sue tele scintillio d'acque, aria e luce d'Emilia. Congratulazioni.

● **Con la partecipazione** dei Capo e Vice-Capo della Divisione Movimento, ing. Bordoni e d'Angerio, del Capo 1° Riparto Movimento, ing. Faccioli, dei Componenti il Riparto Personale Treni e di numerosi Dirigenti di altri Impianti di tutti i Servizi, ha avuto luogo la inaugurazione della nuova Sede del Deposito Personale Viaggiante di

Bologna San Donato. Il Cappellano Compartimentale, Don Liberio Nanni, ha benedetto i nuovi locali. Nel corso della cerimonia, il Capo della Divisione Movimento ed il Dirigente del Deposito, Capo Pers. Viagg. Superiore Lorini, hanno rivolto un augurale saluto a tutti i presenti ed espresso un particolare ringraziamento al Direttore Compartimentale, ing. Alessandri, per l'interessamento dimostrato affinchè il Deposito potesse avere una sistemazione adeguata alla sua importanza. Nella nuova sede il Deposito P.V., oltre ad aver raggiunto una più funzionale articolazione dei propri servizi interni, con la prospettiva di una più razionale utilizzazione del personale di scorta ai treni, realizza una sentita aspirazione del personale stesso: eliminare i pericoli che derivano dall'attraversamento dei binari della «sella di lancio» al di là dei quali si trovava la vecchia sede del Deposito.

● **Binario dieci** Renzo Tavoni figlio del macchinista di la cl. Antonio del Deposito Locomotive di Bologna, si è laureato a pieni voti in Ingegneria Elettrotecnica, discutendo con il chiarissimo prof. ing. De Castro la tesi: «Ottimizzazione del rapporto segnale-rumore e progetto di un filtro per impulsi radar». Ai rallegramenti che i compagni del Deposito hanno esternato al neo ingegnere ed al padre Antonio, uniamo anche i nostri.

**A. Sensi**

## CAGLIARI

● **Sono stati graditi ospiti** del Compartimento di Cagliari il Capo dell'Ufficio Centrale del D.L.F. avv. Cutrona e i suoi collaboratori i quali, accompagnati dal Direttore Compartimentale dr. Gazzei, hanno compiuto una minuziosa visita alle sedi dopolavoristiche dell'Isola, compiacendosi per l'attività svolta e per l'ottima organizzazione dei sodalizi.

● **Sono stati collocati in quiescenza** il Capo Gestione di 1ª cl. a.p. Francesco Dettori della stazione di Cagliari e il Commesso a.p. Francesco Zancudi della Divisione Ragioneria. Auguri di ogni bene.

● **E' entrato a far parte della famiglia ferroviaria** oristanese Antonio Spanedda, Cantoniere presso il 15º Cantone del 5º Tronco.

● **Cicogna Express:** Antonio, a Francesco Sanna, Operaio di 1ª cl. presso la Squadra Rialzo di Cagliari. Felicitazioni ed auguri.

**A. Luchi**

## FIRENZE

**(Servizio Materiale e Trazione)**

● **Per la trattazione dell'argomento** «Andamento treni ed assegnazione mezzi di trazione» hanno avuto luogo presso la sede centrale del Servizio due importanti riunioni con l'intervento dei Capi delle Divisioni Materiale e Trazione. I dirigenti periferici hanno così potuto illustrare direttamente, a viva voce, al Direttore del Servizio ed ai Direttori Centrali le singole situazioni prospettando, nel contempo, proposte e suggerimenti per la risoluzione dei vari problemi. Sono state così affrontate questioni che, con diversa impostazione organizzativa, avrebbero richiesto lo svolgimento di lunghi carteggi. L'ing. Castellini, a conclusione dei lavori, ha espresso ai convenuti il proprio compiacimento per l'utilità delle discussioni ed ha assicurato che non mancherà di rendersi interprete presso la superiorità delle segnalazioni e delle necessità emerse durante le riunioni.

● **Marcia nuziale:** Il perito industriale Ermanno Iarossi, Segretario Tecnico Principale presso la Sez. 10ª del Servizio, si è unito in matrimonio con la gentile signorina Maria Grazia Bruschi. «Voci della rotaia» aggiunge il suo augurio cordiale a quello dei colleghi e degli amici della giovane coppia.

**G. Giuliattini**

**(Impianti)**

● **Hanno lasciato il servizio per limiti di età:** il Capo Deposito principale Gio Batta Fontana ed il Capo Tecnico di 1ª cl. ap. Santi Spediti, delle Officine Veicoli di Firenze P.P.; l'Applicato Gildo Cheli e l'Operaio qualificato di 1ª cl. Amedeo Niccolini, della VI Zona I.E. di Livorno; il Capo sq. Manovale Lionello Gabrielli e l'Aiuto Macch. Giuseppe Cecinini, del Deposito Locomotive di Livorno; il Deviatore Capo Guido Brianti, del Deposito P.V. di La Spezia; il Deviatore Ezio Chelli, del Deposito P.V. di Firenze C.M.; l'Assistente di stazione Francesco Reali, di Firenze S.M.N.; ed il Frenatore Diletto Banini, del Deposito P.V. di Siena. A tutti i migliori auguri.

● **Nozze di Argento:** L'Operaio qual. di 1ª cl. Alberto Falorsi, delle Officine Veicoli di Firenze P.P., ha festeggiato il primo venticinquennio di matrimonio. All'Amico Alberto ed alla sua gentile consorte, signora Tosca, esprimiamo le più vive felicitazioni ed i più fervidi auguri.

● **Cicogna Express:** Patrizio Giancarlo, al Cantoniere Francesco Castorina, residente a Querceta. Felicitazioni e auguri.

**A. d'Errico**

## GENOVA

● **All'inizio del corso d'istruzione** per i Conduttori recentemente assunti, il Direttore Compartimentale, ing. Navaretti, ha rivolto ai neo-ferrovieri un saluto di benvenuto, un augurio di buona fortuna alle dipendenze della nostra Azienda e parole di incitamento a ben operare nell'importante settore di lavoro cui saranno assegnati.

● **Il personale dell'Ufficio Collaudi,** raccolto intorno al suo Capo, ing. D'Amato, ha festeggiato il Capo Tecnico Principale Sebastiano Fava, collocato a riposo per limiti di età, e i neo-promossi in tutte le qualifiche. Giungano al Fava, meritamente elogiato dall'ing. D'Amato, i migliori auguri di bene e di lunga vita; ai neo promossi le nostre felicitazioni.

● **Riunioni di commiato** anche alla Divisione Commerciale per il collocamento a riposo dell'Ispettore Principale rag. Mario Pesce, Capo del 2º Reparto, e alla Segreteria Compartimentale per l'Usciere Michele Angelico. Ad entrambi il nostro affettuoso saluto e auguri di ogni bene.

● **Cicogna Express:** Paolo Domenico, all'Operaio qualificato di 1ª cl. Lorenzo Ferro della 2ª Zona I.E. di Albenga; Giuseppe, al Manovale Antonino Tripepi del Deposito Locomotive di Genova Campasso. Ai genitori e ai neonati felicitazioni ed auguri.

**A. Battaglia**

## MILANO

● **L'Ispettore Capo** dr. Michele De Giosa, chiamato a dirigere la Divisione Ragioneria di Reggio Calabria, è stato festeggiato da numerosi colleghi e dipendenti delle Divisioni Movimento e Commerciale. Al dr. De Giosa auguri di buon lavoro.

● **Il personale** dell'Ispettorato Sanitario si è raccolto attorno al cav. Attilio Buccomino, che dopo 40 anni di servizio lascia l'Azienda per limiti di età. Anche al Capo Gestione Superiore Natale Erba, collocato in quiescenza per ragioni di età, i dipendenti della Divisione Commerciale e Traffico hanno porto un affettuoso saluto. E' andato in «pensione» anche il Capo Deposito Superiore Vincenzo Canfora, del Deposito Locomotive di Milano Centrale. Una sessantina fra dipendenti, amici e colleghi gli hanno offerto un eccellente pranzo in un ristorante milanese. Ai neo pensionati l'augurio fervido di «Voci della Rotaia».

● **Cicogna Express:** Pier Carlo, a Luigi Zammarchi, Aiutante alla Divisione Commerciale e Traffico. Rallegramenti ed auguri.

**L. Paina**

## NAPOLI

● **Anche quest'anno,** nel consueto clima di serenità e di spensierata gaiezza, si è tenuta presso il Collegio Orfane Ferrovieri di Pozzano la tradizionale festicciuola, con mascherata, pentolaccia, declamazione di poesie, balletto e risate a non finire. Le 120 collegiali hanno così trascorso una giornata di letizia, lontane dalle quotidiane preoccupazioni dei libri e dei compiti. L'ing. Borriello, la direttrice, professori ed insegnanti di Castellammare hanno partecipato alla festa di famiglia, non disdegnando qualche lancio di coriandoli e di stelle filanti. Ricchi doni sono venuti fuori dalle pentole rotte a colpi di sonore «mazzate».

● **Il cav. Antonino Aprea,** Capo Stazione Principale di Caserta, è stato posto in quiescenza per limiti di età e di servizio. Alla cerimonia di commiato, organizzata dal personale hanno partecipato, in testimonianza di simpatia e di affetto, i dipendenti dell'Impianto di Caserta e rappresentanti di tutti gli altri impianti locali. Presente anche il Direttore Compartimentale, ing. Borriello, ed il Capo della Divisione Movimento, ing. Gullo. Il Titolare, cav. Fava, ha porto al festeggiato il saluto di commiato a nome di tutto il personale e l'ing. Borriello, poi, ha rivolto al cav. Aprea il saluto dell'Azienda ferroviaria ed il ringraziamento affettuoso per la attività svolta e per l'attaccamento dimostrato in tanti anni di servizio.

Dopo brevi parole di saluto rivoltegli dal dr. De Chiara, Capo di quel Reparto Movimento il cav. Aprea visibilmente commosso, ha ringraziato tutti per la manifestazione di affetto tributatagli.

● **Anche il Segretario Superiore Giovanni Russo,** dipendente dalla Divisione Commerciale, è stato posto in quiescenza per limiti di età e di servizio festosamente salutato dai colleghi e amici. All'amico Russo, che ha diretto per moltissimi anni il Gruppo Legale della Divisione Commerciale di Napoli, il nostro affettuoso saluto.

**D. Manganelli**

## PALERMO

● **Dopo 42 anni di lodevole servizio,** è stato collocato in quiescenza l'Assistente di Stazione Andrea Maltese di posto a Roccapalumba, che è stato particolarmente festeggiato. Sono intervenuti alla cerimonia oltre a tutto il personale della Stazione, il Capo Reparto Movimento, ing. Tommasi, il Capo Reparto Traffico, dr. Calabrese, nonchè l'ex titolare dell'impianto rag. Matta, i quali hanno elogiato e salutato con vivo affetto il neo pensionato. Al buon Maltese anche il nostro augurale saluto.

**G. Caruso**

## REGGIO CALABRIA

● **Nel salone della Amministrazione** Provinciale, tra molte autorità, presenti il Prefetto e l'Arcivescovo, l'ing. Carucci ha tenuto un'interessante Conferenza sull'attività svolta dal Compartimento durante l'anno 1960.

Il Direttore del Compartimento di Reggio ha illustrato le opere compiute o in corso di compimento, dai lavori del raddoppio a quelli del potenziamento degli Impianti e dell'armamento, per rendere al viaggiatore servizi sempre più efficienti e confortevoli. Ha poi passato in rassegna tutte le altre attività aziendali, dalla costruzione degli alloggi per il personale alle varie gestioni del Dopolavoro, della Provvida, dei Servizi Sanitari a quelle ricreative, culturali ed assistenziali. Il numeroso pubblico presente ha seguito con particolare attenzione l'oratore, dimostrando vivo interesse ai problemi ferroviari.

● **L'ex-Capo Gestione** Luigi Schiavo ed Angelina Tarantino, genitori del Capo Stazione Titolare di Isola Capo Rizzuto, festeggiano in questi giorni il 50º anniversario del loro matrimonio. Auguri fervidissimi.

**A. Cremona**

## ROMA

**(Dai Servizi)**

● Per raggiunti limiti di età, ha lasciato il servizio l'ing. Mario Rubino, Direttore Compartimentale di 1ª Classe.

Funzionario di elevato ingegno, di grandi capacità e di moderne vedute, nei quattro anni della sua dirigenza del Compartimento di Roma si è fatto apprezzare per il modo in cui ha affrontato e risolto i numerosi problemi di natura tec-

VIVONO NEL RICORDO

**Caduti sul lavoro**

**Compr.to di Bari** - Antonio Sulpizio, Capo Deposito 1.a Cl. s.p., del Deposito Locomotive di Taranto.

**Compart.to di Milano** - Pasquale Begnato, Manovratore alla Stazione di Bergamo.

Ai familiari le espressioni accorate del nostro cordoglio.

# TUTTA LA RETE

nica e sociale connessi con la vita di un grande Compartimento qual è quello di Roma.

In particolare, i ferrovieri del Lazio sono grati all'ing. Rubino per tutto quanto ha fatto per risolvere — sia pure in parte — il problema delle case.

All'alto funzionario vadano i più fervidi auguri.

● **Fervidi auguri** anche all'ing. Settimio Dragone, Direttore Centrale di 1ª Cl. del Servizio Lavori e Costruzioni, che ha lasciato recentemente l'Azienda per raggiunti limiti di età e di servizio.

● **Dopo 42 anni** di ininterrotta e proficua attività, in seguito a domanda, ha lasciato il mese scorso l'Amministrazione l'Ispettore Capo Superiore Cav. Uff. Guglielmo Grazia, del Servizio Movimento, Superiori, colleghi e dipendenti hanno festeggiato l'alto funzionario, esternandogli il loro affetto e la riconoscenza per quanto ebbe a fare in tanti anni di esemplare lavoro, consegnandogli, infine, un'artistica pergamena ed un ricordo aureo. All'amico Grazia gli auguri cordiali e fervidi di « Voci della Rotaia ».

● **A soli 61 anni**, in seguito ad un male che non perdona, è mancato nei giorni scorsi l'Ispettore Capo Cav. Uff. Augusto Botti, del Servizio Approvvigionamenti, funzionario dirigente la Tipolitografia dell'Azienda. Ai familiari le nostre più sentite condoglianze.

**(Dagli Impianti)**

● **A Velletri**, la graziosa e antichissima città etrusca alle porte di Roma, due ferrovieri, nelle recenti « Amministrative », sono stati chiamati a coprire pubblici Uffici di particolare rilievo. E' sta-

to eletto Sindaco della città il collega Natalino Rosati, ex-Capo Stazione Pr.le, Vice Sindaco l'Aiutante di Stazione Nello Fabei. Ai neo eletti i nostri migliori voti augurali.

● **Superiori**, colleghi ed amici, riuniti in un caratteristico locale di Frascati, hanno offerto un pranzo di commiato all'Ispettore di 1ª Classe Tullio Rossi, Capo Reparto del Gruppo Illuminazione Treni di Roma Termini, che lascia il servizio per limiti di età. Sono intervenuti, tra gli altri, l'ing. Giampietro e il dr. Leccia della Divisione I.E.. Ha parlato, in una atmosfera di viva cordialità, il Capo Tecnico Pr.le Maselli, ricordando le elevate doti d'animo e di cuore del festeggiato ed augurando una lunga e felice quiescenza. Al collega Rossi vadano anche i nostri migliori auguri.

● **Binario dieci:** Il giovane Pietro D'Aprile, figlio del Sorvegliante Principale Carlo D'Aprile, Dirigente il 4º Tronco Lavori di Roma Ostiense e « anziano della rotaia », si è brillantemente laureato in Ingegneria Elettrotecnica Industriale presso il Politecnico S. Pietro in Vincoli di Roma, discutendo la tesi « Progetto di un motore per trazione di corrente continua ». Il D'Aprile è stato vivamente complimentato dal relatore prof. ing. Angelini e dall'Assistente ing. Giovanardi. Rallegramenti al neo ingegnere e tanti auguri di lieto avvenire.

**D. Loffredo**

## ■ TORINO

● **Il Direttore Compartimentale** ha rivolto un particolare, caldo appello a tutti gli agenti del Compartimento, affinchè ognuno dia la più ampia collaborazione ed il massimo zelo per far fronte alle eccezionali esigenze che il servizio ferroviario piemontese richiederà in occasione delle imminenti celebrazioni del Centenario dell'Unità d'Italia.

● **Alla Mostra di Arti Figurative**, promossa dalla FISAIC a Venezia per il 1960, il geom. Sergio Innocenti, Segretario Pr.le delle O.M.R. di Torino, ha vinto il primo premio per l'incisione. Vivissime felicitazioni.

● **Per limiti di età e di servizio** è stato collocato a riposo l'usciere Matteo Torasso, delle O.M.R. — Al neo pensionato, già festeggiato da superiori, colleghi ed amici, giungano anche gli auguri di « Voci della Rotaia ». Tanti auguri porgiamo anche agli agenti della Segreteria Compartimentale: Segretario Superiore cav. Secondo Correggia, Coadiutore Capo Agostino Villata, Coadiutore Capo Ernesto Chiabrera, che hanno lasciato recentemente l'Azienda dopo oltre un quarantennio di lodevole servizio.

● **Dopo 44 anni di servizio** è stato posto in quiescenza per limiti di età l'Operaio Qualif. Giacomo Mottino, della Squadra Telegrafonica di Torino P.N. festosamente salutato da superiori, colleghi e dipendenti. Anche gli auguri del nostro giornale.

● **Anche quest'anno** è stato festeggiato il Carnevale presso l'Officina Materiale Rotabile di Torino. Numerose famiglie di dipendenti sono intervenute al completo, cosicchè anziani, giovani e piccini hanno potuto trascorrere alcune ore di sana allegria fra musica, coriandoli, stelle filanti e sorteggio di doni.

**R. Marello**

## ■ TRIESTE

● **Hanno lasciato il servizio**, per raggiunti limiti di età: il Capo Tecnico di 1ª cl. Bruno Bisiani della Sq. Rialzo di Trieste C.M., il Macchinista di 1ª cl. Ugo Casiroli del D.L. di Trieste C.le, l'A. Macchinista Archimede Liberio del D.L. di Trieste C.le, il Capo Gestione Antonio Munareto della Stazione di Udine, il Capo Stazione P.le Umberto Pace della Stazione di Trieste C.le, il Macchinista di 1ª cl. Gino Panicucci del D.L. di Trieste C.le, il Capo Gestione Carmine Rotta della Stazione di Trieste C.le, l'A. Applicato Michele Vicino della Divisione Movimento e l'Aiutante a.p. Luigi Zucchetto della Stazione di Udine. 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

● **Il pensionato Davide Roraton**, che ha per oltre 42 anni prestato lodevole servizio nella nostra Azienda, ha festeggiato in questi giorni a Mestre le nozze d'oro con la gentile consorte Maria Maschietto. Tra i figli presenti alla bella cerimonia, due ferrovieri: Mario, Coadiutore Princi-

pale della Divisione I.E. e Giovanni, A. Applicato addetto alla Segreteria del Dopolavoro Ferroviario di quella località. Un figlio di quest'ultimo, diplomato perito industriale, ha partecipato al recente concorso per aiuto macchinisti. I nostri migliori auguri ai festeggiati e a tutta la famiglia che, da tre generazioni, fa onore alla classe ferroviaria.

● **Marcia nuziale**, per Gianfranco Sarti della Stazione di Padova C.le con la gentile signorina Danila Forin. Felicitazioni vivissime.

● **Cicogna Express:** Raffaela, all'Operaio Italo Campagno; Giuliano, all'Operaio Sergio Muffatto della Squadra Rialzo di Venezia; Ornella, al Cantoniere Amabilino Checchin. Le migliori felicitazioni.

● **Binario dieci** - All'Università di Padova si è brillantemente laureato in Ingegneria chimica Mario Poli, figlio del nostro Corrispondente Compartimentale, discutendo col chiarissimo prof. Mattarolo la tesi « Esperienze riguardanti la convezione naturale del calore ». Al neo ingegnere congratulazioni vivissime.

**F. Poli**

# IN LIBRERIA

## IL TESORO DI ATAHUALLPA

**di S. Ascenzi**

Chi ha letto ed apprezzato il bellissimo romanzo per ragazzi « Bezerillo » di Salvatore Ascenzi, non potrà che rallegrarsi col bravo collega del Servizio Approvvigionamenti per il suo nuovo lavoro che viene dato alle stampe in questi giorni.

A cura della stessa Casa Editrice (Paravia di Torino - Pag. 200 - L. 900), nella medesima celebre collana (« I romanzi avventurosi »), è offerta ai nostri ragazzi la lettura del libro dall'avvincente titolo « Il tesoro di Atahuallpa » che potrà, divertendoli, istruirli sulla conquista del Perù ad opera di Francisco Pizarro e Diego de Almagro.

Come nel precedente « Bezerillo », abbiamo un altro felice connubio tra storia e fantasia, con il solito corredo di ricche illustrazioni.

Il nostro sincero e vivissimo plauso a Salvatore Ascenzi.

**C. Celi.**


Settebello FILM GIORNALE 40

**PP AUT**

*nuovi carri a due piani per il trasporto di automobili*

**NOTIZIARIO**

**RADAR**

*antinebbia a Milano Smistamento*

**RESPINGENTI UNIFICATI**

*costruiti in serie nelle Officine Locomotive di Verona*

**ATTIVITA' SOCIALI**

**SCIATORI**

*del DLF a Nevegal per il XII Campionato Italiano*

**VARIETA'**

**LA « LOLLO »**

*arriva in jeep a Roma Termini*

**Per proiezioni telefonare al 4670/3823/3312**



**"CLASSICI DELLA DURATA"**

L. 135.000

L. 380.000

L. 175.000

L. 65.000

**ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA** chiedete catalogo a colori VR/4 contenente 100 ambienti, inviando L. 120 in francobolli. Mobili d'arte antica. Materassi garantiti a molle Imeaflex. Consegna ovunque gratuita. Pagamenti anche lunga rateazione. **PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AL PERSONALE F.S.** - Scrivere chiaramente: cognome, nome, professione, indirizzo, forma di pagamento gradita ed ambienti desiderati alla **MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA - CARRARA.**

# Calendario del GIARDINO

Sono tante le varietà delle rose che vi sarà sempre possibile scegliere quella più adatta all'uso che volete e potete farne: rose da cespuglio, rose rampicanti, rose ad alberello.

Vi è una moda anche per le rose, ed è questo il momento della «Floribunda», pianta di rose che hanno la caratteristica di una forte fioritura ricchissima e a lunga durata. Ogni ramo di questa varietà termina in un folto gruppo di boccioli e la pianta continua a buttar fuori altri rami che porteranno ognuno il loro bel grappolo fiorito. Per le terrazze non raccomanderò mai abbastanza le rose «Polyantha», rose rampicanti perfette per creare un bello sfondo di terrazza, appoggiate ad un «treillage». Queste rose si arrampicano anche ai pilastri e alle travi che formano una specie di copertura su alcuni terrazzi, e potrete sistemarle benissimo in qualche cassetta profonda o anche nei mastelli di legno verniciati di verde. Una bella varietà a fiori semplici, rosso brillante con centro bianco, è l'«American Pillar»; particolarmente raccomandabili per la ricchissima fioritura, è la «New-Dawn» (Nuova Alba) dalle corolle rosa tenero.

Sempre adatte per terrazze e balconi, le roselline della Cina, da piantarsi anche queste in cassette capaci.

In linea generale le rose richiedono luce e terreno molto ben concimato, arricchito se occorre, con sangue secco, cenere e persolfato. Dagli orticoltori è facile procurarsi la terra più adatta da mettere nelle cassette. Se acquistate gli arbusti da trapiantare fate attenzione a trapiantarli al più presto possibile. I rosai sono piante molto robuste, ma le loro radici sono delicate e non debbono rimanere troppo esposte all'aria e all'asciutto. Appena avrete trapiantato il rosaio, comprimete

bene la terra e annaffiate abbondantemente. Le rose stanno bene in posizione soleggiata, ma si possono anche coltivare in mezza ombra e richiedono innaffiature abbondanti quando sono in piena fioritura.

La questione della potatura è abbastanza complessa e comunque richiede una certa pratica. Essa va fatta quando si vede che le piante incominciano a vegetare, ma oltre a questa potatura le rose a tipo rifiorente ne richiedono un'altra in estate; si accorciano, allora tutti i rami che hanno già portato i fiori, mentre si sopprimono quelli morti, mal formati o mal disposti sulla pianta. Durante tutto il tempo della vegetazione si sorveglierà la formazione dei cosi detti «succhioni», rami lunghi che spuntano alla base del fusto dei rosai innestati. Questi rami sono di rosaio selvatico e vanno quindi tagliati, perchè lasciandoli sviluppare, prenderebbero un predominio sulla varietà innestata.

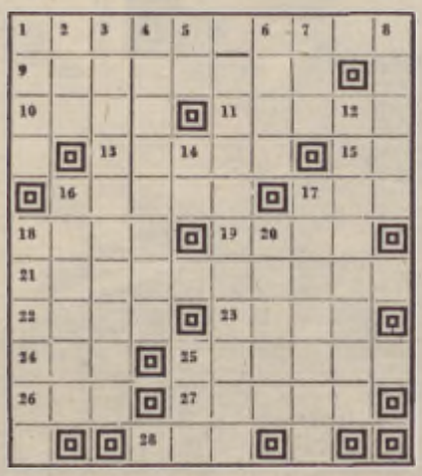
* * *

I garofani dividono con le rose l'ammirazione di quanti amano coltivare i fiori. I garofani generalmente si producono per talèa, cioè piantando un virgulto staccato da una pianta adulta. Vi è chi preferisce i virgulti presi alla base della pianta, e chi giura invece di ottenere i migliori risultati con i virgulti staccati a metà pianta. Le talèe si piantano poco profondamente in terra leggera e sabbiosa, si comprime la terra attorno ad ogni talèa annaffiando con grande moderazione. Una operazione importante nella coltivazione dei garofani è la cimatura o spuntatura dei rami, che serve ad infoltire la pianta. La cimatura non va eseguita con forbici o coltello, ma con le unghie e in un momento in cui i rametti appaiono ben turgidi in giornate coperte, al mattino o alla sera. Una prima cimatura si fa quando la pianta ha un solo fusticino e con sette od otto paia di foglie. Le cimature successive hanno per scopo di far sì che la fioritura non avvenga quasi contemporaneamente e si esaurisca quindi in un breve periodo, ma si prolunghi al massimo.

**FLORA**

## CRUCIVERBA

*(F. Muccio)*



**ORIZZONTALI:** 1) Un'arma dell'Esercito; 9) Abitano il grande Altipiano dell'Asia Sud-Occidentale; 10) Un albero da frutta; 11) Porzioni di poesia; 13) La città del... cavallo; 15) Corpo Diplomatico; 16) Pietre preziose; 17) Congiunzione; 18) La... foresta della Calabria; 19) Titolo nobiliare; 21) Già sottoposti a controllo tecnico; 22) Possono essere anche musicali; 23) Cerimonia religiosa; 24) Preposizione nobiliare olandese; 25) Portalettere improvvisato; 26) Fallo col prossimo tuo, come con te stesso; 27) Indispensabili in una scala a mano; 28) Tre lettere di Arlecchino.

**VERTICALI:** 1) L'autore di un sistema stenografico; 2) Altari; 3) Una famosa valle; 4) Non del tutto normale; 5) Livorno; 6) Mitico eroe troiano; 7) Regolamento Internazionale Radio Telegrafico; 8) Lo si dice anche della... zitella; 12) Praticano uno sport invernale; 14) Nota fabbrica d'auto; 16) Re d'Israele; 17) Qualche volta è a sorpresa; 18) Un verbo del minatore (tr.); 20) Un senso; 25) Lussemburgo, Portogallo e Romania.

**SOLUZIONE DEL NUMERO PRECEDENTE**

**ORIZZONTALI:** 1) Locomotiva; 8) Acetone; 9) Radi; 10) Diritto; 13) Cioè; 14) Val 16) Ani; 17) Gala; 18) Irreal; 21) Rt; 22) Aca; 23) Numero; 26) Rh; 27) Buco; 28) Ut; 29) Armenti.

**VERTICALI:** 1) Lui; 2) Caricare; 3) Ocarine; 4) Otite; 5) To; 6) Innovare; 7) Ve; 11) Ala; 12) Chiari; 15) Altrui; 19) Rch; 20) Luce; 24) Mon; 25) Ot; 27) Br.

## FILATELIA

**Michelangelo**

*I francobolli di questa serie, emessa il 6 marzo u.s., sono destinati a sostituire la serie «Minerva» finora in uso per la posta ordinaria. Ritengo utile elencare per ogni valore i soggetti che i francobolli stessi riproducono, allo scopo di renderne edotta la grande massa dei nostri lettori che, adoperando le nuove affrancature, si abitueranno a conoscere nei dettagli uno dei più splendidi capolavori di Michelangelo Buonarroti, ossia l'affresco della «Creazione» dipinto dal grande artista sulla volta della Cappella Sistina in Vaticano, dal 1508 al 1512.*

*Il valore da L. 1 - grigio, il 5 lire ocra-arancio, il 10 lire arancio-vermiglio, il 115 lire turchino ed il 150 lire bruno-caldo, riproducono ognuno di essi un «ignudo» della cornice dei quadri della «Creazione». Il 15 lire rosa-lilla ritrae il Profeta Gioele; il 20 lire verde-misto, la Sibilla Libica; il 25 lire bruno, il Profeta Isaia; il 30 lire violetto, la Sibilla Eritrea; il 40 lire rosso il Profeta Daniele; il 50 lire oliva-chiaro, la Sibilla Delfica; il 55 lire bruno rossiccio, la Sibilla Cumana; il 70 lire azzurro, il Profeta Zaccaria; l'85 lire verde cupo, il Profeta Giona; il 90 lire rosso carminio, il Profeta Geremia; ed il 100 lire ardesia, il Profeta Ezechiele. Il 200 lire blu oltremare scuro, riproduce il ritratto di Michelangelo che è conservato nella Galleria degli Uffizi a Firenze, mentre il 500 lire verde-smeraldo, ci dà le sembianze di Adamo (affresco Creazione dell'uomo) ed il 1000 lire rosso-veneziano riproduce Eva dall'affresco «Il peccato originale».*

*I primi 15 valori (fino al 90 lire compreso) sono stampati in rotocalco e gli altri in calcografia; tutti in carta bianca liscia, filigrana «stelle», dentellatura 14, formati: 20×24; i valori da L. 500 e L. 100 sono del formato 25,5×30.*

*L'Amministrazione delle Poste e Telecomunicazioni, unitamente ai nuovi francobolli, ha messo in vendita un interessante bollettino bilingue redatto dal prof. Valerio Mariani, che è ordinario della Cattedra di Storia dell'Arte presso l'Università di Napoli.*

**Dino BONCOMPAGNI**

## I MODELLI

**Giacca con spalle a morbido chimono molto arrotondato. L'allacciatura a tre bottoni si compone di una finta doppia giacca. Gonna diritta.**

**Un tailleur che riassume le linee della nuova moda di primavera-estate: giacca lunga, con cintura annodata morbidamente, allacciatura laterale con la rosa al posto dei bottoni, gonna svasata. Il colore sarà tenue: verde tiglio o rosa fragola.**

L'interno visto dal bar

Funzionali e modernissime le attrezzature del bar

(Foto Marinelli)

# FLASH SULLA Le 360

Razionali e confortevoli i posti per i viaggiatori

Un buon viaggio, sulla Le 360

VOCI DELLA rotaia

Anno IV - N. 5 - MAGGIO 1961

VOCI DELLA rotaia

# LA FERROVIA E L'UNITÀ ITALIANA

L. 40

| | | |
|---|---|---|
| FRANCIA | 0,40 | Nf |
| SVIZZERA | 0,30 | Fr |
| BELGIO | 4 | Fr |

VOCI DELLA rotaia

ANNO IV - N. 5 - MAGGIO 1961

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.

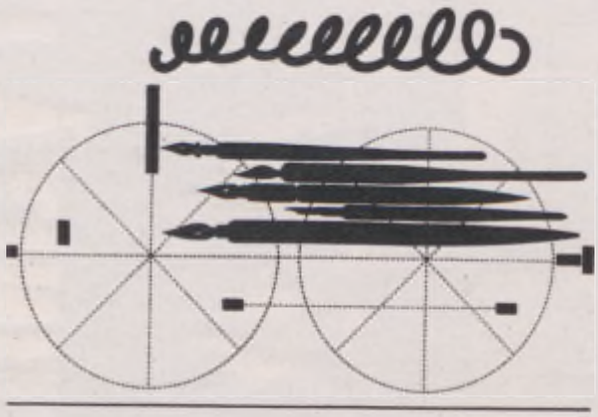
Stampatore: APOLLON - Via Tiburtina 1292 - Roma - Tel. 419.026. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957

**ABBONAMENTI ANNUI**

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia NF 4
« VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 3.800 Francia NF 20 - Belgio Fr. 365.

**ALTRE PUBBLICAZIONI FERROVIARIE**

BOLLETTINO FFS (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. s. 8 (L. 1200).



**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.

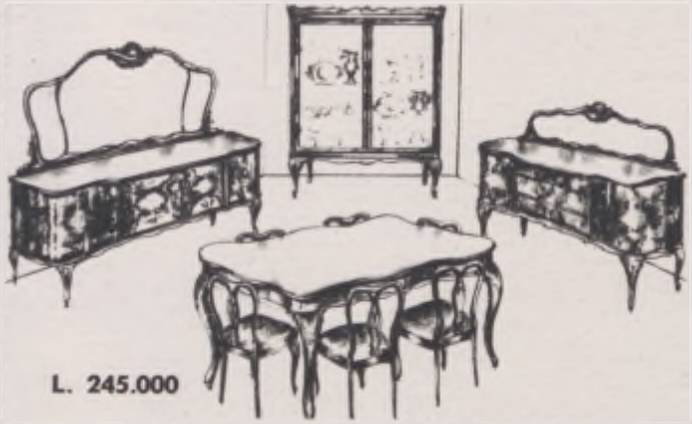
olivetti

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

**Mobili "A.L.T." A. L. TEDESCHI - Livorno**

ORGANIZZAZIONE SPECIALIZZATA - VENDITE PER CORRISPONDENZA

*Visitate i grandi saloni di esposizione, aperti ogni giorno, anche festivo*




● Consegna gratuita ovunque ● Imballaggi specializzati

AGEVOLAZIONI PER I FERROVIERI

Chiedete senza alcun impegno: riproduzioni, fotografie, opuscolo illustrativo con l'invio di L. 100 in francobolli - Facilitazioni di pagamento.

*INDICATE QUALI AMBIENTI DOVETE ARREDARE*

Scriveteci! - Via Grande, 11-13 - LIVORNO - Tel. 34.318 - Scriveteci!

**CONCORSO PER MANOVALI E CANTONIERI**

**CONCORRENTI!...** Gli esami si approssimano! Preparatevi col notissimo

**« MANUALE DI ARITMETICA E GEOMETRIA CON NOZIONI SUL SERVIZIO DELLE MANOVRE DI STAZIONE »**

2ª Ed. » del Cav. G. Ciullini, alto funzionario F. S. a r.

**AFFRETTATEVI** a richiederlo alle « EDIZIONI LUDUS » - Firenze, via Cittadella, 8 - inviando L. 950 - importo della 2ª Edizione - e lo avrete a stretto giro di posta, **franco di porto.**

**IN COPERTINA**

**Questo numero di « Voci » è dedicato all'Unità nazionale e intende illustrare il contributo della ferrovia, la sua fattiva presenza negli avvenimenti salienti e nella vita di ogni giorno in questi primi cento anni della storia dello Stato italiano.**

**Nella illustrazione l'arrivo alla stazione P. Principe del convoglio inaugurale della linea Torino-Genova.** *(Da una antica stampa).*

# un secolo di strade ferrate

1861 1961

**Sono ormai trascorsi cento anni dalla vittoriosa conclusione del movimento risorgimentale che nel 1861 portò alla costituzione dello Stato.**

**Con questo numero di «Voci della Rotaia» vogliamo sottolineare quanto la ferrovia abbia contribuito alla Unità Nazionale, partecipandovi come elemento sostanziale, a volte diretto e a volte indiretto, delle varie componenti che ne costituirono la premessa, la consolidarono e diedero il via a quei successivi sviluppi — economici, sociali e politici — che permisero di inserire durevolmente il nostro Paese nel consesso delle Nazioni Europee.**

**Sebbene non sia facile abbracciare un secolo della storia ferroviaria in tutti i suoi diversi, mutevoli aspetti — soprattutto nei limiti di forma e di spazio imposti dalla natura e dagli scopi di questo giornale — abbiamo voluto qui portare una testimonianza sintetica, a conferma di una realtà vissuta dalla nostra Patria e a ricordo di coloro che di questa realtà furono autori e interpreti.**

**Non sappiamo se siamo riusciti in questi nostri propositi; ma il nostro intendimento è confortato dallo stesso pensiero del Primo Cittadino della Repubblica, che nel Suo Messaggio al Paese ha voluto sottolineare come le manifestazioni e rievocazioni che si terranno in quest'anno avranno un significato ed un fine, solo se riusciranno a contribuire alla conoscenza di una realtà passata che sia di impegno per un migliore domani.**

**VOCI DELLA ROTAIA**

**Il bronzo dedicato al primo Direttore Generale delle F. S.**

*Quando cento anni fa il nuovo Stato italiano poneva nella funzione delle strade ferrate buona parte delle speranze per il consolidamento della sua Unità, raggiunta a prezzo di tante lotte e di tanti sacrifici, esso fondava quella profonda fiducia sulla capacità degli uomini della ferrovia e sulla innovatrice potenza dei mezzi. Solo la ferrovia, infatti, sulle ali del progresso, poteva vincere le persistenti differenziazioni — di costumi, di produzione, di cultura, di condizioni economiche e sociali — che si erano create tra le varie regioni della Penisola.*

*In effetti, la strada ferrata, sin dai primi decenni dopo il 1861, ha costituito veramente il sistema circolatorio lungo il quale è fluita la linfa vitale della giovane Nazione.*

*Il treno ed i suoi uomini sono stati sempre presenti in ogni frangente, nei piccoli e nei grandi avvenimenti della vita nazionale.*

*Sono mutate nel corso degli anni, le condizioni in cui la ferrovia si è trovata ad operare, l'incessante progresso tecnico ne ha cambiato gli aspetti esteriori; i compiti ad essa assegnati hanno subito un'accentuazione ora in un senso ora in altro, a seconda delle mutevoli finalità — politiche, economiche e sociali — che di volta in volta hanno prevalso. Ma lo spirito generoso dei pionieri di allora è stato tramandato nei ferrovieri, di generazione in generazione, ed ha sempre avuto una sola insegna: «con sacrificio, al servizio del Paese».*

*Sono stati invero commessi degli errori, ma sono stati spesso gli errori del coraggio, che non concede soste o meditati pensamenti, ma che richiede solo azione pronta e decisa: e se di certe deficienze, che hanno caratterizzato il nascere ed il progredire della strada ferrata o delle altre accumulatesi nei decenni a noi più vicini, oggi maggiormente di ieri si sente — per il prevalere di circostanze sfavorevoli — il grave peso che condiziona il nostro domani, questo non può né deve essere motivo di sterile e facile critica verso coloro che ci hanno preceduto. Ad essi va il merito di aver creato, rafforzato, ricostruito una rete ferroviaria che può, malgrado tutto, tenere validamente il confronto con le migliori consorelle europee: e tutto ciò in un Paese che presentava condizioni naturali tra le più difficili e condizioni finanziarie tra le meno brillanti.*

*Certo molte cose potevano, e forse dovevano, esser fatte diversamente, con più razionalità e maggiore senso delle prospettive storico-economiche, ma non bisogna dimenticare che ciò che conta è il positivo bilancio di quanto si è fatto nel suo complesso, di quanto si è rappresentato nella vita del Paese in questi cento anni.*

*Tanto più che se errori o debolezze vi sono stati, ben pochi di essi si possono imputare direttamente a coloro che ressero le sorti della Azienda Ferroviaria o ai ferrovieri che hanno sempre ed interamente svolto con intelligenza i loro compiti e compiuto con profonda coscienza il loro dovere, a volte sino al sacrificio.*

*Non è, e non vuol essere, questa una difesa di ufficio, ma un doveroso, sentito tributo di riconoscenza e di stima che tutti si deve alle decine di migliaia di uomini della rotaia che, dal 1861 ad oggi, hanno sempre rappresentato un esempio da imitare per tutti.*

*E' proprio da questa tradizione, da questa feconda eredità che deve trarsi la viva coscienza dei nostri compiti di oggi.*

*Vi sono momenti nella storia dei popoli, quando più rapida ed incisiva è la via del progresso e più profonde le modifiche nella strutturazione economica e sociale delle nazioni, in cui i grandi strumenti della vita del Paese richiamano l'attenzione della pubblica opinione, perché, uscendo dalla normalità sino a ieri acquisita, devono rispondere a nuove mutate esigenze.*

*Oggi viviamo uno di questi periodi e, non a caso, l'attenzione di tutti è puntata, fra gli altri problemi, anche su quello ferroviario. Oggi noi ferrovieri siamo chiamati proprio in ragione del fondamentale contributo dato, a colmare le deficienze di ieri, ad adeguare l'Azienda Ferroviaria alle nuove condizioni di vita, a trasformarla per raggiungere più rapidamente nuove mete di progresso e di evoluzione sociale.*

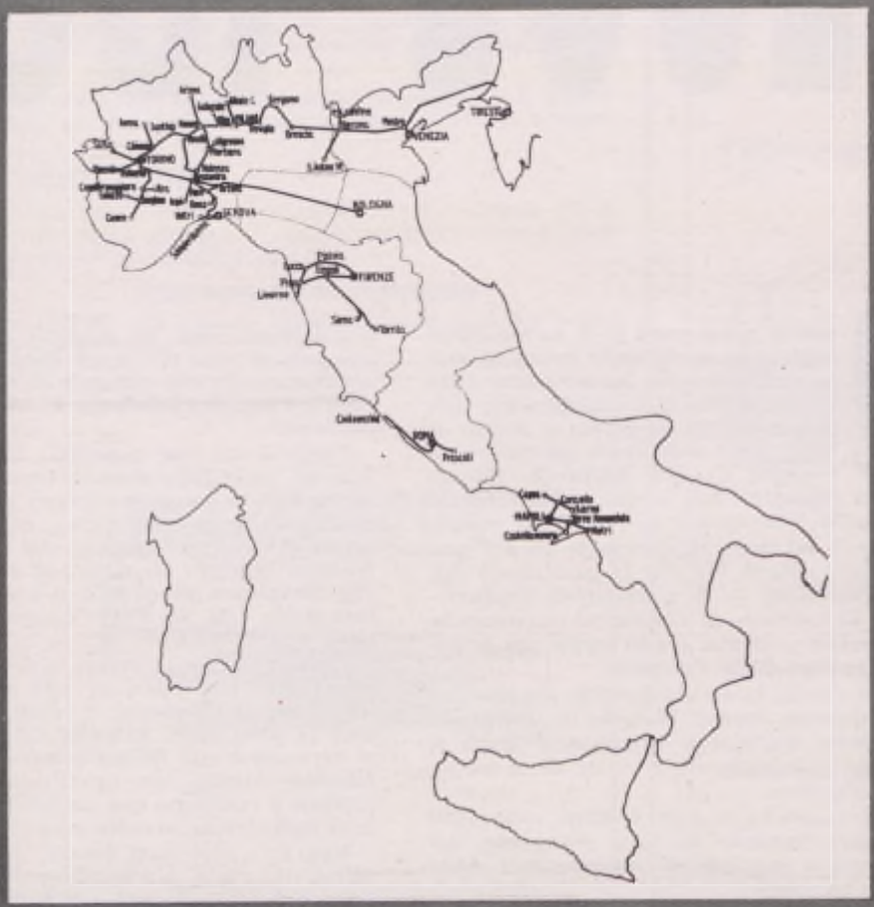
*Ed è per questa ragione che la celebrazione del Centenario dell'Unità d'Italia assume per i ferrovieri un significato, un senso, una dimensione del tutto particolari: quasi a voler mettere a dinamico confronto il nostro glorioso passato con il nostro impegno per l'avvenire.*

**Severo RISSONE**

**LE TAPPE DELLO SVILUPPO DELLA RETE FERROVIARIA ITALIANA**

# DALLA VAPORIERA

## LE FERROVIE ITALIANE NEL 1860 (2371 km)



15 Maggio 1860.

GUIDA-ORARIO

INDISPENSABILE

AL

Viaggiatore in Italia

CONTENENTE:

GLI ORARI

DELLE

STRADE FERRATE ITALIANE

Piroscafi, Diligenze, Velocifieri, ecc.

DELLE PRINCIPALI CITTA' D'ITALIA, ecc.

ANNO 4°. MAGGIO 1866

DIREZIONE Corso Dora di Genova TORINO.

UFFIZIO Via Gioberti, N. 19. TORINO.

L'INDICATORE GENERALE

ORARIO UFFICIALE

DELLE

STRADE FERRATE E DELLA NAVIGAZIONE

del Regno d'Italia

CON

CARTA

SERVIZI INTERNAZIONALI

ORARIO GENERALE DI TUTTI I SERVIZI PUBBLICI DELL'ITALIA

E DELLE PRINCIPALI CITTA' D'EUROPA

ORARIO

PEI VIAGGIATORI

PREZZO 40 Centesimi

PREZZO Centesimi 40

VENDIBILE IN ITALIA

si vende in Francia ed in Inghilterra.

**I primi orari delle ferrovie italiane offrono tutta una serie di indicazioni riguardanti gli altri mezzi di trasporto che ancora completano e integrano gli itinerari del treno: piroscafi, diligenze e « velociferi ».**

### Dalle origini alla proclamazione del Regno d'Italia

*All'inizio lo sviluppo delle ferrovie in Italia è lento: i vari Stati in cui è diviso il nostro Paese — tranne il Piemonte — non vedono di buon occhio l'affermarsi di uno strumento che, non a torto ritengono possa efficacemente assecondare il compimento del disegno politico unitario. Nei 20 anni successivi all'apertura della prima linea si susseguono tuttavia numerose le inaugurazioni di strade ferrate, ma si tratta in genere di brevi tronchi di importanza locale.*

**1839** La prima linea ferroviaria, la Napoli-Granatello (Portici), di soli 8 chilometri è inaugurata il 3 ottobre da Ferdinando II di Borbone, Re delle due Sicilie.

**1840** Si inaugura la Milano Monza di 13 chilometri, alla quale seguono la Padova-Mestre (1842), la Livorno-Pisa (1844), la Pisa-Pontedera (1845).

**1846** Si apre la Milano-Treviglio e si inaugura il grande ponte ferroviario fra Mestre e Venezia.

**1848** Vengono attivate la Pontedera-Firenze e la Torino-Moncalieri.

**1851** Completato il primo tratto della ferrovia dell'Appennino: Firenze-Prato-Pistoia e inaugurate le linee Mantova-Verona e Treviso-Mestre.

**1853** Completata la linea dei Giovi.

**1854** Viene ultimata la Torino-Genova.

**1856** Con l'inaugurazione della Roma-Frascati anche lo Stato Pontificio ha finalmente la sua prima ferrovia.

**1857** Vittorio Emanuele II dà fuoco alla prima mina per il traforo del Moncenisio.

**1859** Pio IX inaugura la Roma-Civitavecchia.

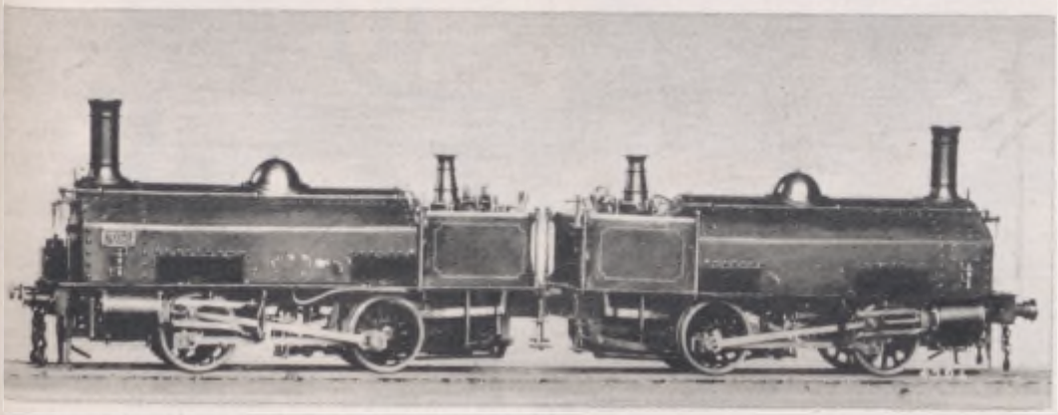
### Dal 1861 all'inizio della gestione diretta da parte dello Stato

*L'Unità d'Italia è avvenimento risolutivo per l'impostazione di una rete ferroviaria nazionale. Nel 1865 viene varata una legge che riordina le concessioni per la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate. Vengono costituite quattro reti principali affidate ad altrettante Società: Ferrovie dell'Alta Italia (linee del Piemonte, Liguria, Veneto); Strade Ferrate Romane (Toscana e Stato Pontificio); Fer-*

**La stazione di Roma P. Portese, della linea Roma-C**

# ALL'ARLECCHINO

***a cura di Vincenzo Colarossi***



**Le locomotive « Mastodonte dei Giovi », in servizio intorno al 1860 sulla Torino-Genova.**

*rovie Meridionali (linee del versante Adriatico da Bologna verso il Sud) e Società Vittorio-Emanuele (Calabria e Sicilia). Lo sviluppo complessivo delle quattro reti è di 5104 Km.*

*Il periodo 1865-1875 può dirsi il decennio epico delle ferrovie italiane caratterizzato da uno straordinario fervore di opere.*

**1861** Vittorio Emanuele II inaugura la Bologna-Ancona.

**1863** Aperta al traffico la Pescara-Foggia.

**1864** Si inaugura la Porrettana.

**1865** Completata la Susa-Torino-Bologna Brindisi di 1150 Km, la prima grande arteria longitudinale che attraversa tutta la penisola.

**1867** Ultimata la stazione di Napoli Centrale.

**1868** Inaugurata la stazione Torino P.N.

**1871** Apertura della galleria del Moncenisio. La Valigia delle Indie transita per l'Italia.

**1876** Lo Stato inizia il riscatto di varie linee per sanare la situazione critica in cui versano le Società concessionarie e assume la gestione diretta delle Ferrovie dell'Alta Italia e successivamente delle Strade Ferrate Romane.

### Dal 1876 alla fine dell'esperimento di gestione statale

*La gestione diretta da parte dello Stato già assunta in condizioni difficili, in mancanza di orientamenti chiari e di un piano organico e preciso ha esito poco felice e vita breve.*

**vecchia, inaugurata dallo Stato Pontificio nel 1859.**

**1879** Il Ministro Baccarini autorizza la spesa di un miliardo e 260 milioni di lire (di allora) per l'attuazione di un grandioso piano di costruzioni di linee per oltre 6.000 Km.

**1882** Aperto al traffico il Gottardo, il secondo grande traforo alpino costruito in Svizzera da maestranze in maggioranza italiane e con sovvenzioni italiane.

**1885** Ha termine l'esperimento di gestione statale e si torna alla concessione dell'esercizio alla iniziativa privata. Si costituiscono tre reti principali: l'ADRIATICA (Km 4131), la MEDITERRANEA (4046 Km) e la SICULA (597 Km).

### Dal 1885 alla nascita delle F.S.

*Dopo il ripristino della gestione privata, coloro che sostenevano la convenienza della gestione di Stato in considerazione della funzione prevalentemente sociale del trasporto ferroviario, continuano la loro battaglia in Parlamento e nel Paese. Allo scadere delle concessioni ventennali alle società private, il Governo con legge 22 aprile 1905 n. 137 costituisce l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.*

**1888** In prosecuzione del piano Baccarini si decide la costruzione di 1.000 Km di linee principalmente nelle isole e nel meridione.

**Una locomotiva elettrica « trifase » in circolazione tra l'Italia e la Svizzera, attraverso il Sempione, nei primi anni del secolo.**

**1889** Aperta al traffico la linea succursale dei Giovi.

**1895** Completamento della Battipaglia-Reggio Calabria.

**1898** Inizio dei lavori per la galleria del Sempione.

**1899** Inaugurato il servizio traghetto sullo stretto di Messina.

**1902** La Lecco-Chiavenna è la prima linea al mondo esercitata a trazione elettrica.

### Dal 1905 alla fine della prima guerra mondiale

*La nuova Amministrazione statale affronta coraggiosamente la riorganizzazione e l'unificazione delle ferrovie che le società concessionarie hanno lasciato in cattive condizioni e che si presentano insufficienti a fronteggiare le esigenze del traffico, in continuo aumento in conseguenza dello sviluppo economico del Paese. Allo scatenarsi del conflitto le F.S. sono in grado di affrontare il pesante sforzo bellico, dando prova di maturità e di efficienza.*

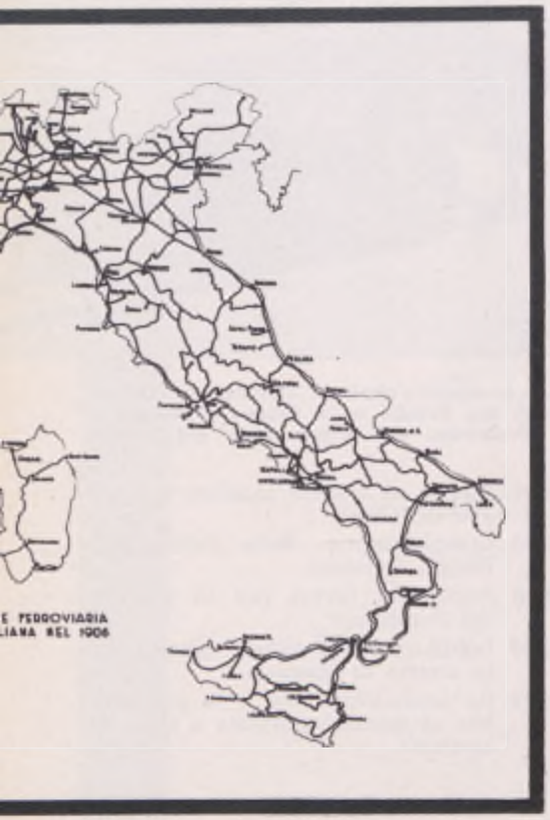
**1905** Ultimato il fabbricato viaggiatori Genova Brignole.

**1906** Inaugurata la galleria del Sempione, la più lunga del mondo (Km 19,800). Il suo costo, in lire dell'epoca, fu di novanta milioni.

**1911 - Dopo la conquista della Libia gli italiani vi costruiscono le ferrovie. Una delle prime tratte collega Tripoli all'oasi di Zanzur.**

## *Dalla Vaporiera*

## *all'Arlecchino*



**1907** Con legge 7 luglio n. 429 viene stabilito l'ordinamento definitivo dell'esercizio di Stato delle Ferrovie.

**1911** In Eritrea completata la Massaua-Asmara. Inizio dei lavori ferroviari in Libia.

**1913** Definitiva affermazione della trazione elettrica con l'elettrificazione del valico dei Giovi.

### Dal 1918 alla fine della seconda guerra mondiale

*Superata la crisi del primo dopoguerra, lo sviluppo delle F.S. riprende gradatamente. Esse realizzano un complesso di mezzi e di impianti tale da poter reggere il confronto con ogni altra rete europea. In particolare si dà grande impulso all'elettrificazione che nel '39 raggiunge i 5.600 Km di linee.*

**1921** Completata la seconda galleria del Sempione.

**1927** Aperta al traffico la direttissima Roma-Napoli.

**1931** Inaugurata la Stazione di Milano Centrale.

**1933** Entra in servizio la prima automotrice italiana.

**1934** Aperta al traffico la direttissima Firenze-Bologna comprendente la grande galleria dell'Appennino (Km 18,507).

**1935** Inaugurata la stazione di Firenze S.M.N.

**1938** Il collegamento dorsale Milano-Roma-Napoli è completamente elettrificato: da Milano a Napoli si va in 11 h. 40' contro le 19 ore del 1924.

**Nel 1934 viene aperta al traffico la direttissima Firenze-Bologna che comprende la grande galleria dell'Appennino** *(alla riparazione dei gravi danni dell'ultima guerra si provvide con i fondi E.R.P.)*

**1939** L'elettrotreno FS Breda ETR 200 raggiunge presso Piacenza i 203 Km/h.

### Dal 1945 ai nostri giorni

*Il secondo conflitto mondiale si chiude con un bilancio pauroso per le nostre ferrovie. Il 60% delle attrezzature e degli impianti è andato distrutto. La ricostruzione, iniziata nel 1946, comporta la riattivazione di 6.733 Km di binario, 81 Km di ponti; 12.000 Km di linee elettriche di contatto e la costruzione di decine di migliaia di rotabili.*

*A poco a poco i lavori della ricostruzione, che può considerarsi conclusa alla fine del 1955, si sono andati trasformando in un'opera assidua di rinnovamento e potenziamento.*

**1951** Inaugurata la nuova grande stazione di Roma Termini.

**1953** Entrano in servizio, sul percorso Milano-Napoli gli elettrotreni ETR 300 denominati « Settebello ».
Varata la nave traghetto «Cariddi».
Inizio dei lavori di raddoppio della Battipaglia-Reggio.

**1954** Elettrificate la Bologna-Ferrara e la Milano-Bergamo.

**1955** Elettrificate la Ferrara-Padova e la Messina-Palermo.
Completato il F.V. di Venezia Santa Lucia.

**1956** Elettrificate la Padova-Venezia e la Bari-Foggia.

**1957** Completata l'elettrificazione della Milano-Venezia. Elettrificata la Foggia-Pescara.

**1958** Elettrificata la Messina-Catania.

**1959** Completata la elettrificazione della Bari-Ancona con l'inaugurazione della tratta Pescara-Ancona. Elettrificate anche la Pescara-Sulmona e la Voghera-Piacenza.

**1960** Varata la nave traghetto « Reggio », elettrificate le linee Foligno-Terontola, Alessandria-Arona, Catania-Siracusa, Pistoia-Viareggio, Mestre-Udine, Castelbolognese-Ravenna.
Raddoppiate ed elettrificate la Gallarate-Arona e la Gioia Tauro-Villa S. Giovanni.
Iniziati i lavori per la costruzione della stazione di Milano P.N.
Napoli ha la sua nuova stazione.

**1961** Praticamente ultimato il programma di elettrificazione della rete con l'attivazione della T. E. sulla Torino-Milano. Si procede alla trasformazione in corrente continua delle linee liguri e piemontesi esercitate in c.a. In maggio attivate la Modane-Alessandria e la Torino-Torre Pellice.

**La vecchia stazione di Napoli Centrale, inaugurata nel 1867, è stata demolita. Al suo posto sta sorgendo una nuova costruzione semplice e funzionale, che si inserirà armonicamente nel volto della città.**

# LE FERROVIE NELLA VITA ECONOMICA ITALIANA

*di Armando Nanni*

Indubbiamente l'Italia, pur avendo una fisionomia geograficamente ben definita rispetto alle altre grandi regioni europee, presenta notevoli diversità fisiche interne, accentuate dal suo diverso sviluppo economico-sociale.

La differenza più netta è quella esistente fra l'Italia continentale e quella peninsulare ed insulare.

Nel 1860 l'Italia aveva appena cominciato a subire le conseguenze della rivoluzione industriale. Se il Paese mancava di materie prime, ancor più deficiente era la situazione dell'elemento umano in quanto — benché la offerta di mano d'opera fosse abbondante — difettavano gli operai ed i tecnici esperti.

La grande maggioranza degli italiani viveva, in quell'epoca, di agricoltura, ciononostante questa era praticata in maniera arcaica ed irrazionale: persino nelle grandi proprietà agricole della Lombardia l'aratro di legno e la battitura a mano del grano erano ancora in uso dopo il 1860!

In questa situazione davvero non brillante un fattore decisivo era rappresentato dalle comunicazioni. Mentre nell'Italia Continentale esse erano più agevoli, nell'Italia Peninsulare e Insulare incontravano difficoltà notevolmente maggiori: ma in generale erano ovunque inadeguate.

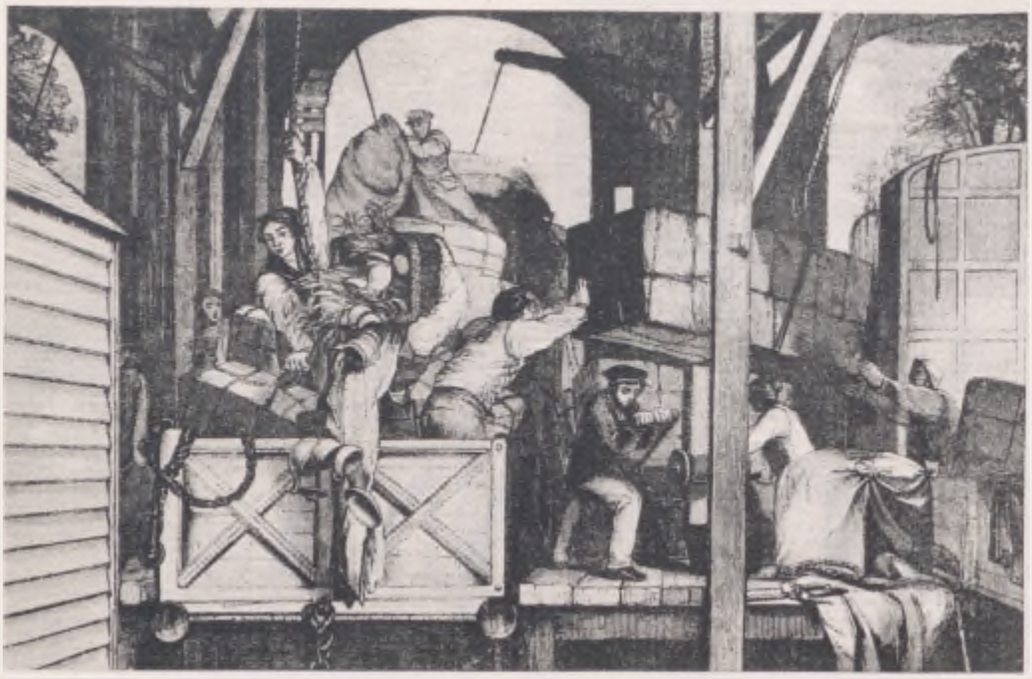
Nel regno dei Borboni ad esempio intorno al 1860, secondo una indagine allora effettuata, su 1848 villaggi ben 1621 non avevano alcuna strada di comunicazione.

Le costruzioni ferroviarie erano tardive e lente per molteplici ragioni: politiche, psicologiche, finanziarie e tecniche.

Sempre nel regno delle due Sicilie, benché nel 1839 fosse stata inaugurata la prima ferrovia italiana, venti anni dopo non vi erano che un centinaio di km di strada ferrata (e per di più, come ricorda lo Smith, senza nessun servizio nei giorni festivi e durante la Settimana Santa e senza gallerie, affinché la pubblica moralità non avesse a soffrirne). La linea ferroviaria che da Milano portava verso l'Italia Centrale si arrestava a Bologna. Venezia era ancora isolata dall'Emilia. La rete toscana non era collegata né a quella del nord né a quella del sud e per un viaggio a Roma erano ancora necessari il battello o la diligenza. In Sicilia

**Binari di raccordo nella antica darsena di Livorno, intorno al 1865**

**Le attrezzature ferroviarie nel Porto di Taranto, intorno al 1884.**



Operazione di trasbordo tra due carri merci.

Le prime ferrovie italiane evidentemente davano luogo a molte « improvvisazioni » in materia di orario: questo documento ne costituisce una evidente riprova.

Autorità in arrivo a Roma Porta Portese.

**PIEMONTE**

DA TORINO AD ALESSANDRIA E GENOVA.

| STAZIONI. | I. CLASSE | II. CLASSE | III. CLASSE |
|---|---|---|---|
| **DA TORINO A** | F. C. | F. C. | F. C. |
| Moncalieri | — 80 | — 55 | — 40 |
| Truffarello | 1 30 | — 90 | — 65 |
| Cambiano | 1 70 | 1 20 | — 85 |
| Pessione | 2 20 | 1 55 | 1 10 |
| Villanova | 3 — | 2 10 | 1 50 |
| Villafranca | 4 20 | 2 95 | 2 10 |
| S. Damiano | 5 — | 3 50 | 2 50 |
| Asti | 5 70 | 4 — | 2 85 |
| Annone | 6 70 | 4 70 | 3 35 |
| Felizzano | 7 70 | 5 40 | 3 85 |
| Solero | 8 30 | 5 80 | 4 15 |
| Alessandria | 9 10 | 6 35 | 4 55 |
| Frugarolo | 10 10 | 7 05 | 5 05 |
| Novi | 11 30 | 7 90 | 5 65 |
| Serravalle | 12 10 | 8 45 | 6 05 |
| Arquata | 12 50 | 8 75 | 6 25 |
| Isola del Cantone | 13 40 | 9 40 | 6 70 |
| Ronco | 13 90 | 9 75 | 6 95 |
| Busalla | 14 40 | 10 10 | 7 20 |
| Ponte Decimo | 15 40 | 10 80 | 7 70 |
| Bolzaneto | 15 80 | 11 05 | 7 90 |
| Rivarolo | 16 10 | 11 25 | 8 05 |
| S. Pier d'Arena | 16 30 | 11 40 | 8 15 |
| Genova | 16 60 | 11 60 | 8 30 |

*Non indicheremo l'orario delle partenze ed arrivi dei convogli, comecchè troppo soggetti a variazioni; noteremo soltanto i prezzi dei posti pei viaggiatori secondo le diverse classi.*

ed in Sardegna le ferrovie erano del tutto inesistenti.

Gli spiriti più acuti comprendevano bene che dall'incremento delle comunicazioni, specie di quelle ferroviarie, dipendevano non solo la prosperità materiale ma anche il libero scambio delle idee e il vantaggio psicologico di sentirsi veramente uniti, e combatterono una dura battaglia contro quella che Cavour aveva definito « colpevole apatia » del capitale italiano.

Dopo l'unificazione, il problema ferroviario assunse così fondamentale prevalenza ed una sua positiva e dinamica soluzione finì a poco a poco con l'avere la meglio sui molteplici fattori di inerzia, sì che nei decenni successivi al 1861 si ebbe un vero *boom* generale delle ferrovie a cui contribuirono anche notevoli capitali esteri.

Malgrado i briganti che, vedendo messa in pericolo dalla strada ferrata la loro stessa possibilità di sopravvivenza, strappavano dal suolo i binari, malgrado gli appaltatori che sfruttavano l'ignoranza della burocrazia e costruivano male, malgrado i deputati che facevano la corte agli elettori più influenti ottenendo che linee antieconomiche passassero attraverso i loro collegi elettorali, malgrado la lotta campanilistica fra le varie città per il passaggio delle linee principali, malgrado che le maggiori società fossero spesso costrette alla bancarotta, malgrado che il profitto per km andasse man mano diminuendo, malgrado tutto ciò insomma le ferrovie avanzavano e i vantaggi concreti di ciò si fecero sentire assai presto.

Non si hanno purtroppo dati sicuri sul traffico viaggiatori e merci che si svolgeva sui 2.773 km di ferrovia che costituivano la rete esistente alla fine del 1861, anche perché spesso in quella epoca l'uso della strada ferrata rappresentava più una stravaganza o un lusso eccezionale che un efficace e comune mezzo di comunicazione.

Non ci si discosta molto dal vero se si calcola che il traffico si aggirava su una cifra non superiore ai 300 milioni di viaggiatori-km e ai 250 milioni di Tonn km annui. Trenta anni dopo, nel 1891, la rete aveva già raggiunto i 14.000 km e il traffico aveva avuto un aumento di oltre 7 volte, raggiungendo 2.125 milioni di viagg. km e circa 2.000 milioni di Tonn km.

Di contro a questo sviluppo notevole va invece sottolineato che quello dell'industria italiana fu lento e modesto proprio nei primi tempi del processo di industrializzazione: in quel periodo la ferrovia precedette dunque e stimolò l'espansione industriale del nostro paese.

Le ferrovie entrarono anche come diretto fattore nella industrializzazione del paese: mentre infatti i primi materiali ferroviari (locomotive, carrozze, carri ecc.) erano stati acquistati all'estero, in tale periodo ebbe buona prevalenza nelle commesse pubbliche (oltre alle armi e alle navi) anche la costruzione — su notevole scala — dei rotabili ferroviari.

Nomi poi divenuti famosi nella industria italiana si affacciarono alla vita economica nazionale proprio con le costruzioni di materiale ferroviario: Ansaldo nel 1854 e Breda nel 1886.

Occorre arrivare alla fine dell'ottocento e meglio ancora ai primi anni del novecento (fino al 1908) per constatare un

saggio di sviluppo molto intenso dell'industria. Ciò coincise con lo sviluppo o con l'utilizzazione di due nuovi mezzi per la produzione di energia: i motori a vapore e quelli elettrici.

Frattanto lo Stato dava continuo impulso alla costruzione delle ferrovie e poneva particolare cura nella apertura delle gallerie per i collegamenti alpini: quando infine la galleria del Sempione venne realizzata negli anni 1898/1906 la rete ferroviaria italiana poteva dirsi sostanzialmente collegata con il resto del Continente europeo.

Sui vantaggi economici apportati dal mezzo ferroviario alla comunità scriveva un osservatore nel 1901: «... e anche limitando l'indagine alla sola economia dei trasporti basta rilevare che i trasporti con i mezzi ordinari anteriori alle ferrovie costavano in media cinque volte di più di quelli ferroviari. Quindi, tenendo conto delle odierne tariffe, l'economia nazionale ha un vantaggio annuo nella spesa dei trasporti di 1 miliardo e 500 milioni di lire a cui corrisponde un capitale di 30 miliardi di lire».

Ma naturalmente non è possibile valutare completamente i benefici arrecati dalla ferrovia fin da quel periodo: impossibile è ad esempio, una valutazione esatta degli aumenti registrati dalle proprietà sia terriere che industriali perché collegate con il nuovo mezzo ai vari mercati nazionali.

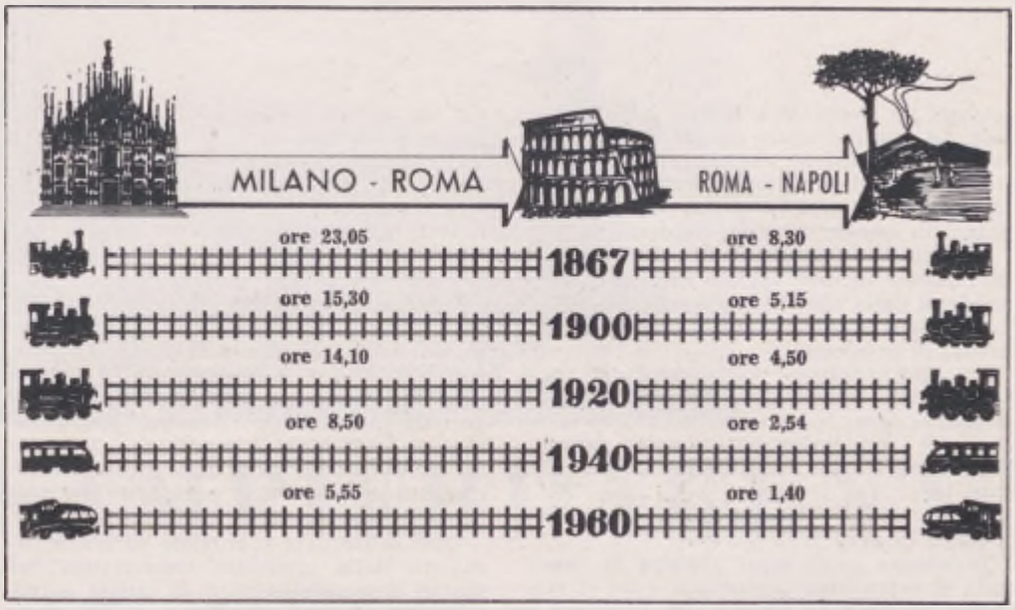
* * *

Testimoniava più tardi il Ferraris nelle sue «Cronache»: «... Far molto e presto, anche a costo di imperfezioni, fu il canone giustificato della politica ferroviaria all'inizio del nuovo regno... (ed aggiungeva in verità: "così non fosse stato seguito più tardi")».

Ora, anche se la estensione e le dimensioni assunte dallo sviluppo della rete ferroviaria già in quel periodo alimentarono critiche puntate sulla scarsa produttività ed economicità di taluni tronchi di essa, rimane tuttavia il fatto che ove non si fosse compiuto, specialmente in questi primi decenni dopo l'Unità, un rigoroso sforzo costruttivo in campo ferroviario, non sarebbe stato facile conseguire l'unità del mercato nazionale.

Si accentuarono, in seguito, le ricorrenti polemiche fra i sostenitori della gestione diretta delle ferrovie da parte dello Stato e quelli che invece insistevano perché esse rimanessero alle società private, sia pure controllate e regolate dallo Stato stesso.

In verità si deve dire che con il passare degli anni la situazione ferroviaria non era divenuta molto brillante ed una certa delusione dopo gli iniziali euforismi aveva un po' pervaso tutti. Più serrate si facevano le critiche anche alla stessa funzionalità della rete. Scriveva ad esempio nel 1905 un eminente tecnico di allora, l'ing. Giuseppe Spera: «... a nessuno si può addebitare la colpa se la rete italiana di tanto si discosta da quella che idealmente avrebbe dovuto essere... Notevoli modificazioni e rettificazioni occorrono alle linee longitudinali e trasversali italiane, esse hanno lo scopo di diminuire la sproporzione fra la grandiosità della rete che si ramifica nella zona limitata delle Alpi e dalla linee Genova-Bologna-Venezia e la povertà e la tortuosità dei tronchi a cui s'innesta...».




Tali critiche influirono indirettamente per il definitivo passaggio alla Gestione Statale delle ferrovie, pur se le ragioni fondamentali di tale passo furono le considerazioni di carattere sociale.

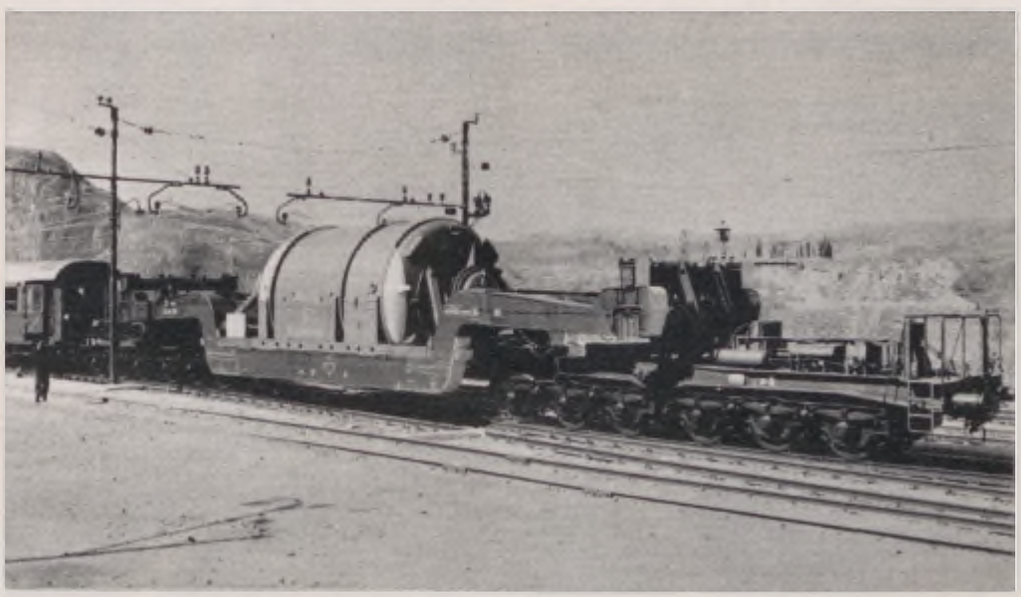
Le ferrovie sotto le direzione dello Stato ebbero — riorganizzate ed unificate — nuovo vigoroso sviluppo che fu parallelo a quello, rilevante, registrato dall'intera economia nazionale in quel periodo.

Infatti negli anni che vanno dai primi del novecento alla guerra mondiale nel nostro paese progredisce lo «spirito industriale» inteso come rinuncia a determinati preconcetti o a concezioni basate sulla preminenza dell'agricoltura, con tutto ciò che segue. La vigilia della prima guerra mondiale trova così un sistema industriale ormai allargato, anche se non ancora dotato di una rilevante consistenza.

La rete ferroviaria frattanto si estende ulteriormente, le comunicazioni, specie quelle che collegano i porti e le principali città, vengono aumentate, rinnovate, potenziate: cosicché nel 1913 le merci trasportate raggiungevano i 6.819 milioni di Tonn km (due volte e mezzo cioè la quantità del 1891).

Dopo la prima guerra mondiale si ebbe un notevole sviluppo di tutte le attività produttive ed in specie di quelle industriali, e contemporaneamente delle comunicazioni. Si giunge così al periodo intercorrente tra le due guerre.

Non è questa certamente la sede per una adeguata valutazione degli effetti della politica autarchica sul sistema produttivo italiano ma tra i molti, troppi aspetti negativi ve ne furono anche alcuni (forse proprio quelli meno considerati dal regime politico allora imperante) positivi. La garanzia di sbocco derivante dalle commesse militari, l'accentuato protezionismo e il diretto sostegno da parte dello Stato consentirono infatti ad alcuni settori di



**Moderni carri merci per trasporti eccezionali.**

# *Le ferrovie*

## *nella vita economica italiana*

portarsi su livelli di sviluppo più confacenti ad una economia progredita, creando alcune premesse che resero non solo più agevole il progresso tecnico ma sopratutto il successivo sviluppo, manifestatosi in questo secondo dopoguerra.

La ferrovia avvalendosi di rilevanti miglioramenti tecnici (primo fra tutti l'estendersi della elettrificazione) tenne decisamente il passo con questi fermenti autonomi di progresso.

Nel 1941 i trasporti viaggiatori (che nel '25 avevano registrato 7.383 milioni di viaggiatori-km) raggiunsero i 17.135 milioni di viaggiatori-km, quelli merci (12.210 milioni nel 1925) 20.413 milioni di tonn.-km.

Siamo ormai a quella che è la storia di ieri e di oggi.

Terminata negli anni 1948/50 la fase della ricostruzione postbellica (con il ricupero nel 1948 dei massimi livelli di produzione industriale del periodo prebellico e nel 1950 del reddito procapite massimo raggiunto prima dell'evento bellico) si inizia a partire dal 1951 un rigoglioso sviluppo dei principali settori del sistema produttivo, dando così luogo al cosidetto « miracolo italiano ».

Subito dopo la cessazione del secondo conflitto mondiale, il treno rappresentò il principale sostegno alla ricostruzione nazionale e si ripeté l'imperativo del 1861 « fare e far presto ».

Come allora, accanto a notevoli vantaggi ciò portò a inevitabili difetti, il principale dei quali fu quello di dover ricostruire sulla base della precedente situazione senza tener conto che in minima parte delle nuove esigenze che i mutamenti di mercato e gli sviluppi dell'industria nazionale andavano prospettando.

In questo ultimo decennio l'Azienda ferroviaria ha però mutato indirizzo, puntando su una riforma qualitativa dei suoi mezzi e servizi, attraverso il ridimensionamento, l'ammodernamento ed il potenziamento della rete, attraverso la riforma dei metodi organizzativi, amministrativi e di lavoro.

D'altra parte essa ha continuato, come in tutto questo secolo di vita del Paese, a contribuire direttamente sia all'attività dell'industria italiana, con le sue commesse, sia all'aumento del reddito nazionale.

Gli acquisti effettuati dalle F.S. e i lavori da loro appaltati rappresentano invero un non trascurabile fattore di equilibrio economico. L'importanza di questa funzione si scorge più chiaramente nei periodi più difficili — come quello recessivo recentemente concluso — nei quali l'ammontare globale delle « commesse » costituisce una fascia economica sottratta agli effetti negativi della congiuntura.

Oggi le ferrovie si trovano ad essere incalzate dalla crescente concorrenza del mezzo automobilistico e di quello aereo, talché si pone ad esse l'esigenza di ricercare e conseguire ad ogni costo una economicità di esercizio: strettamente associata, però ad una elevata efficienza tecnica e funzionale. I problemi attuali appaiono, perciò, profondamente diversi da quelli di un tempo e coordinati ad una visione d'insieme della economia dei trasporti, cui si connette la necessità di una politica unitaria ed organica, intesa a comporre gli attriti e i conflitti e a favorire una sempre più razionale divisione di compiti fra i vari mezzi.

Tra i fini principali da raggiungere appunto con tale politica sembrano di prevalente interesse quelli connessi con lo inserimento dell'economia nazionale nel MEC e con la vasta apertura di questa ai mercati esteri, con l'elevamento del livello sociale della popolazione e con le profonde necessarie riforme di struttura.

* * *

Non è nostro compito entrare nel merito di una valutazione dell'ultimo periodo di questi cento anni di vita italiana in tutti i suoi aspetti. Non si può tuttavia tacere che profondi problemi di modifica di struttura e di elevazione sociale pur essendo stati più volte affrontati, gravano sul nostro Paese e tra di essi primeggia e pesa ancora sull'economia nazionale quello del meridione.

Fonti economiche ritenute da tutti sufficientemente obiettive mettono costantemente in evidenza il « dualismo » accentuantesi nell'economia italiana, la netta differenza che si registra tra il reddito pro-capite del nord e quello del sud. Dati attendibili pur se non completi, davano all'epoca dell'Unità una differenza fra le due zone del 15-20%: dalla Relazione sul Mezzogiorno del 1960 dell'On. Pastore si rileva che tale differenza raggiunge ora e supera il 50%.

La realtà è che Nord e Sud, partiti nel 1861 in condizioni di economia agrario-artigianale non molto dissimili hanno subito un processo di sviluppo differenziato. Dal 1900 al 1960 la storia d'Italia ha attraversato avventurose vicende, tra cui due grandi guerre, che hanno « rimescolato » il corpo sociale del Paese. Ma questa mobilità tecnica e sociale non ha inciso, o ha scarsamente inciso, sull'intero campo economico nazionale. Il Nord ha conosciuto il suo « take off » il suo « decollo »: il Sud non lo ha seguito.

Non a caso ci siamo soffermati sul problema del Meridione poiché questo ci sembra prospettare uno dei principali compiti che le ferrovie hanno — dal punto di vista storico ed economico — in questo momento. Esse infatti dovranno avere un ruolo di fondamentale importanza nelle modifiche di struttura che devono annullare la dicotomia fra le « due Italie ». Ma soprattutto esse oggi sono particolarmente impegnate, a suscitare e a preparare sul piano umano e psicologico il terreno adatto ad accogliere il seme dello sviluppo economico del mezzogiorno: ferrovie moderne, rapide, confortevoli che annullino in tutti i sensi le distanze fra Nord e Sud possono veramente contribuire a creare quella carica psicologica che sola può far sì che incentivi, infrastrutture ed ogni altra realizzazione o provvedimento intesi a sollevare le regioni meridionali divengano realmente operanti.

* * *

La storia di cento anni di vita economica conferma così nell'arco di un secolo di operosa attività, ieri come oggi, la funzione di struttura portante svolta dalle ferrovie nei confronti dell'intera economia nazionale.

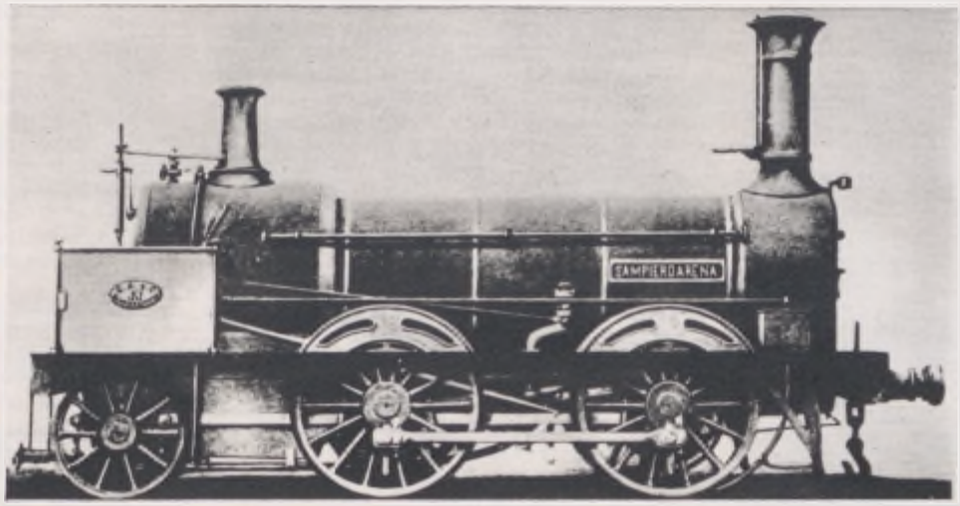
A questa funzione hanno creduto uomini eccelsi di ogni tendenza — da Garibaldi a Cavour, da Gioberti a Mazzini, da Gobetti a Einaudi a Gramsci — e tutti hanno portato un concreto contributo di studi, di intelligenza e di fede per il migliore inserimento della ferrovia nella vita nazionale.

Così Luigi Settembrini descriveva le conseguenze per l'Europa dell'estendersi delle ferrovie:

« ... L'Europa è come una grande città, in cui le nazioni sono come famiglie... si scambiano facilmente i prodotti e si diffonde la ricchezza: si incontrano gli uomini e si stabilisce la libertà; e così non sono più possibili né la fame né la tirannide... ».

Viva è in noi la speranza che questa visione profetica che solo ora si sta realizzando, sia premessa per una più vasta realtà mondiale.

**Anche le automobili vanno in treno, almeno quando dalle fabbriche di produzione raggiungono il mercato di vendita.**




# DALLA "SAMPIERDARENA" AL D.C.O.

**di Michele Dard**

Alla costituzione del Regno d'Italia, la rete ferroviaria si estendeva per circa 2.400 Km, quasi tutta ubicata nella parte settentrionale del Paese e formata da diversi gruppi di linee non ancora collegate fra loro

Le condizioni in cui si svolgeva l'esercizio erano a dir poco precarie. Sulla maggior parte delle linee, l'armamento era inadeguato, come tipo e peso, al traffico che vi si effettuava. La manutenzione del binario e della massicciata era trascurata. La situazione del materiale rotabile era anche peggiore: le locomotive, le carrozze ed i carri erano antiquati e di diversissimo tipo.

Sarebbe arduo e pressocchè impossibile condensare in poche righe il progresso che si è realizzato sulle ferrovie italiane in un secolo. Si può solo darne un cenno, per sommi capi, dividendo la trattazione nei principali argomenti.

## IMPIANTI FISSI

Non è azzardato definire lo scavo delle grandi gallerie ferroviarie come l'epopea dell'ingegno e del lavoro italiano.

Le gallerie dei Giovi (Km 3,265), del Cenisio (Km 12), del Gottardo (Km 14,984), della Succursale dei Giovi (Km 8,3), del Sempione (Km 19,779), di Piedicolle (Km 6,9), la grande galleria dell'Appennino sulla direttissima Firenze Bologna (Km 18,507) e le numerose altre che le fanno corona ne sono i cippi miliari. Oggi ben 924 Km di gallerie ferroviarie (1/17 della rete) attraversano i monti italiani, e permettono di superare i più severi ostacoli che il terreno pone al traffico ferroviario.

* * *

Le prime ferrovie costruite in Italia avevano rotaie di ferro del tipo a doppio fungo e del peso da 24 a 30 Kg. Esse poggiavano su dadi di pietra, che quasi subito, però, vennero sostituiti da traverse in legno.

**Apparati idrodinamici per la manovra centralizzata di scambi e segnali. Cabina con 9 leve e pompa, nella stazione di Vaioni (linea Bologna-Pistoia) nell'anno 1888.**

Gli spezzoni di tali rotaie erano lunghi 5-6 metri e gli appoggi distavano tra di loro m 0,98-1,18. Il peso per asse, che potevano sopportare, non superava le 8-11 tonnellate.

La rotaia a suola, tipo Vignole, sostituì quindi quella a doppio fungo; gli appoggi si fecero su piastre metalliche, l'acciaio prese il posto del ferro, il peso e la lunghezza aumentarono. Del tipo quasi standardizzato da 36 Kg, si posarono spezzoni lunghi 9 m e quindi 12 m.

Con l'esercizio di Stato, il peso per ml delle rotaie passò a 46 e 50 Kg, la lunghezza delle campate divenne prima di 18 m e poi di 36. La giunzione sospesa a sei fori fu sostituita da quella a quattro fori, poggiata su piastrone con traverse di giunzione accostate ed unite tra loro. Inoltre, all'attacco diretto fu preferito quello indiretto, cioè l'attacco delle rotaie alla piastra mediante bulloni, indipendenti dall'attacco della piastra alla traversa, che continuò ad essere fatto con caviglie.

Gli appoggi vennero ravvicinati ad una distanza di soli 60 cm.

Dopo l'ultimo conflitto, l'aumento delle velocità e del peso dei convogli, richiesero anche l'aumento del peso per ml delle rotaie che venne portato a 60 Kg. La lunghezza delle campate negli ultimi due anni ha raggiunto, mediante saldatura, i 7-8.000 metri.

Oggi, su alcune tratte della nostra rete, si può circolare a velocità fino a 200 Km/h e con pesi assiali di 21 Tonn. ed oltre.

Un secolo fa la circolazione lungo la linea era regolata da un guardiano con l'ausilio di una bandiera, di una lanterna a mano e di una cornetta. Presto, però, ci fu l'adozione del segnale a disco girevole e quello ad ala semaforica dapprima manovrati a mano e, infine, a distanza con filo metallico. Così pure il progresso tecnico eliminò l'accensione e lo spegnimento a mano dei segnali.

Oggi, il doppio segnalamento luminoso a luci di colore manovrato dalla cabina

# *Dalla Sampierdarena al D.C.O.*

**La vecchia « terza rotaia » sulla linea Bolzano-Malles. Anziché attraverso i fili delle linee aeree, in alcune tratte le locomotive elettriche venivano alimentate attraverso la « terza rotaia ».**

con gli apparati centrali elettrici garantisce la sicurezza della circolazione e ha del tutto eliminato la fatica fisica dell'uomo.

E questo si è anche verificato in gran parte per la manovra degli scambi: il deviatore che, a piedi o in bicicletta, con qualunque tempo si reca a manovrare lo scambio di ingresso in stazione, è una figura destinata a scomparire.

Gli scambi vennero manovrati a distanza prima per mezzo di speciali leve, poi con Apparati Centrali a mano, idrodinamici ed infine elettrici.

Un vero gioiello tecnico è l'Apparato Centrale elettrico a leve o bottoni di itinerario.

Basta premere un pulsante e centinaia di relais si mettono in azione, migliaia di metri di circuiti di binario sono percorsi dalla corrente, che fa assumere a decine di scambi la posizione voluta. E se qualcosa non va, immediatamente si accendono spie luminose e squillano campanelli di allarme.

* * *

Vogliamo qui accennare brevemente anche agli Scali Smistamento: cioè alle stazioni per treni merci. In esse i convogli confluiscono, vengono divisi e riordinati per le diverse destinazioni.

La prima costruzione fu quella di Novi S. Bovo, seguirono quelle di Milano Sempione, Torino, Novara, Alessandria, Bologna, ecc.

Meritano particolare menzione quattro principali stazioni di smistamento, fornite di sella di lancio a gravità e di apparecchiature automatiche, che selezionano i carri secondo la loro destinazione: Milano Smistamento, Bologna S. Donato, Roma Smistamento e Napoli Smistamento.

Ogni giorno centinaia di treni vi arrivano e ne partono, migliaia di carri vengono manovrati.

* * *

I primi Depositi Locomotive e Squadre Rialzo erano modeste costruzioni ubicate nell'interno delle stazioni e vi si effettuava la piccola manutenzione. Le grandi riparazioni venivano eseguite nelle apposite officine che, nel 1860, esistevano a Napoli (Pietrarsa), Milano, Torino, Firenze, Bologna, Rimini.

Da allora si è fatta molta strada anche in questo settore.

I depositi furono ingranditi, comparvero le rimesse locomotive semicircolari, quindi quelle rettangolari. Furono costruite nuove ed imponenti officine per le grandi riparazioni, moderni stabilimenti industriali nei quali lavorano migliaia di operai.

## TRAZIONE ELETTRICA

Spetta all'Italia il merito di avere per prima applicata la trazione elettrica ad una linea ferroviaria di grande traffico.

La trazione elettrica ad accumulatori sulla Milano-Monza e sulla Bologna-S. Felice, quella a c.c. 650 Volt con 3ª rotaia sulle « Varesine » (1901-1902) furono due coraggiosi esperimenti anche se l'unico risultato positivo fu quello di avere dimostrato l'impossibilità di un utile ed economico impiego di questi sistemi per la ferrovia.

L'impiego della trazione elettrica a corrente trifase 3.400 Volt e frequenza di 15 periodi sulle « Valtellinesi » dette invece risultati talmente favorevoli che, non solo in Italia, ma in tutto il mondo ci si orientò decisamente verso l'elettrificazione delle reti.

I sistemi prescelti furono diversi. In Italia si elettrificò a corrente trifase 3.400 Volt fino al 1928 e da quell'anno in poi a corrente continua 3.000 Volt.

Oggi le linee a c.c. 650 Volt non esistono più, mentre vengono disattivate le linee alimentate a corrente trifase.

Sulle linee liguri-piemontesi, ancora alimentate in trifase, sono infatti in corso i lavori di trasformazione in c.c.

## MATERIALE ROTABILE

Il ciclo della locomotiva a vapore si è chiuso da qualche decennio. Le « vaporiere » si vanno sempre più accumulando sui binari dei depositi e, tra poco, di esse resteranno gli esemplari custoditi nei musei.

La « Sampiedarena » fu la prima locomotiva di costruzione italiana, su progetto straniero. La sua potenza era di 417 CV, la sua velocità massima di 65 Km/h.

Tra il 1872 ed il 1880, le Società private che gestivano la rete italiana, istituirono degli appositi uffici studi, che, nel 1905, vennero unificati a Firenze in quello delle Ferrovie dello Stato.

Da questi uffici uscirono modelli sempre più perfezionati potenti e veloci. Troppo lungo sarebbe elencarli tutti.

Diremo solo che la trazione a vapore in Italia fu subito orientata verso mezzi che potessero soddisfare le particolari esigenze della nostra rete: macchine di limitato peso per asse e notevole valore della potenza specifica, caldaie e forni tali da permettere una elevata vaporizzazione e l'utilizzazione di carboni scelti.

Quando nelle caldaie si poté sostituire l'acciaio al ferro e si poté quindi aumentare la pressione di lavoro, si passò alla doppia espansione. Dopo la statizzazione delle ferrovie, i progressi tecnici consentirono l'adozione del vapore surriscaldato e la soppressione della doppia espansione.

Colla locomotiva gr. 691 (CV 2030 Veloc. max 130 Km/h) cessò la costruzione di mezzi a vapore, soppiantati da quelli a motori elettrici e diesel.

Vari però furono i miglioramenti realizzati sulle locomotive già in servizio, tra i quali vale per tutti citare il preriscaldatore « Franco-Crosti » che viene applicato sempre più.

* * *

Le locomotive costruite nei primi tempi, ubbidivano più che ad un criterio uniforme di progettazione, alla necessità di soddisfare esigenze particolari di alcune linee.

Così le locomotive a corrente continua 650 Volt con 3ª rotaia, le prime a corrente trifase e la 550, anch'essa a corrente trifase, costruite proprio per far servizio sulla linea dei Giovi.

Più tardi si costruirono locomotive per linee di montagna (E 551 ed E 554) e per linee pianeggianti (E 432).

**Moderna macchina per il risanamento della massicciata**

Con l'avvento della trazione elettrica a corrente continua 3000 Volt il problema della costruzione dei mezzi elettrici venne affrontato razionalmente, in modo da creare un cospicuo parco di rotabili in grado di fare fronte a tutte le esigenze della rete.

Furono quindi progettati e costruiti i locomotori per treni viaggiatori e merci su linee di montagna (E 626 ed E 636); per treni viaggiatori rapidi e leggeri su linee di pianura (E 326); per treni viaggiatori pesanti e rapidi su linee di pianura a forte traffico (E 428); per treni viaggiatori e merci su linee di pianura a debole traffico (E 424).

Dopo l'ultimo conflitto, a causa della saturazione del traffico raggiunta su molte linee elettrificate, fu necessario far fronte agli incrementi con la costruzione di locomotori di tipo nuovo, capaci di trainare treni più lunghi e più pesanti.

Il primo di tali locomotori, entrato in servizio nel 1959, è l'E 646.

* * *

Dopo gli esperimenti con automotrici elettriche ad accumulatori, a c.c. 650 Volt con terza rotaia ed a corrente trifase 3400 Volt degli anni 1901-1902, tali mezzi scomparvero dalla scena ferroviaria italiana per lunghi anni.

Vi ricomparvero verso il 1932-34, quando per controbattere la concorrenza dell'automobile, venne deciso di progettare e costruire rotabili in grado di viaggiare a forte velocità anche su linee con armamento leggero, capaci di trasportare comodamente un numero limitato di persone e forniti di una limitata potenza motrice, onde ridurre le spese di esercizio.

Furono allora costruite automotrici elettriche utilizzabili in semplice o multiplo accoppiamento con comando unico e velocità massima di 90-120 Km/h (E 624); elettromotrici leggere di costruzione e sagoma speciale per relazioni di tipo locale e secondario e per servizi celeri su grandi distanze con velocità massima di 120-140 Km/h (ALe 792-882-790-880-400); elettrotreni con velocità massima di esercizio di 120 Km/h (ETR 200).

Dall'andamento del servizio fu ben presto chiaro invece che sulla rete elettrificata, costituita tutta da linee a traffico notevole, occorrevano sempre almeno due unità accoppiate, spesso tre ed anche più. Questo fatto indirizzò la costruzione verso convogli di elettromotrici composti da una motrice, fornita di sufficiente potenza, e da rimorchi privi di motore. Furono perciò realizzate le ALe 883 con rimorchio Le 883, le ALe 840 con rimorchio Le 840, le ALe 660 con rimorchio Le 800, le ALe 540 con rimorchio Le 600; Le 540, Le 760.

In questi ultimi anni l'intensificarsi dei servizi con elettromotrici ha richiesto un riordinamento dei concetti che presiedevano alla progettazione di questi rotabili.

Sono stati quindi progettate e stanno per entrare in servizio due categorie di elettromotrici. La prima, veloce e molto confortevole, destinata ai viaggi a lunga distanza, che rendono necessario un soggiorno prolungato (motrice ALe 601, rimorchiata normale Le 601, rimorchiata ristorante Le 480, rimorchiata ristorante bar Le 360). La seconda, destinata ai servizi suburbani, più economica, ma a grande capacità di trasporto, destinata a viaggi brevi, e capace di trasportare numerosi viaggiatori anche in piedi e di incarrozzarli rapidamente (motrice ALe 803, rimorchiata Le 803 e rimorchiata semipilota Le 803).

Per quanto riguarda gli elettrotreni, sempre dopo l'ultimo conflitto si avvertì la necessità che essi si adeguassero alle accresciute esigenze dei viaggiatori in modo da offrire loro la massima comodità e la completa libertà di muoversi, riposarsi e distrarsi in un ambiente luminoso ed elegante e trascorrere piacevolmente le ore di viaggio.

Con questi criteri sono stati costruiti gli elettrotreni della serie ETR 300 («Settebello») ETR 250 («Arlecchino») e sono stati rimodernati quelli della serie ETR 200 (ETR 220).

* * *

Le stesse considerazioni che dettero l'avvio alla costruzione in serie delle elettromotrici, portarono anche allo sviluppo delle automotrici a motore diesel.

Concepite inizialmente come semplici automobili su rotaia, assunsero ben presto una loro caratteristica costruttiva.

Le qualità tecniche di tali mezzi si sono andate sempre più perfezionando attraverso gli anni. Dai motori a scoppio alimentati a benzina, non del tutto esenti dal pericolo d'incendio, si passò ai motori del tipo diesel veloce, più sicuri, più semplici e di più alto rendimento.

I convogli anzichè da una sola unità cominciarono ad essere formati da automotrici accoppiate con comando unico.

L'innovazione più notevole apportata negli ultimi tipi di automotrici è costituita da motori di tipo piatto (detti «a sogliola») di potenza relativamente grande, e che, per la loro conformazione, hanno potuto essere ubicati sotto il pavimento della cassa, con notevole risparmio di spazio.

Di pari passo con il progresso tecnico ha proceduto il miglioramento del comfort dei viaggiatori. Attenuato il rumore prodotto dai motori, si sono realizzate automotrici a due elementi accoppiati, con possibilità di inserzione intermedia di un rimorchio, dotati di cucina per servizio di ristorante, destinate a treni di classe, molto celeri (T.E.E.).

* * *

Le prime carrozze si ispirarono alle diligenze a cavalli e furono costruite interamente in legno.

Ben presto si passò però al telaio metallico, ma ancora con cassa in legno. Si adottarono tre sale anzichè due.

Per molti anni tale tipo di struttura rimase immutato, mentre aumentavano le dimensioni e le comodità delle carrozze. Si arrivò ai 17 e 18 metri di lunghezza. Si installarono le ritirate, i mantici di intercomunicazione, il riscaldamento prima a vapore e poi elettrico, l'illuminazione prima ad olio, poi a gas e finalmente elettrica.

Si costruirono quindi carrozze a carrelli, dotate di freno automatico ad aria compressa.

Dopo il 1920 le nuove carrozze per viaggiatori ebbero oltre al telaio anche la cassa interamente metallica e sospensioni elastiche più perfezionate.

Oggi si preferiscono carrozze di tipo alleggerito, munite di riscaldamento elettrico, con carrello di costruzione leggera, con sospensione elastica molto flessibile e insonorizzate con particolare cura.

Inoltre il comfort dei viaggiatori viene estremamente curato. Sono state costruite carrozze speciali letto, ristorante, pullman, ristoro, cuccette, bar. Gli arredamenti interni sono diventati piacevoli e funzionali: colori assortiti, materie plastiche alle pareti, velluti e stoffe di gusto più raffinato, aria condizionata, ecc.

* * *

Anche i primi carri ferroviari furono costruiti completamente in legno. Intorno al 1870 si passò ai carri con telaio in ferro e cassa di legno.

Con la statizzazione delle ferrovie anche l'ossatura della cassa venne realizzata in metallo ed intorno al 1930 fu adottata la cassa interamente metallica.

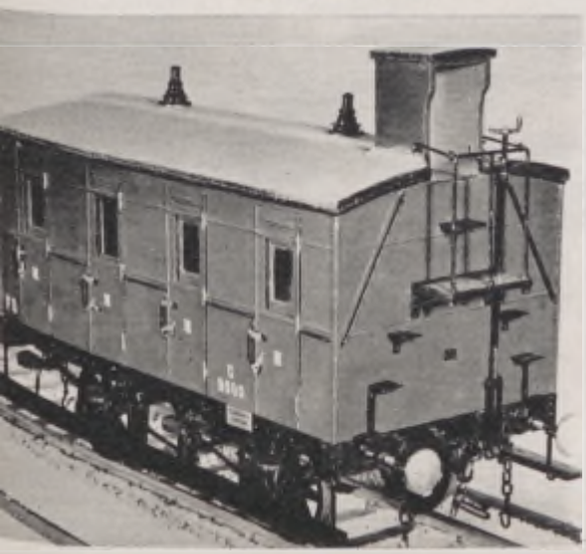
Furono perfezionati gli organi di repulsione e trazione, mentre i carri merci cominciarono ad essere attrezzati con i dispositivi necessari per circolare con i treni viaggiatori: in particolare, il freno continuo e le condotte per il passaggio del riscaldamento sia a vapore che elettrico.

Prima dell'ultimo conflitto cominciarono a fare la loro apparizione i carri speciali, tra cui quelli frigoriferi per il trasporto delle derrate.

Oggi, la gamma dei carri speciali è vasta: serbatoi, cisterne, per trasporto di cemento, frigoriferi, per trasporto di merci palettizzate, per carichi eccezionali, con tetto apribile, per trasporto di coke con scarico automatico e semiautomatico, a piano ribassato, per trasporto di automobili, per non citare che i più numerosi.

**Sfreccia un moderno elettrotreno.**

**Carrozza viaggiatori a due assi, in esercizio nel secolo scorso.**



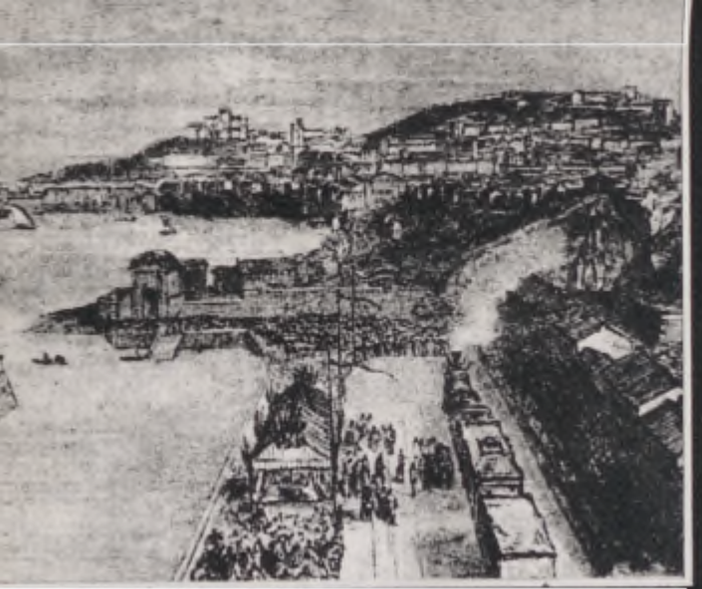
# CENTO ANNI visti dal treno

Protagonista o comprimario, alla ribalta della Storia o dietro le quinte, il treno è sempre presente nella vita del Paese. In tutti i grandi avvenimenti storici, nei fatti lieti o tristi che in questi ultimi cento anni hanno commosso o rallegrato gli italiani è quasi sempre possibile trovare un legame diretto o indiretto con le ferrovie. E non a caso, perchè la ferrovia ha avuto un ruolo importante, spesso vitale, nella storia della nazione: non solo come mezzo di trasporto ma come insostituibile strumento di civiltà e di progresso.

Attraverso queste immagini — alcune sbiadite dal tempo, quasi tutte di notevole interesse storico — abbiamo tentato di offrire ai lettori una rapida sintesi visiva di questi cento anni di storia, così come li ha vissuti la ferrovia.

*(FOTOTESTO DI FILIPPO DE NICOLA E GINO MARINELLI)*

**Nel 1861, la rete ferroviaria raggiunge appena i 2.300 chilometri di linee, ma già ha dato il suo contributo alla causa dell'indipendenza. Il rapido trasferimento per ferrovia delle truppe francesi da Alessandria a Novara, nel '59 coglie di sorpresa gli Austriaci e apre ai franco-piemontesi la strada per Milano. Ecco l'armata francese in marcia verso Alessandria: sullo sfondo un treno militare sul ponte dello Scrivia.**



Senza le ferrovie — diceva il Ministro Jacini a Vittorio Ema-
uele II — forse non si sarebbe nemmeno potuta concepire la
unione delle varie provincie italiane in un solo Stato ». Dal-
unificazione la costruzione di strade ferrate riceve un fortis-
mo impulso. Nel novembre del '61 Vittorio Emanuele inaugura
Bologna-Ancona. Questa incisione ricorda l'arrivo del treno
reale in Ancona.

1865 - La Capitale d'Italia è trasferita da Torino a Firenze,
prima tappa verso Roma. I torinesi manifestano violentemente
contro tale decisione. Vittorio Emanuele lascia definitivamente
Torino il 3 febbraio e, via Bologna, raggiunge Firenze per la
Porrettana, inaugurata pochi mesi prima. Per coprire i 132 km.
dell'accidentata linea il treno reale impiega sette ore. Ecco
come si presentava allora la stazione di Firenze.

1866 - Ancora una guerra, la terza dell'indipendenza italia
La stampa ci mostra il Re in partenza per il fronte men
si reca in carrozza alla stazione di Santa Maria Novella.
cose vanno piuttosto male per noi, sia per mare che per ter
ma alla fine si vince ugualmente e Venezia è annessa all'Ita
Tutto il popolo fa ala ai soldati che dalla stazione di S. Lu
raggiungono a piedi Piazza S. Marco.

870 - Napoleone III, Imperatore dei Francesi, che qui vediamo
el sontuoso salone del treno imperiale, è duramente sconfitto
ai Prussiani a Sedan. La Francia ritira il suo presidio da Roma
si disinteressa delle cose italiane. E' il momento propizio per
dare all'Italia la sua Capitale definitiva.

Fallite le trattative con la S. Sede, per la resistenza del Pon-
tefice a rinunciare al potere temporale, le truppe italiane rom-
pono gli indugi e il 12 settembre invadono lo Stato Pontificio.
Il 20 dello stesso mese, attraverso la breccia di Porta Pia, i
Bersaglieri entrano in Roma. Pio IX, che vediamo mentre bene-
dice i suoi soldati dal treno papale, si rinchiude in Vati-
cano. Ha inizio una nuova era nella nostra storia contemporanea.

Nel decennio successivo va scomparendo la generazione
ha fatto l'Italia. Nel 1872 muore Mazzini, nel 1878 Vitt
Emanuele II, nel 1882 Giuseppe Garibaldi, la Spada dell'Indip
denza Italiana. Questa vecchia incisione ricorda l'arrivo
l'Eroe dei due Mondi alla stazione di Milano. E' la sua ulti
apparizione in pubblico.

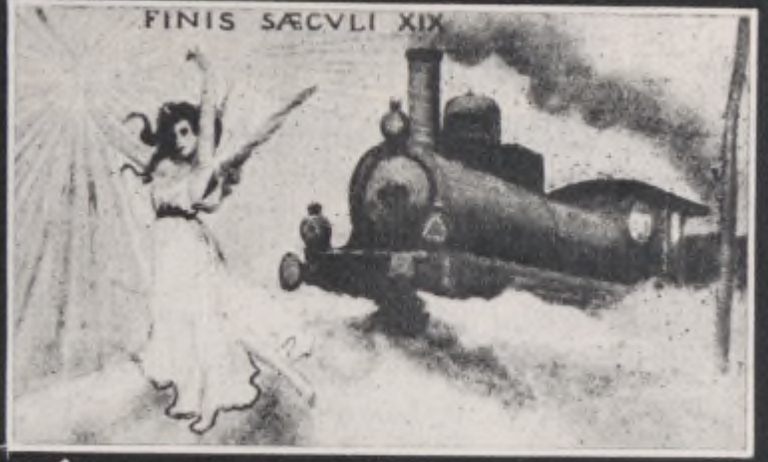
Se

# CENTO ANNI visti dal treno

ccupazione della Tunisia da parte della Francia induce l'Ita-, ormai entrata definitivamente nel novero delle Grandi Po-nze europee, a ravvicinarsi politicamente alla Germania e l'Austria. Vediamo i Sovrani d'Italia solennemente accolti al ro arrivo alla stazione di Vienna. Questo viaggio, che prelude la Triplice Alleanza, non riscuote eccessive simpatie fra gli liani che continuano a vedere nell'Imperatore Francesco Giu-seppe il loro secolare nemico.

Gli anni che vanno dal 1882 al 1896 segnano l'inizio dell'espansione coloniale italiana. Francesco Crispi sogna la conquista dell'Impero Abissino ma la sconfitta di Adua lo costringe a ritirarsi dal Governo e per il momento la « vocazione africana » dell'Italia sembra definitivamente tramontata. Questa vecchia e scolorita foto del 1888 ci mostra la stazione di Massaua. Il tronco Massaua-Saati della Massaua-Asmara, fu la prima linea ferroviaria costruita dagli italiani in Africa.

L'ultimo decennio del secolo XIX e il primo del secolo XX so un periodo di grandi agitazioni sociali. In questa illustrazio in cui è facilmente riconoscibile lo stile di Achille Beltran braccianti ferraresi in sciopero si distendono sulle rotaie p impedire il passaggio dei treni.




Muore un secolo inquieto e ne nasce un altro ancora più frenetico. All'insegna della velocità, il Secolo XX arriva in ferrovia, come in questa allegoria dell'epoca. La prorompente locomotiva è il simbolo del progresso, non a caso raffigurato con un'immagine ferroviaria.

E' anche il periodo in cui « ... partono i bastimenti per terre assai lontane... ». Ancora una vecchia copertina della Domenica del Corriere che raffigura appunto un gruppo di emigranti nella stazione di Milano in attesa del treno che li porterà a Genova per imbarcarsi.

1900 - Il 29 luglio Umberto I, il Re Buono, è assassinato a Monza dall'anarchico Bresci. Solenni onoranze funebri vengono tributate al Sovrano la cui salma è traslata a Roma per essere sepolta nel Pantheon accanto a quella del Padre. Questa foto dell'epoca ci mostra il treno funebre alla partenza da Monza.

1 - Il 27 gennaio muore a Milano Giuseppe Verdi. La sua
na di patriota, la sua facile e feconda vena lirica gli ave-
no procurato un'immensa popolarità tra i nostri nonni. Que-
lapide collocata nella Stazione Termini e successivamente
sferita al Museo di Palazzo Braschi ricorda le scene di
usiasmo che si verificarono all'arrivo a Roma del Maestro il
13 aprile 1893.

Si susseguono le agitazioni dei ferrovieri. L'illustrazione, del 1902, ci fornisce un'immagine della militarizzazione del personale delle ferrovie disposta dal Ministro Zanardelli per fronteggiare la situazione. Nel 1905 un grande sciopero generale dei ferrovieri darà la spinta definitiva all'approvazione del progetto di nazionalizzazione delle strade ferrate. Nasce l'Azienda F.S.

Il mattino del 28 febbraio 1908 un movimento sismico di ecc
zionale intensità colpisce le coste della Calabria e della Sicili
Messina è completamente rasa al suolo. Migliaia le vittime f
cui ben 476 ferrovieri e gravissimi i danni ai mezzi e agli in
pianti. In questa foto scattata poche ore dopo il disastro v
diamo alcuni carri merci scaraventati sulla spiaggia dalla fur
del maremoto.

ferrovie avviano con la massima prontezza i soccorsi alle zone colpite
gli agenti si prodigano senza risparmio. Il contributo delle FS può
ntetizzarsi nelle cifre seguenti 4.000 carri utilizzati per il trasporto dei
ccorsi e 1.000 carri ceduti per essere impiegati come alloggi di fortuna
r i senza tetto. Ecco il primo treno di soccorso giunto a Péllaro.

"Tripoli bel suol d'amore". La guerra italo-turca, pur svolgendosi fuori del territorio nazionale, richiede alle ferrovie uno sforzo notevole per il trasporto delle truppe e dei rifornimento ai porti d'imbarco. Subito dopo la conquista della Libia, inizia la costruzione di strade ferrate. Parte del personale dell'esercizio è reclutato sul posto come questo baldo deviatore libico.

Le rivoltellate di Gabriel Princip, l'attentatore di Seràjevo, segnano l'
zio della grande guerra e la fine della Belle Epoque. Immagini co
questa: l'interno di una carrozza belvedere in servizio sulle lin
della Valtellina appartengono ad un mondo tramontato per semp

Seg

# CENTO ANNI visti dal treno

talia entra in guerra a fianco degli Alleati. Nella foto il mo treno carico di soldati e di armi per il fronte, lascia ma Termini. E' il 24 maggio 1915. Uno sforzo rilevante è esto alle ferrovie nel periodo della mobilitazione e della prigrande offensiva austriaca del 1916. La prontezza e l'efficienza delle ferrovie sono ammirevoli.

« Cavalli otto uomini quaranta »: c'era scritto così sugli sportelli dei nostri carri chiusi che trasportavano le truppe al fronte. Era una semplice indicazione di servizio ma si identificò con la storia di una generazione di italiani. Noi non abbiamo visto questa scritta ma i nostri padri non la dimenticheranno mai.

Un momento veramente tragico anche per le ferrovie è quel della ritirata di Caporetto. Il servizio ferroviario si deve org nizzare su nuove linee per provvedere agli ingenti trasporti n cessari per l'esercito attestato sul Piave. Su questa locomoti colpita dal nemico una mano ignota di ferroviere ha scritto grido della fede e della vittoria. E' l'equivalente ferroviario « ...il Piave o tutti accoppati!... ».

il Piave mormorò: non passa lo straniero »... E lo straniero passò. Tutti i Ponti sul Piave vengono fatti saltare — come sto nelle vicinanze di Fagaré — per arrestare l'avanzata nemico. Dal Piave prende lo slancio la controffensiva italiana che si conclude trionfalmente a Vittorio Veneto.

« I resti di quello che fu uno dei più potenti eserciti del mondo risalgono in disordine e senza speranza le valli che avevano discese con orgogliosa sicurezza... ». Migliaia di prigionieri cadono nelle nostre mani. Nella foto un gruppo di prigionieri austriaci mentre salgono su una tradotta diretta verso le nostre retrovie.

Le ferrovie, che hanno dato alla vittoria un generoso contribu di sangue — 1196 ferrovieri caduti, 1281 ferrovieri decorati valore — si dedicano alacremente alla ricostruzione delle lin nelle zone invase dal nemico e nelle terre redente. Vedian lo stesso ponte sul Piave riattivato provvisoriamente dopo vittoria. Il primo treno italiano può così arrivare a Trento 19 novembre 1918 e a Trieste l'8 dicembre.

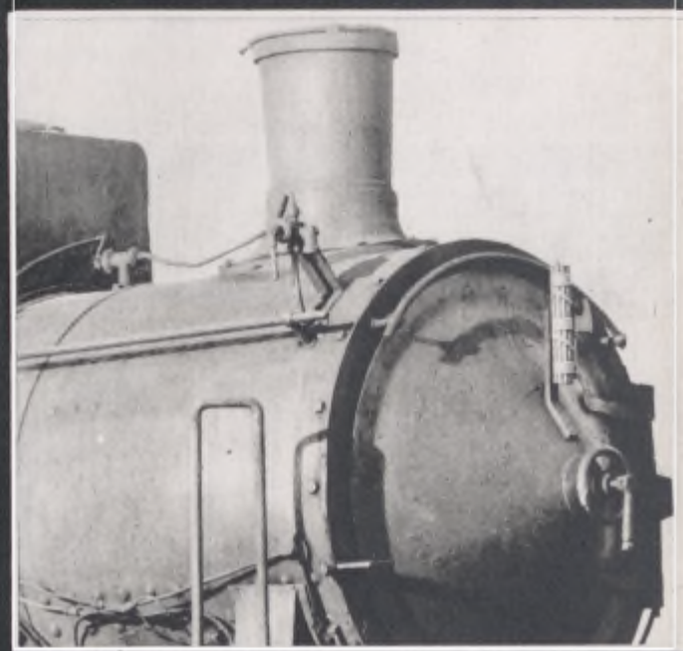
1922 - I fascisti tengono il loro congresso a Napoli e decidono di passare all'azione. Le esitazioni delle autorità dell'epoca consentono loro di occupare, tra l'altro, anche taluni punti nevralgici della rete ferroviaria. Nella foto, la stazione di Firenze Santa Maria Novella, occupata da un gruppo di squadristi.

Fra 11 salme di soldati sconosciuti una madre italiana, che ha perduto il figlio in guerra sceglie quella che verrà collocata sull'Altare della Patria in Roma. Il feretro del Milite Ignoto, sistemato su un treno speciale, è fatto segno al commosso e riverente omaggio da parte delle folle che si riversano lungo le linee e nelle stazioni al suo passaggio. E' il novembre del 1921.

Tra il 27 e il 28 ottobre 1923 le squadre fasciste convergono su Roma con ogni mezzo. Qui ne vediamo una a bordo di una locomotiva « requisita » per l'occasione. Il Governo Facta dopo mille esitazioni ed incertezze decide di proclamare lo stato d'assedio. Per le strade della Capitale compaiono le mitragliatrici e i cavalli di frisia. Ma il Re si rifiuta di firmare il decreto.

ussolini non prende parte di persona alla marcia su Roma. gli parte da Milano soltanto la sera del 29 ottobre, in vagone tto, col diretto delle 20,30 via Pisa, dopo aver ricevuto il legramma con cui il Re lo invita a formare il nuovo Governo arriva a Roma la mattina del 30 ottobre alle 10,30 con un treno speciale che lo attendeva a Civitavecchia.

1924 - Il deputato socialista Giacomo Matteotti, viene barbaramente assassinato. Un fremito di indignazione percorre il Paese: il fascismo è in crisi. Nella foto, la salma di Matteotti, ritrovata parecchi giorni dopo il delitto, viene trasportata alla stazione di Monterotondo per essere inviata a Fratta-Polesine dove sarà inumata nella tomba di famiglia.



E' cominciata per l'Italia l'epoca dell'orbace, del libro e m schetto, delle adunate oceaniche e del « credere, obbedire, co battere ». Anche le locomotive, sono costrette a mettersi il stintivo. Le automotrici, da noi, si chiamano « littorine »

# CENTO ANNI visti dal treno

1928 l'Etna, il più grande vulcano del nostro continente è in zione. Un gigantesco fiume di lava scende fino al mare. Qui iamo la stazione ferroviaria di Mascali fotografata proprio momento in cui è investita dalla lava. I binari e gli impianti sono stati già smontati e messi in salvo.

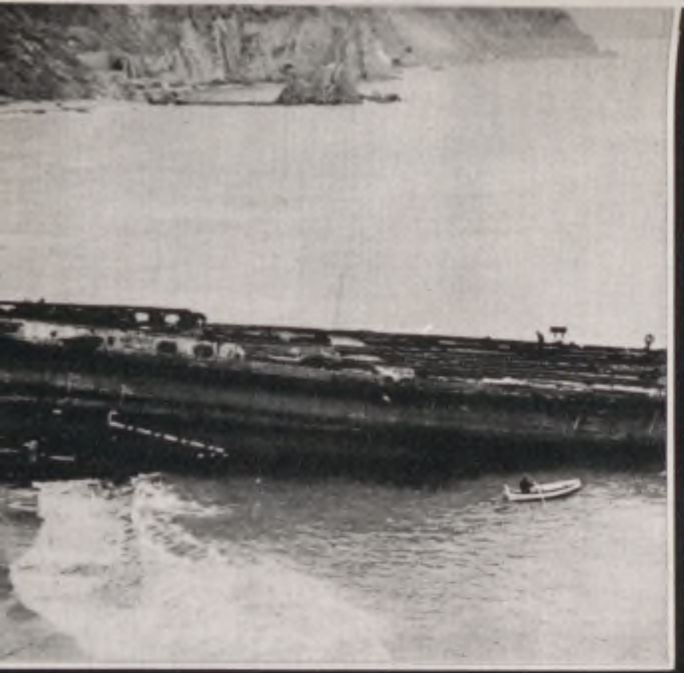
1935 - Il Regime riscopre la vocazione africana dell'Italia. Mussolini riprendendo il disegno di Francesco Crispi decide la conquista dell'Abissinia. Lo vediamo sulla piazza della stazione di Cagliari mentre rivolge uno dei suoi discorsi alle truppe in procinto di imbarcarsi per Massaua.

L'Italia è di nuovo in armi. Il 10 giugno 1940 Mussolini d chiara guerra alla Francia e alla Gran Bretagna. Sarà u guerra lampo, si dice. Durerà invece cinque lunghi anni con conseguenze che tutti conosciamo. Nella foto, i primi scaglioni soldati diretti verso il fronte, in partenza dalla stazione Termi

aleuni rapidi successi iniziali, le cose cominciano a pren- una brutta piega. Entrano in guerra due colossi: la Russia America. Cominciano i bombardamenti a tappeto che por- gli orrori della guerra nelle nostre città e fra la popola- civile. Ecco gli effetti delle bombe alleate sulla stazione Ostiense a Roma.

Il 25 luglio del 43 il Re liquida Mussolini. L'8 settembre la dichiarazione dell'armistizio getta nella confusione i nostri soldati abbandonati a se stessi. I tedeschi ne approfittano per occupare militarmente quasi tutta la penisola. Ritirandosi lentamente verso il nord, incalzati dagli alleati, essi distruggono sistematicamente le linee ferroviarie con queste macchine appositamente attrezzate.

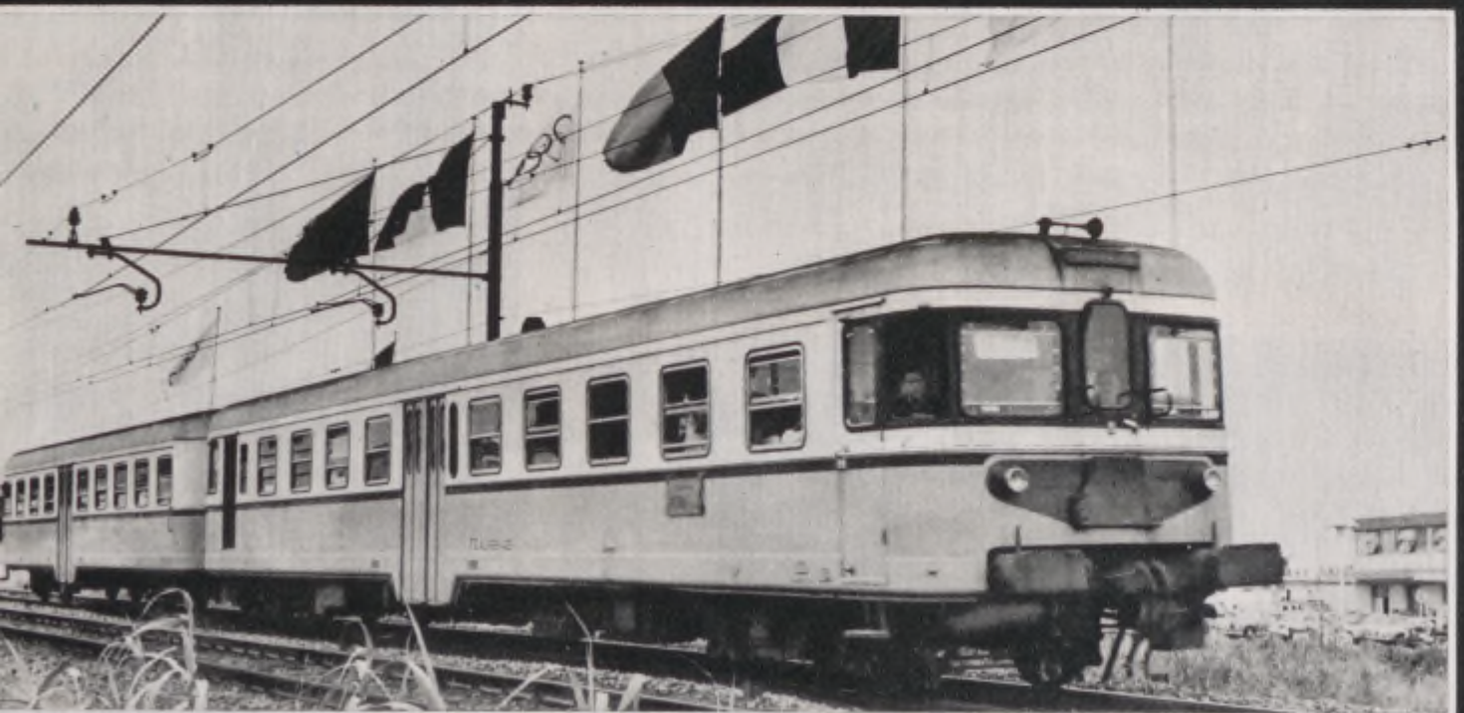
Si va organizzando la Resistenza che scriverà nel libro della Storia le pagine gloriose del secondo Risorgimento. I partigian non danno tregua ai tedeschi costretti ad impegnare contro d loro le truppe migliori, sottraendole agli altri fronti di guerra Per tagliare i rifornimenti al nemico i partigiani fanno saltar treni di materiali e interrompono in più punti le linee. Nell foto, un gruppo di civili rastrellati dai tedeschi e costretti a riat tare i binari sconvolti da un'esplosione.



a cessazione delle ostilità, questo il pauroso bilancio dei dan-
subiti dalla Rete: oltre il 60% delle attrezzature, degli im-
nti e dei mezzi è andato perduto. Ancora un'immagine del-
mane tragedia che si è abbattuta sul nostro Paese: il relitto
a nave traghetto CARIDDI affondata nello stretto di Mes-
sina. Una tragedia che non vogliamo si ripeta mai più.

In quelle condizioni disastrose i ferrovieri fanno miracoli per assicurare i collegamenti indispensabili con mezzi di emergenza. Ancora una volta il treno dimostra la propria insostituibile funzione vitale e diviene un po' il simbolo della tenace volontà di rinascita del nostro popolo. Nel 1945, lo ricordiamo tutti benissimo, si viaggiava così.

Inizia la faticosa opera di ricostruzione. Si debbono riattiva
6.733 km. di linee, ricostruire centinaia di ponti, di gallerie
di impianti e ben 2.600 locomotive, 800 fra elettromotrici
automotrici, 8.000 carrozze, 61.000 carri e l'intera flotta di na
traghetto. Nel '53 una mostra viaggiante allestita su un conv
glio appositamente attrezzato: IL TRENO DELLA RINASCI
percorre tutta la Rete e documenta lo sforzo compiuto dal Pae
per risollevarsi dalle rovine della guerra. Ecco l'on. De Gasp
mentre visita il treno.



'Italia rinata spetta l'onore di organizzare la XVII Olimpiade, punto d'in-
atro della gioventù di tutto il Mondo. Alla riuscita dei Giochi i Ferrovieri
atribuiscono curando in maniera impeccabile i trasporti: 170 treni straor-
nari, 271 mila viaggiatori « olimpici » convogliati verso la capitale. Da Roma

1961 - L'Italia celebra il Centenario dell'Unità. Molto
cammino si è percorso in questi cento anni, altro ne
resta da percorrere. Il progresso avanza anche sulle
rotaie: F.S. e Italia costituiscono un binomio indisso-

# CITTÀ E STAZIONI

*di Vincenzo Lena*

**In alto: Atrio biglietteria della prima stazione di Milano Centrale (1865). In basso: La stazione di Genova P.P. verso la fine del 1800 e la vecchia Roma Termini.**

Esiste fra CITTA' E STAZIONI una problematica comune di ordine tecnico ed economico. In particolare esistono connessioni ed interdipendenze fra la pianificazione ferroviaria e quella urbana per cui è interessante seguire parallelamente l'evoluzione della prima ed i progressi dell'altra. Nella ricorrenza del 1º Centenario dell'Unità italiana possiamo dare uno sguardo alla pianificazione attuata e ai risultati conseguiti nel settore dei trasporti, in relazione alle esigenze urbanistiche dei Centri Urbani in rapida espansione.

Allorché la « Ferrovia » entrò nel cuore dei Centri Urbani nacque la « Stazione » e con essa una urbanistica nuova, capace di condizionare la vita e lo sviluppo di unità residenziali in formazione e di imporre a Città Storiche di grande importanza urgenti soluzioni di riordino alla luce di moderne esigenze di traffico.

La storica frase: « Lasciateci creare le ferrovie e le ferrovie creeranno le Città » pronunziata nel 1825 dall'Industriale E. PEASE in una tumultuosa seduta del Parlamento Inglese per indurre i Ministri a pronunciarsi in favore del progetto della prima linea ferroviaria d'Europa, la Stockton-Darlington, fu veramente profetica. Intorno al primo nodo ferroviario nacque infatti la Città industriale di Middlesbourg.

In Italia le stazioni di alcuni importanti Centri ferroviari del Nord contribuirono senza dubbio ad accelerare il processo di industrializzazione di importanti Città e costituirono problemi di fondo per Firenze e Roma, centri di grande valore storico, dovendosi rispettare nel contempo vincoli monumentali e di paesaggio.

Le prime stazioni italiane trovarono sede a ridosso delle antiche mura di cinta ove erano i varchi di accesso; tra Porta Nolana e la Madonna del Carmine a Napoli, in Porta Nuova a Milano, Torino e Verona; in Porta Principe a Genova, in Porta Prato a Firenze, in Porta Fiorentina a Pisa e in Porta Maggiore a Roma.

Colla penetrazione delle linee ferroviarie nella sede urbana e con il maggiore flusso dei traffici, la stazione costituì uno dei poli di grande potenzialità, capace di modificare vecchie strutture e di imporre alle Città stesse una dinamica nuova. Le stazioni infatti, imposero ovunque l'apertura di piazze di traffico e l'innesto di nuove direttrici.

Dei piani di ampliamento e di sistemazione, attuati in Italia in dipendenza dello sviluppo dei centri ferroviari, ricordiamo quelli di Genova e di Bologna; il primo progettato tra il 1860 e 1870 dall'ing. BARBARINO, conclusosi colla felice impostazione di Piazza de' Ferrari e l'apertura di Via Carlo Felice e di Via Garibaldi; l'altro del 1871, opera dell'architetto RATTI, autore del F.V. e della Piazza antistante, collegata poi al vecchio centro bolognese mediante l'innesto delle nuove Vie Rizzoli e Ugo Bassi.

Coll'apertura della nuova stazione di Roma Termini, progettata dal BIANCHI nel 1862 per la Roma-Ceprano-Napoli, e dallo stesso ampliata nel 1870, l'Esquilino e il Macao costituiscono il centro di interesse di varie attività edilizie.

Attorno a Termini sorsero in pochi anni nuovi quartieri; nel 1870 si aprirono Via Nazionale e Piazza Esedra e presero rapido sviluppo i quartieri tra Porta Pinciana e Via XX Settembre.

A Napoli l'architetto ALVINO, autore del piano urbanistico del 1852 e progettista del F.V. della stazione di Piazza Garibaldi, impostò, nella zona di influenza del nuovo Centro ferroviario, i quartieri del Vasto e del Rettifilo.

Altre sistemazioni urbanistiche ebbero

**Milano Centrale e Firenze S.M. Novella, due stazioni ultimate quasi nella stessa epoca (1931 e 1935). E' evidente il contrasto: la prima è retorica e inutilmente monumentale, quanto la seconda è semplice e razionale.**

luogo con lo sviluppo della rete in Sicilia ed i collegamenti tra il nord e sud sugli itinerari dell'Adriatico e del Tirreno, a Bari e Reggio Calabria.

Anche se di ampiezza limitata, i piani regolatori intesero risolvere, operando all'interno dei centri urbani, con sistemazioni, adattamenti e sventramenti, i problemi connessi ai nodi di traffico principale nei rapporti tra stazione-centro e stazione quartieri limitrofi.

Nel quadro delle grandi sistemazioni urbanistiche a vasto respiro, la stazione costituì in molti casi, come s'è accennato, il fattore determinante del programma di sviluppo delle grandi Città, indicò le direttrici di espansione dei complessi industriali e promosse in zone economicamente sviluppate fiorenti attività commerciali.

I Centri ferroviari del Piemonte e della Lombardia, nel quadro della pianificazione territoriale di quella regione ad elevato potenziale industriale, contribuirono senza dubbio allo sviluppo di imprese e di cantieri.

Nei rapporti con le Città, le stazioni di transito di Verona, Padova, Modena e Parma presentarono quasi sempre problemi risolvibili senza difficoltà. Il tracciato ferroviario aperto, posto al di fuori del cuore cittadino, lasciò al complesso urbano la possibilità di espandersi liberamente e assunse in molti casi funzione di cerniera attorno alla quale strade, vie e canali si svilupparono adeguandosi al sempre crescente volume dei traffici extraurbani.

L'importante nodo di Bologna e gli altri Centri Ferroviari di scorrimento dell'Emilia sono tipico esempio di tale funzione.

Le grandi stazioni di testa di Torino, Milano, Venezia, Firenze, Roma, Napoli e Palermo, imposero viceversa alle sedi urbane vincoli non indifferenti impegnando aree libere di vasta superficie per la penetrazione delle linee di cintura e per la sistemazione dei piazzali.

Le piazze antistanti ai F. V. dimensionate per i contingenti bisogni della circolazione, richiesero a breve scadenza, con l'evolversi dei mezzi meccanici di trasporto, ampliamenti e sistemazioni varie di adduzione e di innesto al Centro Urbano. Si preferirono stazioni ubicate in vicinanza del centro cittadino, a contatto diretto con gli uffici pubblici e i grandi alberghi, e pertanto all'architettura, alla decorazione, all'arredo degli edifici ferroviari fu data grande importanza.

In definitiva ogni grande Città ebbe, alla fine del secolo scorso, la sua grande stazione: Milano Centrale (1857-1864); Torino Porta Nuova (1865-1868); Roma Termini (1862-1870); Bologna Centrale (1870); Napoli Piazza Garibaldi (1876) e Palermo Centrale (1885).

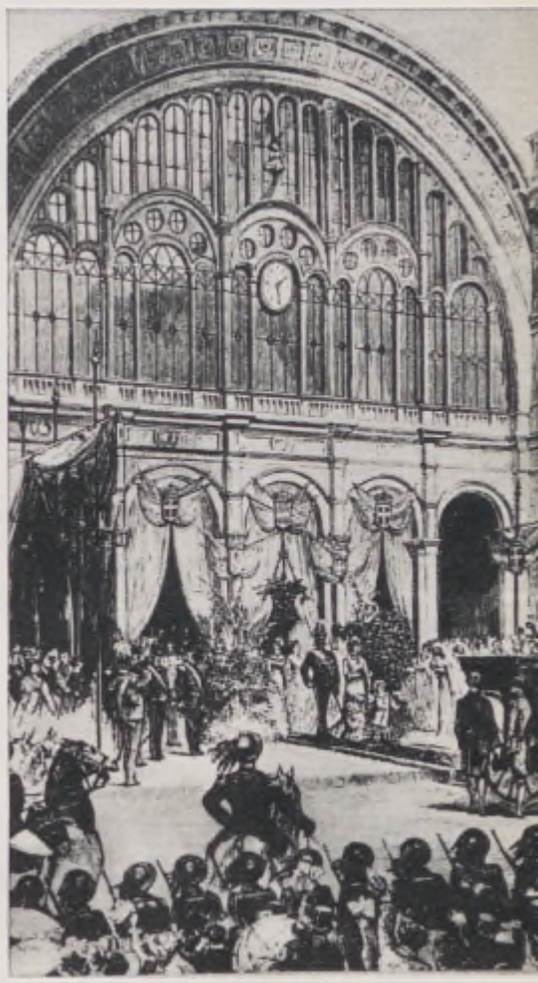
Agli inizi di questo secolo col passaggio della gestione ferroviaria allo Stato (1905) si posero allo studio e si portarono a compimento, tra il 1912 e il 1930, i piani regolatori dei grandi centri ferroviari di Torino, Venezia, Bologna, Roma e Napoli, attuando nel contempo il potenziamento e l'elettrificazione delle linee di grande traffico.

L'obiettivo di affrontare e risolvere, in chiave urbanistica, le aumentate esigenze di potenzialità delle grandi stazioni in relazione allo sviluppo dei traffici di quest'ultimo cinquantennio, non fu certamente sottovalutato dall'Azienda di Stato; furono infatti eseguite, nel primo trentennio, due grandi opere: nel 1931 l'attuale stazione di Milano Centrale, interpretazione tardiva dell'eclettico gusto umbertino e nel 1935 la Firenze S. Maria Novella, genuina espressione del primo movimento architettonico razionale in Italia.

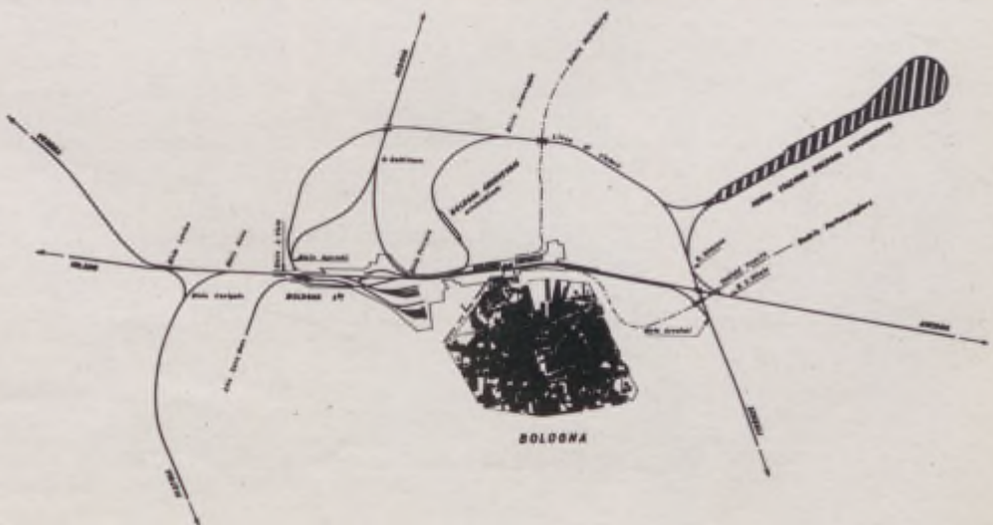
La ricostruzione di alcune stazioni di media e grande importanza, dopo le distruzioni dell'ultimo conflitto, ha dato modo di risolvere problemi d'ordine urbanistico e architettonico posti dai piani regolatori dei centri urbani e soprattutto da quelli di Milano P.N. e di Napoli Centrale attualmente in fase di avanzata costruzione.

Nella progettazione di queste stazioni, furono affrontati problemi di piano regolatore per risolvere necessità urbanistiche di vitale importanza che le grandi e moderne metropoli reclamano con urgenza, per smaltire un ingente volume di traffico urbano e sub-urbano.

Questa dinamica del traffico che la stazione ferroviaria ha caratterizzato investendo, in questi ultimi cento anni, città e territori, non accenna a diminuire: preannuncia, anzi, altre vie da scoprire e da percorrere in un prossimo avvenire.



**Arrivo dei Sovrani alla stazione di Torino P.N. nel 1878. Sotto: Il nodo di Bologna: la funzionale sistemazione degli impianti ferroviari non soffoca la città ma la lascia libera di espandersi.**



# TRA CRONACA E STORIA

*Una eco della popolarità di cui godeva il treno agli inizi del secolo, si può trovare anche nelle illustrazioni della « Domenica del Corriere », il periodico di attualità più diffuso in quel tempo. Ne presentiamo qui alcune pubblicate nei primi lustri del '900.*

Il treno simboleggia il fervore di opere e l'ansia di progresso all'inizio del nuovo secolo.

In caso d'emergenza si può fermare il treno. In questa circostanza, la fermata eccezionale darà modo ai ferrovieri e ai viaggiatori di salvare una bambina caduta in un pozzo.

Un bandito assalta l'agente addetto al trasporto dei valori postali: un episodio di cronaca nera, che coi dovuti aggiornamenti, si è ripetuto fin dall'esordio della ferrovia.

1965 - I ferrovieri scendono in sciopero: chiedono la fine della gestione privata delle Ferrovie ed il passaggio allo Stato. Urge infatti un'opera di rinnovamento e di potenziamento dell'intera rete, che le Società private non sono più in grado di assicurare.

Si lavora al traforo del Sempione. L'apertura della grande galleria ferroviaria tra l'Italia e la Svizzera esaltò la fantasia popolare e il treno fu più che mai considerato strumento di civiltà e di progresso.

Gli incidenti ai passaggi a livello hanno accompagnato fin dagli esordi la storia del treno: in questo caso l'incidente viene interpretato come «una tragedia della velocità», ma probabilmente è una tragedia dell'imprudenza.

I ferrovieri ed in particolare i macchinisti hanno mostrato in infinite circostanze grande coraggio e spirito di sacrificio: si deve a loro se in molti casi, come in questo, sono stati scongiurati gravi pericoli per i viaggiatori.

Una gara di velocità fra il treno e l'auto è sempre suggestiva: in questa gara sul percorso Milano-Roma, sembra abbia vinto l'automobile, ma in compenso il treno non ha trascurato il servizio viaggiatori e merci, effettuando regolarmente tutte le fermate previste alle stazioni di transito.

di M. A. Tuninetti

## 1846: COSÌ CAVOUR

# UNA RETE DALLE ALPI A TARANTO

Ricorre quest'anno anche il primo centenario della morte di Cavour e mentre l'Italia è in festa per solennizzare la sua Unità, vogliamo soffermarci brevemente su di un particolare aspetto della attività poliedrica del grande «tessitore» piemontese, quello che ha per noi più specifica importanza: la costruzione delle strade ferrate del Piemonte, da lui voluta, caldeggiata e tradotta in atto.

L'Italia, nella prima metà del secolo scorso, è politicamente divisa in otto Stati. Le comunicazioni fra loro sono fortemente ostacolate da intenti ed istinti di particolarismo, da preoccupazioni politiche e da pregiudizi, dalle dogane e dalla polizia.

Precorrendo i tempi, solo il Piemonte — dopo aver fugato nel 1848 talune influenze avverse — progetta ed attua in un decennio il suo programma organico di costruzioni ferroviarie, chiaramente orientato a promuovere — oltrechè la vita all'interno — i traffici internazionali della regione secondo tre direzioni: verso il mare colla Torino-Genova, verso la Savoia per la Francia colla Torino-Susa e verso i Laghi lombardi per la Svizzera e la Germania colla Torino-Novara.

Ne è anima Camillo Benso, Conte di Cavour, che, quale luogotenente del Genio, uscito dall'Accademia militare torinese, può in effetti considerarsi originariamente un tecnico.

Prima ancora di assurgere al potere (1846) il Cavour tratta con esattezza di vedute e comprensione unitaria, estesa all'intera Penisola, il problema delle ferrovie, considerandole — al pari dell'esercito — mezzo essenziale per l'unità e l'indipendenza della Nazione.

Lo statista, sotto molti aspetti tradizionalista, si dimostra in questa occasione addirittura un anticipatore. Iniziatasi in Europa, nella scia dell'America, la costruzione delle strade ferrate, egli cerca di convincere i governi degli staterelli in cui era divisa l'Italia ad accordarsi per una comune politica ferroviaria che, col nuovo mezzo, innervasse la penisola e, riducendo le distanze, favorisse gli scambi ed i commerci.

Prendendo lo spunto da una pubblicazione del Conte Petitti sulle *Strade ferrate italiane*, uscita dai torchi della Tipografia Elvetica nel 1845, Camillo di Cavour, l'anno seguente detta quell'«*Etude des chemins de fer en Italie*», apparso sulla *Revue Nouvelle* di Parigi, che porta l'intera e complessa questione sul piano politico, in vista dell'unità nazionale.

«Allo stato attuale delle cose — scrive lo statista — è possibile determinare, se non con perfetta esattezza, almeno con approssimazione, quale deve essere il tracciato della grande rete ferroviaria destinata, fra qualche anno, a collegare tutti i punti dell'Italia e dal piede delle Alpi fino al Golfo di Taranto. Quando i sentimenti attuali della Corte Romana si saranno modificati, Roma non tarderà a diventare il centro di una vasta rete di ferrovie che collegheranno questa augusta Città con i due mari Mediterraneo e Adriatico, e con la Toscana ed il Reame di Napoli. Tale sistema, la cui realizzazione offrirà, a dire il vero, difficoltà materiali che tuttavia non possono considerarsi al disopra degli sforzi dell'industria moderna, assicurerà a Roma una posizione magnifica. Centro dell'Italia e, in un certo senso, di tutte le contrade bagnate dal Mediterraneo, la sua potenza d'attrazione, già considerevole, riceverà prodigiosa estensione. Situata sulla strada fra l'Oriente e l'Occidente, i popoli di tutti i Paesi accorreranno in folla nelle sue mura per salutarvi l'antica padrona del mondo, la metropoli moderna della cristianità, la quale, malgrado le innumerevoli vicissitudini alle quali è stata soggetta, è ancora la città la più ricca di preziosi ricordi e di magnifiche speranze».

Certo, lo scopo principale di questo suo orientamento era quello di avvicinare gli italiani delle varie regioni per favorire la reciproca conoscenza ed accelerare il processo di fermentazione dell'idea nazionale unitaria. Ma gli altri, i «padroni» degli «staterelli», lo capirono a volo e si opposero tenacemente al suo piano che, dopo inutili tentativi, egli dovette ridimensionare limitandolo al solo Piemonte.

Nominato Presidente del Consiglio del Stato Sardo (1852-1859), Cavour dà uno straordinario impulso ai lavori ferroviari. Dopo scontri, anche drammatici, con taluni parlamentari che avversano la nascita del nuovo mezzo di comunicazione, lo statista non esita a proclamare chiaro e forte, in piena Assemblea parlamentare, che le «ferrovie rappresentano il punto di partenza per un nuovo periodo di civiltà e di progresso, non disgiunto da un apporto che sarà determinante in previsione dell'unità d'Italia». E, superata l'ostilità degli immancabili «bastian contrari», Cavour — ottenuto il consenso dal Re, (per la verità, anche con il monarca il giovane Presidente del Consiglio ebbe scontri non sempre diplomatici in fatto di strade ferrate), dà inizio ai lavori per l'attuazione del nuovo piano ferroviario.

A lui si debbono le molte concessioni e il loro impiego sapiente, per la costruzione e l'esercizio, delle strade ferrate, con garanzie e concorsi dello Stato. Il Piemonte riesce così ad avere in pochi anni, in mezzo ad una crisi politica quasi permanente, una rete ferroviaria principale pressochè completa, che un sol sistema di costruzione e d'esercizio non avrebbe potuto garantire. Tale risultato non trovava riscontro in nessun'altra provincia d'Italia, dove peraltro l'esempio di questo piccolo Stato illuminava ed ammoniva.

Quando vi fu chi, d'accordo con la Svizzera, pensò di collegare la repubblica elvetica con la capitale del Regno di Sardegna, Cavour fu risolutamente contrario al piano sottopostogli ed antepose a quella del San Bernardo la futura linea del Moncenisio. Con rara lungimiranza egli accordò invece, nel 1856, la concessione per una linea da Arona al Sempione, prevedendo prossima la liberazione della Lombardia al cui capoluogo, Milano, la nuova ferrovia avrebbe dovuto far capo.

* * *

Basta scorrere rapidamente le date di inaugurazione dei tronchi delle strade ferrate piemontesi per convincersi che il piccolo Stato, dopo aver atteso dagli al-

IL MONDO ILLUSTRATO

Anno IV – N. 24 – 15 Giugno 1861

**Sopra: la prima pagina de «Il Mondo Illustrato» del 15 giugno 1861 dedicata alle solenni onoranze funebri del Conte Camillo di Cavour svoltesi a Torino.**

**A destra: la vecchia stazione di Asti, sulla Torino-Genova, da una stampa del 1854, e la prima stazione di Novi Ligure, con rimessa locomotive, sulla Alessandria-Genova in una illustrazione dello stesso anno.**

tri un impossibile atto di resipiscenza, si buttò decisamente e rapidamente nell'agone costruttivo riuscendo in breve a sopravanzare tutti gli altri: Torino-Trofarello (24.9.1848); Trofarello-Asti (15.11.1849); Asti-Alessandria-Novi Ligure (1.1.1850); Novi-Arquata (10.2.1851); Arquata-Busalla (col traforo dei Giovi - 10.2.1853); Busalla-Sampierdarena (18.12.1853). Antevedendo, poi, le necessità future, l'intera linea Torino-Genova venne costruita senza neppure un passaggio a livello: accortezza che con grave danno ed eventuale maggiorazione di spesa trascurarono i costruttori successivi.

Nello stesso anno 1853 venivano aperti al servizio i tronchi Trofarello-Savigliano (10.2.1853) e Savigliano-Fossano (16.12.'53) e l'anno successivo si legava a Torino la Val di Susa coi due tronchi Bussoleno-Torino e Bussoleno-Susa (25.5.1854), premessa necessaria al traforo del Fréjus.

Sempre con Cavour e per merito di Cavour l'anno 1854 vide l'inaugurazione della Mortara-Torreberetti-Valenza (5 giugno) e della Valenza-Alessandria (5 giugno), poi della Novara-Mortara (3 luglio), della Torino-Pinerolo (5 luglio) della Fossano-Centallo (20 agosto), della Vigevano-Mortara (24 agosto) e della Centallo-Olmo (1° ottobre). L'anno successivo fu la volta della Arona-Vignale (14 giugno) e della Olmo-Cuneo (5 agosto) e nel '56 vennero aperte la Santhià-Biella (8 settembre) e la Torino P. Susa-Novara (2 ottobre). Nel 1857 la sola linea messa a punto fu la Vercelli-Casale-Valenza (22 marzo), ma il '58 fu veramente l'anno ferroviario del Piemonte, in vista della guerra che Cavour stava avvicinando e preparando: Alessandria-Cantalupo-Acqui (3 gennaio); Alessandria-Tortona-Voghera-Casteggio (25 gennaio); Tortona-Novi (25 gennaio); Chivasso-Caluso (1° maggio); Casteggio-Stradella (25 luglio); Novara-Milano (20 ottobre) e Caluso-Ivrea (5 novembre).

Ma Cavour si appassionò anche alla grandiosa opera del traforo del Fréjus, di cui può chiamarsi, con Carlo Alberto, il promotore. Egli ne trattò infatti il lato politico-economico; superò ancora difficoltà parlamentari con rara fermezza; affrontò il misoneismo dei molti e persino lo scherno; mostrò di avere fede nel successo tecnico dell'opera ed inoltre, sviluppando preventivamente i traffici sulle vie d'accesso d'ambo i lati, volle stimolarne gli interessi ed assicurarne il favore.

E le ferrovie da lui volute si dimostrarono poi, nella guerra del 1859, fattore decisivo della vittoria di Magenta, rendendo possibile la conversione rapida dell'esercito francese da Alessandria a Novara.

* * *

Con l'ultimo tronco Caluso-Ivrea, si chiude il periodo «ferroviario» di Cavour; e la sua immatura scomparsa (6 giugno 1861) segna, in questo come in molti altri campi, l'inizio di una lunga battuta d'arresto. Soltanto nel '63 e '64, e più nel '65 e nel '68 e poi nel '70 si riprenderanno le costruzioni ferroviarie attorno al tronco che lo statista piemontese aveva saldamente creato, scheletro poderoso d'un corpo in sicura fase di crescenza.

Alla fine del 1860, il territorio politicamente italiano si presentava solcato da circa 2.300 km di linee ferroviarie, per la maggior parte localizzate nella Vallata Padana. Dopo la proclamazione del Regno d'Italia, con l'entusiasmo di una nazione giovanissima che aveva appena coronato il proprio sogno di indipendenza, si pensò quindi ad ampliare, negli anni successivi, la rete nazionale. E dopo il '66 le inaugurazioni delle nuove linee si succedettero a ritmo incessante, mentre lo Stato aveva ritenuto opportuno, nel 1885, finito un esperimento di gestione diretta, concedere le ferrovie all'industria privata, per riprendersele soltanto nella primavera del 1905.

del 23 giugno. «L'11° Bersaglieri partendo all'una antimeridiana passerà per Roverbella, e per la via laterale che passa alle cascine Garnellini, prenderà la ferrovia a Villafranca, mantenendo la relazione con la colonna principale con piccole pattuglie».

La massiccia adesione di patrioti nel Corpo dei Volontari di Garibaldi fu il motivo principale della straordinaria affluenza sulla linea Gallarate-Varese. Di notte e di giorno, le strade ferrate della Lombardia e del Piemonte, e in tono minore quelle dell'Italia Centrale, furono percorse dai treni militari. Il sollecito trasferimento delle truppe non fu tuttavia accompagnato da una esatta valutazione delle intenzioni del nemico.

Il 24 giugno doveva essere, secondo gli intendimenti del comando supremo italiano, una giornata di marcia, di avvicinamento e di assestamenti; divenne, invece, un giorno incandescente di battaglia. I critici militari rivelarono poi che l'armata austriaca, anticipando di tre giorni, mosse da Verona all'alba del 23 giugno, varcando la frontiera a Goito,

# LA FERROVIA NELLE GUERRE

***di Camillo Lacché***

La seconda guerra d'indipendenza segnò l'inizio di una rivoluzione nella strategia militare. L'italica primavera del 1859 trovò il Piemonte, per sua fortuna, con 940 chilometri di strade ferrate. Era il mese di aprile e a Susa si radunavano i primi contingenti francesi: 1.500 soldati di fanteria, 200 di artiglieria, 178 cavalli e, successivamente, la divisione «Bataille» al completo. In breve, uomini e quadrupedi, usufruendo della linea ferroviaria che partiva da quella località, prossima al passo del Moncenisio, arrivarono alla stazione di Torino, accolti dal Re e dalla Guardia Nazionale. A Genova, di momento in momento, si attendeva l'arrivo della flotta di Napoleone III, col suo carico di uomini, di armi e di munizioni. Anche questi reparti furono avviati per ferrovia, e la linea di maggior traffico risultò quella di Alessandria.

Intanto il generale Gyulai, alla testa di molte brigate, varcava il Ticino, ma non poté arrivare a Torino com'era nei suoi desideri, chè le acque sovrabbondanti della Sesia avevan rotto da più parti precipitando fuori dal naturale letto. Lo esercito di Vittorio Emanuele, senza porre indugi, si faceva incontro al nemico per arrestarne la marcia.

Il corrispondente del «Times», accorso nella zona dove le truppe avverse si stavano concentrando, telegrafava a Londra: «Dalle alture di Montebello gli Austriaci rilevarono una novità nell'arte della guerra. Uno dopo l'altro arrivavano i treni per ferrovia da Voghera ed ogni treno scaricava centinaia di soldati che si affrettavano a prendere posizione sulla linea di combattimento».

A Montebello gli Austriaci si videro preclusa la strada per penetrare nel cuore del Piemonte. La controffensiva franco-italiana non si fece attendere, e dopo le battaglie di Palestro e Magenta il nemico dovette attraversare l'Adda e il Mincio, attestandosi oltre le rive dei due fiumi. Gli ultimi giorni di maggio videro gli eserciti alleati puntare su Novara, e anche questa volta, grazie al treno, le truppe raggiunsero la città nello spazio di poche ore. Sulla linea da Voghera ad Alessandria e Valenza si organizzarono fino a venti convogli al giorno e su quella da Valenza a Vercelli si raggiunsero gli undici convogli in una sola notte. Le battaglie decisive di San Martino e Solferino erano imminenti: e quel rapido trasferimento delle truppe in ferrovia avrebbe influito non poco sul loro esito.

* * *

Nel 1860, le ferrovie settentrionali e centrali, sotto la spinta delle annessioni plebiscitarie, accelerarono la saldatura di territori ch'eran rimasti artificiosamente staccati, ricomponendoli nell'armonia di una unità fisica e geografica. Nel Regno delle Due Sicilie, invece, le strade ferrate non giuocarono alcun ruolo, e contribuirono solo a creare, col viaggio in treno speciale del Dittatore da Salerno a Napoli, un suggestivo effetto coreografico. Ciò perchè le ferrovie napoletane dell'epoca erano quasi inesistenti: tre linee scarsamente efficienti e di breve percorso. Niente in Sicilia, Calabria, Puglie e Abruzzo.

* * *

Se nel 1859 la ferrovia aveva fatto la prima efficace esperienza guerriera, nel 1866, pur colta di sorpresa e parzialmente impreparata, s'inserì con sollecitudine ed abnegazione nei fatti d'arme. Compito improbo e snervante fu quello di rendere disponibili, da un giorno all'altro, carri e vetture, concentrarli nelle stazioni e formare i convogli. I dispacci militari si susseguivano, incalzavano, e la ferrovia era sempre chiamata in causa. Prendiamo, tra i tanti, l'ordine

**LE ILLUSTRAZIONI:**

**N. 1 - Partenza di volontari garibaldini da Milano alla volta di Genova (1859); n. 2 - Il Re Vittorio Emanuele III alla stazione del Brennero per la posa del cippo del nuovo confine (1921); n. 3 - Un treno blindato della guerra 1940-'43; n. 4 - Guerra 1914-'18: incontro tra il Generale Cadorna e il Maresciallo Joffre alla stazione di S. Michele de Maurienne (Savoia).**

Valeggio, Monzambano, attestandosi sulla pianura e sulle alture di Custoza e Monte Croce. Le divergenze di vedute tra il La Marmora e il Cialdini, fautore il primo dell'offensiva attraverso il Mincio e il secondo favorevole a passare il Po, aggiunsero, alla sorpresa, confusione e dispersione di forze, e il crollo fu completo.

A guerra finita, la Società delle Ferrovie dell'Alta Italia, che aveva dovuto sopportare il maggior peso, tirava le somme del suo contributo. Per la precisione aveva trasportato: uomini 1.442.435, cavalli e muli 53.186, vetture e affusti montati 12.447, barche pontoniere 458, materiali e viveri per 84.342 tonnellate. Un cronista dell'epoca scrisse che se tutti i convogli militari allestiti fossero stati posti l'uno dietro l'altro, avrebbero raggiunto la lunghezza di 850 chilometri, vale a dire la distanza che separa Torino da Foggia.

* * *

Quattro anni dopo, gli avvenimenti della guerra franco-prussiana diedero l'avvio alla spedizione destinata a dare alla Italia la sua storica Capitale. Il bilancio militare, compilato in stretta economia, si ripercuoteva ora sulle scarse capacità logistiche dei servizi, che dovevano disporre ed assicurare la continuità dei viveri, del vestiario e dei trasporti. Trascurando le altre vicende di questi servizi, che furono sovente tratti d'impaccio dalla ferrovia, ci sia consentito d'indugiare sull'avventura guerriera del pane, nelle operazioni che portarono alla conquista di Roma.

Gli ardori della calura estiva non si erano ancora spenti, quando furono chiamate alle armi quattro classi, che si aggiunsero a quelle che già prestavano servizio di leva. Giovinezza generosa e vigorosa, che doveva pur essere sfamata: la base dell'alimentazione del soldato italiano è il pane, pane e poi pane, anche quando entra nel brodo come quarto di zuppa.

Il nove settembre lo stato maggiore del generale Cadorna si trasferiva da Spoleto a Terni. A Terni veniva organizzato il centro di raccolta e di smistamento del pane. Ma i trasporti si fecero subito incerti e irregolari, perchè c'era scarsezza di cavalli e di muli e più ancora di carrette. Pur conoscendo il rischio di servirsi della ferrovia, che ad Orte entrava in territorio pontificio e ne usciva a Borghetto, si tentò ugualmente la fortuna. In tutta segretezza si caricò il pane su carri merci, camuffandolo opportunamente; e si pensò bene di eliminare la lettera di vettura e gli altri documenti che potevano rivelare il genere del trasporto e il destinatario. Mancava il tocco finale, al quale provvide la questura di Terni, che rilasciò ai militari di scorta (che viaggiavano in borghese), carte di passo che li designavano mercanti pacifici di pacifiche mercanzie.

E il contrabbando filò liscio fino al 13 settembre, giorno in cui il grosso dell'esercito aveva ultimato il passaggio sulla riva destra del Tevere. I panettieri si trasferirono a Borghetto, da dove le razioni presero nuove strade, alla Storta, alla Giustiniana, alla Tomba di Nerone e in altre zone prossime a Roma. Ma le pene per il pane non erano finite; non potendo contare per il futuro sulla ferrovia, si doveva di nuovo fare affidamento sui carri a traino animale. Ne erano giunti da Spoleto e L'Aquila, ma in quantità limitata. Fu necessario cercarli urgentemente altrove, a Firenze, dove ne vennero requisiti 71, e a Modena, dove se ne raccolsero 20. Il sistema migliore per utilizzarli, prima che i bersaglieri si fossero trovati per fame fiacchi di gambe, al cospetto delle venerande mura aureliane, fu quello di spedirli per ferrovia, con destinazione Borghetto. Mentre si procedeva in tal senso, si fece compiere alle truppe la marcia di fianco, per ripassare il Tevere sulla sinistra.

Da Borghetto il servizio del pane si spostò a Monterotondo, paese, come l'altro, sulla linea di Orte. Per non perdere del tempo prezioso fu dato ordine che si caricassero sui vagoni i carri appena arrivati e sui carri il benedetto e profumato pane, che sarebbe andato in distribuzione il giorno 17.

Sistemata questa fondamentale branca dei servizi logistici, il corpo di spedizione poteva procedere più speditamente. Non rimaneva che il gran balzo finale: una marcia tutta d'un fiato lungo le vie consolari, la Tiburtina, la Prenestina, la Salaria, la Cassia, la Nomentana. Il mattino del 20, dopo che l'artiglieria aveva aperta una breccia di trenta metri tra Porta Pia e Porta Salaria, scattarono i fanti del generale Mazé de la Roche, annidati nei boschetti di Villa Patrizi — oggi sede della nostra Direzione Generale — e d'impeto travolsero le difese pontificie: un'apoteosi, tra nembi di polvere e l'infernale crepitio degli opposti fuochi di protezione e di sbarramento.

* * *

Agli albori del nuovo secolo si fa strada anche in Italia il concetto, che si ricollega alle tradizioni napoleoniche e alle esperienze prussiane, che i progetti strategici ottengono forza di penetrazione e successo, quando sono accompagnati da un eccellente apparato logistico; apparato logistico il cui funzionamento è sempre strettamente legato all'efficienza dei trasporti.

Con la prima guerra mondiale i trasporti divennero, per elezione, i giganti tra i servizi: di conseguenza, particolari cure furono dedicate al treno, il solo mezzo che potesse risolvere il problema dello spostamento di enormi quantità di uomini e di cose. Nella fase della mobilitazione innumerevoli tradotte militari percorsero la penisola, dall'estremo lembo della Calabria alle città più avanzate del Veneto. Nei lunghi mesi travagliati e logoranti della vita di trincea si costruirono nuove strade ferrate, si raddoppiarono linee ad un solo binario, si allacciarono altre linee con raccordi; tutte opere che alleggerirono e regolarono meglio il traffico. Dopo la disfatta di Caporetto, il treno salvò, trasportandoli nelle retrovie, centinaia di migliaia di soldati sbandati, materiale mobile e munizioni: favorì l'esodo delle popolazioni che fuggivano dalle loro terre invase dal nemico.

A distanza di venti anni la seconda guerra mondiale, funesta di maggiori lutti e rovine, bussò nelle case italiane. Cosa dette la ferrovia all'ultimo immane conflitto? Distrutti o danneggiati 4.500 Km di binario di marcia e 2.600 Km di binario di stazione, 10.000 fabbricati, 3.850 Km di linee elettriche ad alta tensione, 2.300 locomotive a vapore e 1.000 locomotive elettriche, 9.900 carrozze viaggiatori e 100.000 carri merci. Si può rispondere che le ferrovie diedero tutto, o quasi e dalle rovine dovettero prendere l'avvio per la rinascita, come l'araba fenice della mitologia.

# Aneddotica Risorgimentale

**di Gianluigi Gazzetti**

*Al di fuori delle tradizionali linee generali — fatte di imprese, di battaglie e di date — che costituiscono schematicamente, le troppo poche nozioni storiche che ci sono familiari, oltre, cioè, gli eventi essenziali del secolo scorso, siamo andati a ricercare alcuni episodi poco noti in cui il treno sia comparso sulla ribalta risorgimentale.*

* * *

Il primo protagonista di questa nostra aneddotica ferroviaria risorgimentale è il ponte lagunare di Venezia.

Esso cominciò a polarizzare su di sè la attenta curiosità di molti uomini illustri dell'epoca, fin dalla sua fase di progettazione.

Anzi proprio la stessa iniziativa del ponte vide schierarsi sulle due opposte tesi italiani e filo-austriaci.

Ai nostri patrioti, ai veneziani, ai cospiratori che frequentavano le sale del Caffè Florian, la cosa doveva sembrare l'anticipazione di un sogno cullato in silenzio.

Progettista fu, infatti, un ingegnere italiano, dipendente allora, dalla società «Strada ferrata Ferdinandea». Si chiamava Giovanni Milani; il costruttore, Antonio Busetto Petich, era un appassionato e fervente fautore dell'unione di Venezia alla sua vera Patria.

Per loro, come per tutti i veneziani di quegli anni — dal 25 aprile del 1841, giorno in cui fu posta solennemente la prima pietra dell'opera alla presenza dell'Arciduca Vicerè d'Austria, fino all'8 novembre del 1845, quando i lavori furono terminati — quelle 222 arcate rappresentavano un legame ideale con i fratelli lontani, che li avrebbe un giorno stretti ad essi in un vincolo indissolubile.

Ma l'episodio più importante che ebbe come protagonista il ponte lagunare fu la strenua difesa dei soldati della Repubblica Veneta di fronte alle forze austriache che da Marghera cercavano di rioccupare la città.

In quell'infuocato mese di maggio del 1848, quando persa Marghera i soldati veneziani si strinsero sulla stretta striscia di pietra del loro ponte, furono costretti a minarlo per impedire che la ferrovia accelerasse l'entrata del nemico in città.

Tre arcate del glorioso ponte, infatti, saltarono in aria per l'ordine impartito da Guglielmo Pepe che comandava l'esercito, scarso ma deciso, della Repubblica di San Marco. Furono, senza alcun dubbio, le prime arcate di un grosso ponte ferroviario che saltarono in aria per i fatti bellici.

In un sol giorno i proiettili caduti sul ponte e nelle vicinanze furono addirittura 1500. Un vero, tragico record per una sola, ardimentosa barricata.

Fra le vittime nomi illustri e nomi ignoti: Alessandro Poerio, capitano Cosenz, colonnello Rossarol, capitano Brull. Per altri, molti altri da Nicolò Tommaseo a Daniele Manin, non restò che la via dell'esilio.

Per loro il ponte non fu che l'ultimo lembo di Patria, un troppo breve braccio di terra natia, teso verso il confine del loro ideale.

Ma gli anni passarono anche per il nostro ponte. Le sue tre arcate furono rifatte, i treni tornarono a percorrerlo impennacchiati di fumo.

Dopo 18 anni da quei giorni esso rivide soldati e soldati: si affacciavano festosi, questa volta, dai finestrini dei treni in corsa. Ed era per l'epilogo gioioso di quella stessa lotta combattuta allora. Erano i soldati della nuova Italia, unita e indipendente, che raggiungevano la gemma dell'Adriatico, una gemma che avrebbe arricchito e completato il diadema nazionale.

Oggi, in piena celebrazione del centenario della nostra unità, non potevamo non ricordare gli eroi del ponte lagunare. E li ricordiamo leggendo la lapide che, dopo la liberazione di Venezia, fu posta sul cippo eretto al centro del ponte lagunare, là dove più accanita ed eroica fu la lotta sostenuta.

«Su questo ponte — ultimo baluardo — di sua difesa Venezia — con gli italiani d'ogni provincia — dal 27 maggio al 24 agosto 1849 — eroicamente combattendo — assicurava — la futura riscossa.»

Di recente, tolti da un museo cittadino, sono tornati sul ponte quei gloriosi cannoni veneti del '48. E sono gli unici, fuori di dubbio, che in piena sede ferroviaria, sottolineino, con la loro presenza, l'importanza che si attribuiva alla strada ferrata nello sviluppo strategico di un fatto bellico.

* * *

Un'altra pagina di eroismo fu quella scritta dal macchinista della «Strada Ferrata Ferdinandea» Enrico Donato.

Durante le cinque giornate di Milano fece deragliare un convoglio carico di munizioni austriache, ansiosamente atteso da Radetzky. Messo, naturalmente, sotto processo il Donato riuscì a dimostrare — grazie anche alla difficoltà per il Consiglio di guerra austriaco di disporre di tecnici qualificati in materia ferroviaria — che il

**Sopra: I patrioti veneti fanno saltare tre arcate del ponte che congiunge Venezia a Marghera per impedire il passaggio alle forze austriache (da una antica stampa). A destra: Il cippo eretto al centro del ponte ed i cannoni usati nella guerra del '48 in ricordo di quella gloriosa giornata.**

**Enrico Donato, ferroviere sabotatore del 1848.**

deragliamento era stato causato unicamente da un corpo estraneo piombato sui binari. Fu creduto, e non soltanto fu riassunto ben presto in servizio ma gli fu dato un attestato di benemerenza per il lavoro coraggiosamente svolto in quella occasione ed una speciale gratificazione.

Gli eventi militari della guerra fra il Piemonte e l'Austria riaccesero, però, subito gli entusiasmi e le speranze del nostro macchinista patriota. Ritentare una altra azione di sabotaggio era il minimo che egli potesse fare; il più piccolo contributo a quella causa che egli sentiva nel sangue.

Dopo aver fatto deragliare un altro treno austriaco fuggì prima a Venezia, poi in alcune località della Lombardia, quindi, finalmente, a Torino, ove le ferrovie piemontesi furono ben liete di assumerlo al loro servizio con uno stipendio annuo di 1600 lire. Anzi, toccò proprio al nostro Donato l'onore di guidare quel primo storico convoglio ferroviario che inaugurò nel febbraio del 1854 la Torino-Genova.

Un onore indubbiamente ambito, perché quel treno dalle piccole vaporiere inghirlandate come cavalli per la festa del Santo Patrono, che se ne andavano sbuffando ed arrancando verso le ridenti trasparenze della Riviera, portava nelle sue carrozze coloro che sarebbero stati gli artefici dell'unità d'Italia: da Vittorio Emanuele II a Cavour, da La Marmora a Paleocapa e a D'Azeglio. Mancavano soltanto il biondo eroe nizzardo e Giuseppe Mazzini.

* * *

Il treno giuocò spesso un ruolo importante anche nelle coraggiose imprese di Garibaldi.

Un episodio certamente poco noto è quello, che vide il Generale affrontare, con l'abituale prontezza e originalità, una insolita situazione, fra i binari della stazione di Bergamo.

Si era nel 1859, in piena seconda guerra d'indipendenza. La città non era ancora tutta in mano dei Cacciatori delle Alpi, quando Garibaldi accompagnato dal Colonnello Türr piombò sulla stazione.

I soldati che l'avevano preceduto gli improvvisarono sul piazzale una manifestazione di simpatia. Egli li stava passando in rivista, quando il capostazione — la linea era gestita, com'è noto, dalla società «Strada ferrata Ferdinandea» — si precipitò verso di lui mostrandogli affannosamente un dispaccio telegrafico appena ricevuto.

Un treno, carico di truppe austriache, era partito da Brescia. Giunto a Seriate aveva chiesto se la linea fosse ancora libera.

Il capostazione non sapeva cosa rispondere al suo collega di Seriate. Nè avrebbe certamente osato dire come realmente stavano le cose. Lui era abituato a fare il suo dovere, d'accordo, ma i fatti d'arme esulavano dalla sua competenza. Erano più grandi, molto più grandi di lui.

**Garibaldi e Vittorio Emanuele II accolti trionfalmente alla stazione di Napoli (1860).**

Ma il Generale, quello sì che avrebbe potuto rispondergli e consigliarlo.

E lo consigliò, infatti. Nel modo, spregiudicato e temerario, che gli era consueto.

«Risponda che la stazione è ancora in mani austriache. Quando il treno sarà partito da Seriate, signor Capo, chieda pure — disse Garibaldi — di che battaglione si tratti».

La risposta di Garibaldi e con essa le altre battute che riporteremo, si possono leggere negli appunti del Conte Teleki, che fu con il Colonnello Türr uno dei massimi esponenti dei volontari ungheresi al seguito di Garibaldi.

Ai due, il Generale si rivolse subito dopo. E disse: «Questa sì che sarà bella! Li prenderemo in trappola come tanti sorci».

Ed ancora: «Voi nascondete i vostri uomini ai lati della strada ferrata e date l'ordine di sparare soltanto quando ve lo dirò io».

Il capostazione aveva ricevuto da Seriate le notizie che Garibaldi aveva richiesto. I soldati in arrivo erano gli effettivi di un battaglione: soldati dalla divisa turchina, pantaloni stretti, stivali corti: ungheresi, dunque, o tutt'al più croati.

Il Generale ordinò ai colonnelli Teleki e Türr: «Loro due attendano qui sul binario l'arrivo del treno e apostrofino i soldati in ungherese. Se quelli sparano anch'io farò rispondere, se invece sono ungheresi tutto sarà subito accomodato».

La prospettiva per i due alti ufficiali garibaldini non era certo delle migliori.

Lo stesso Teleki, nei suoi appunti ricorda d'aver pensato allora che se i soldati del treno fossero stati croati, lui e il suo collega si sarebbero venuti a trovare fra due fuochi sul marciapiedi della stazione e «nessuna preghiera di santi» avrebbe potuto salvarli.

Il Generale con pochi volontari si nascose nel fossato che costeggiava la massicciata. «Türr — è sempre Teleki che racconta — se ne stava, invece, a braccia conserte nel bel mezzo del binario, scrutando con gli occhi luminosi la strada ferrata ed era, come al solito, calmissimo, anzi sorrideva di quel suo sorriso fatto tutto di bontà e gentilezza.»

«Se sparano salta subito sulla locomotiva» gli consigliò. Poi il capostazione dalla finestra si sbracciò urlando: «arrivano».

«Sentimmo anche noi il fischio della locomotiva — prosegue il Teleki nel suo racconto — e di lì a poco vedemmo apparire il treno che avanzava lentamente. Türr ed io ci guardammo e sguainammo le spade».

Ma la conclusione dell'episodio non fu quella che il Generale e i nostri due colonnelli prevedevano.

Quattro austriaci, infatti, erano ben nascosti sotto alcune frasche che fiancheggiavano la massicciata ferroviaria. D'un balzo saltarono fuori dai loro nascondigli e montarono in tutta fretta sulla locomotiva che si avvicinava.

Quattro parole urlate al macchinista, pochi altri metri percorsi in avanti dalla vaporiera, poi una grande nuvola di va-

pore, quattro sbuffi più forti del fumaiolo e via, a tutta velocità, a marcia indietro, per raggiungere di nuovo la stazione di Seriate.

Ai garibaldini nascosti ed al colonnello in attesa sul marciapiedi della stazione di Bergamo non restò che ringuainare le spade.

* * *

Un momento particolarmente doloroso della vita di Garibaldi fu il ritorno dalla sconfitta di Mentana.

Anche qui il protagonista, o per lo meno il principale testimone è ancora il treno: un piccolo treno speciale che era stato approntato per far rientrare alle loro case molti dei volontari garibaldini del corpo sciolto dal Generale a Passo Corese.

L'impresa era fallita, l'entusiasmo che l'indomabile Generale aveva sperato di far esplodere nel Lazio, non si era diffuso fra le masse come era nei voti. Un viaggio malinconico, dunque, non privo certo di accorati rimpianti.

E questi dovevano essere i pensieri che tormentavano Garibaldi mentre il convoglio speciale predispostogli dal colonnello Caravà, suo antico dipendente, viaggiava verso Firenze.

Ma le umiliazioni ed i dispiaceri del Generale non erano finiti.

E' il 5 novembre 1867. Alla stazione di Figline Valdarno il treno si ferma. Un tenente colonnello dei carabinieri, tale Deodato Camosso, sale sulla vettura di Garibaldi e lo invita a scendere.

Il Generale protesta, l'altro gli parla apertamente di arresto. Garibaldi replica ricordando la sua immunità parlamentare e ricordando che non è stato colto sul fatto per nessun reato.

Garibaldi, anzi, scende dal treno, fra lo stupore attento dei suoi garibaldini e raggiunge il ristorante della stazione per prendere una tazza di brodo.

La situazione minaccia di precipitare. «Finalmente, scorgendo inutile ogni mezzo conciliativo — scrisse nel suo rapporto il tenente colonnello dei Carabinieri — ordinai al maresciallo d'alloggio Ghilardoni Pietro che con due carabinieri si accostasse al Generale e lo invitasse in nome del Governo del Re a seguitarlo e che qualora si rifiutasse il trasportassero».

Alcuni testimoni raccontano che uno dei carabinieri, come mise le mani sulle spalle del Generale, fu preso da una tale emozione che cadde a terra svenuto sul marciapiedi della stazione.

Garibaldi, dopo non poche lagnanze, preferì non provocare incidenti di sorta e consigliò la calma agli stessi garibaldini che erano scesi dal treno in sua difesa pronti a tutto.

E gli incidenti furono, per il vero, evitati. Così, sotto scorta, risalì nella sua carrozza ed il treno, filò veloce fino a Varignano ove Garibaldi fu libero di ritirarsi nella sua casa.

Oggi avanti alla stazione di Figline sfrecciano i treni della Milano-Roma. Ma nel clima del centenario era giusto che si rievocasse l'episodio perchè, qui come altrove, qualcuno dei nostri viaggiatori, possa rievocare un'immagine ingiallita ma cara della nostra storia risorgimentale.

# GLI INGEGNERI DEL PERIODO "GARIBALDINO"

**di M. A. Tuninetti**

In Piemonte la «vaporiera» apparve per la prima volta nel 1848 lungo la modesta tratta Torino-Moncalieri, prolungata, in seguito fino a Genova; ma il problema della meccanizzazione dei trasporti si affrontò decisamente solo dopo tale anno, con l'impostazione di un programma di costruzioni degno di nota per la sua audacia.

Se fu possibile attuarlo, gran parte del merito va attribuito ai giovani ingegneri che idearono i primi progetti delle nuove strade ferrate e che dettero vita alle prime industrie per la costruzione del materiale rotabile.

Per costruire le nuove linee fu necessario superare enormi difficoltà d'ordine tecnico senza potersi riferire a precedenti stranieri del genere: fra le opere compiute ha ancora oggi del prodigioso la tratta Novi Ligure-Busalla della linea Alessandria-Genova che prevedeva, oltre alla costruzione di numerose opere d'arte lungo il martoriato corso della Scrivia, fra aspre giogaie di monti, un traforo, quello dei Giovi, di m 3260 sotto l'Appennino, un'impresa mai tentata fino a quell'epoca in alcuna parte del mondo.

Infatti le linee ferroviarie inglesi ed europee in genere — e più ancora le americane — seguivano a quei tempi esclusivamente itinerari di pianura, non consentendo le locomotive pendenze superiori al 5 per mille e curve di raggio inferiore ai 500 metri. La sola Austria, nella linea del Semmering, costruita dall'italiano ing. Carlo Ghega fra il 1848 e il 1854, e cioè quasi contemporaneamente alla Torino-Genova che venne ultimata nel 1853 sotto la direzione dell'ing. Ranco, si trovò alle prese con ostacoli paragonabili, per quanto inferiori, a quelli dei Giovi; ma mentre le ferrovie austriache, pur valendosi del consiglio di Roberto Stephenson, figlio di George, non risolsero il problema della trazione che dopo molti ed empirici tentativi, quelle piemontesi studiarono e misero tempesti-

La nuova macchina perforatrice usata nel traforo del Moncenisio.

SOMMEILLER GRATTONI COPELLO BORELLI MASSA

vamente in servizio un nuovo tipo di locomotive da montagna, dette i «mastodonti dei Giovi», che vennero fabbricate prima a Newcastle, e poi, perfezionate ed aumentate di potenza, nelle Officine Ferroviarie di Torino.

* * *

Alla testa della schiera dei tecnici che seppero emancipare le ferrovie italiane dalla influenza straniera, rivelando ed affermando, attraverso opere insigni e nuove, la genialità italiana, oltre al Conte Camillo Benso di Cavour ed al suo collaboratore Pietro Paleocapa, dobbiamo porre in veste di pionieri ed innovatori gli ingg. Grattoni, Sommeiller e Grandis, costruttori della galleria del Fréjus ed inventori e perfezionatori di un compressore d'aria a colonna idraulica che dimostrò la sua immensa utilità nei lavori del traforo; l'ing. Pacthod, savoiardo, impiantò le Officine di Stato a Torino, nelle quali creò nuove macchine e ingegnose applicazioni, vero precursore delle costruzioni ferroviarie ed iniziatore di un'attività che, affinata poi nelle Officine di Foggia e di Rimini, gli consentì di assicurare all'Italia un ambito primato. Ancora il Grandis ed il Sommeiller, in collaborazione col Ruva risolsero nel 1853 il problema della trazione su forti pendenze, costruendo quelle locomotive abbinate che abbiamo già citato col nome di «mastodonti dei Giovi» che su pendenze del 35 per mille (confutando e polverizzando le teorie fino a quei tempi sostenute dai tecnici di tutto il mondo) riuscirono a trainare convogli di 80 tonnellate alla velocità media commerciale di 20 km/h.

Questa sia pur rapida e sommaria rassegna non può dimenticare l'ing. Gerolamo Silvestri, progettista e realizzatore col suocero, ing. Sarti, della Milano-Monza nel 1840, che si dedicò più tardi alla costruzione di materiale mobile ferroviario, esponendo a Parigi nel 1889, e ricevendone calorosi ed ufficiali riconoscimenti, un treno completo uscito dalle sue officine.

* * *

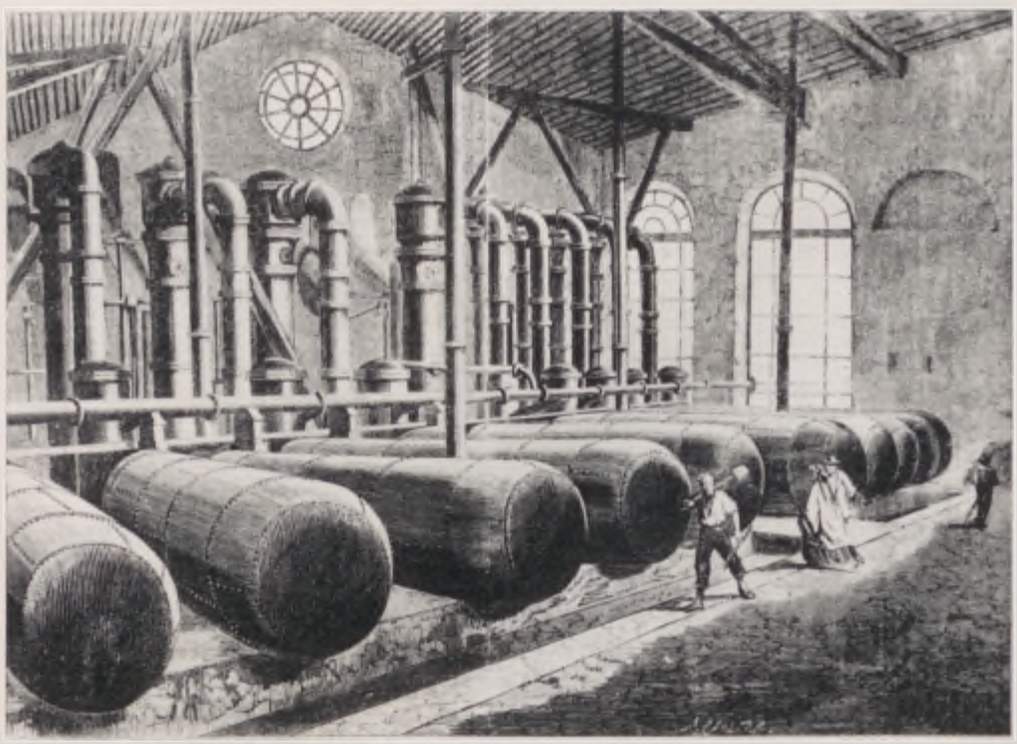
Nel settore della costruzione di materiale mobile, non possiamo non ricordare il milanese Felice Grondona, già ricercato carrozziere alla moda, che allestì nel 1844 le prime vetture ferroviarie di tipo americano, riuscendo a costruire in cinquant'anni oltre 16.000 veicoli d'ogni genere.

In ordine cronologico dobbiamo quindi citare l'ing. Bermani, ardito progettista ed accurato esecutore di grandi lavori ferroviari con opere dell'importanza delle gallerie di Pontida e Vergiate, del Ponteviadotto sul Brembo, dei ponti sullo Strona, sul Serio e sull'Oglio e della Stazione Marittima di Venezia. Non meno di lui è degno di menzione il già citato ing. Ruva, primo aiutante di Sommeiller e Grandis, poi Direttore delle Officine delle Ferrovie dello Stato, quindi chiamato come esperto in tutte le più ardue questioni e docente al Politecnico di Torino in dottrine termodinamiche.

L'ing. Massa, primo Direttore italiano delle «Ferrovie dell'Alta Italia» e Presidente della «Prima Conferenza Ferroviaria Internazionale», contribuì con la sua intelligente attività alla organizzazione dell'intera rete dell'Italia settentrionale ed il suo nome va accoppiato a quello dell'ing. Borgnini, organizzatore in Piemonte dei trasporti militari che contribuirono alla vittoria di Magenta — ricevendone elogi e premi dal Gen. Canrobert e dallo stesso Napoleone III, ventitre anni più tardi, autore della proposta per la costruzione della «direttissima» Roma-Napoli che avrebbe dovuto ridurre il viaggio fra le due città a tre ore e mezza. È la proposta, tenga presente il lettore, era del 1882!

Alla falange numerosa e valorosa di questi pionieri dell'ingegneria ferroviaria italiana, innovatori e creatori in un settore tecnico in cui per lunghi anni avevano dominato gli stranieri, più agguerriti e preparati, molti altri nomi andrebbero aggiunti. Ci limitiamo a menzionare quelli di Giuseppe Pessione e di Giuseppe Lanino — costruttori della Napoli-Foggia con la difficile traversata dell'Appennino a mezzo di numerose e brevi gallerie ricavate in terreni franosi e specialisti nella gettata di ponti che costituirono allora luminosi primati — e successivamente quelli di Ausonio Cajo, Giacinto Roddolo, Francesco Benedetti, Celso Parvopassu, Vincenzo Piovano, Giuseppe Oliva, Cesare Frescot, Giuseppe Bertoldo, Alfredo Cottrau, Alberto Castigliano, Ottavio Moreno, Mattia Massa, Adolfo Billia e G. Mazza.

A tutti costoro, che emersero in campi differenti, ma altrettanto utili, le ferrovie italiane debbono la loro nascita, il successivo potenziamento, la loro organizzazione ed infine il loro armonico collegamento che culminò nell'assorbimento delle tre grandi reti da parte dello Stato che ne assunse in proprio l'esercizio.



**La sala dei compressori per la alimentazione delle perforatrici, costruita nei pressi dell'imbocco italiano della galleria del Moncenisio.**

# PER IL RISCATTO DELLE FERROVIE

*di Renato Mattone*

**Un acceso comizio alla « Casa del Ferroviere » di Milano, nel periodo immediatamente precedente al passaggio delle Ferrovie allo Stato (1905).**

Nel 1862 a Torino i capi e i sottocapi del Deposito Locomotive diedero vita alla società di mutuo soccorso « La Filantropica ». Fu la prima associazione di ferrovieri, nata per soccorrere i familiari dei soci in caso di morte. Alcuni mesi dopo, l'adesione al sodalizio si allargava a tutto il personale del deposito, mentre altre società di mutuo soccorso sorgevano un po' dappertutto, testimoniando in modo concreto quali fossero a quell'epoca le condizioni di vita e di lavoro dei ferrovieri. Paragonati a quelli degli altri lavoratori, i salari dei ferrovieri erano più elevati, ma non sufficienti a coprire le maggiori spese derivanti dallo spostamento da un luogo all'altro; non esistevano « casse pensioni » e mancava ogni forma giuridica di previdenza e assistenza in caso di malattia; qualche eccezione esisteva per gli infortuni che erano frequenti non meno delle malattie professionali, legate cioè alle particolari condizioni di lavoro.

Pensate ai frenatori: viaggiavano sui freni a torretta costruiti al di sopra dell'imperiale delle carrozze, esponendosi al solleone in estate e ai rigori del freddo durante l'inverno. Le condizioni dei macchinisti e fuochisti non erano certo migliori: le macchine e i tenders erano allora scarsamente riparati e la presenza della caldaia, insopportabile d'estate, d'inverno diveniva spesso causa di malanni. Una statistica registrata in sette anni da *una società di mutuo soccorso dava per* ogni 100 morti appartenenti al personale viaggiante: 13 agenti deceduti per polmoniti, 10 per bronchiti, 7 per tisi polmonari, 5 per tifo, 5 per vizio cardiaco, 4 per colera, 3 per pazzia e 15 schiacciati dai treni, mentre soltanto 35 erano morti per malattie non contratte in servizio.

Questa situazione, insieme ad altri fattori di carattere sociale e politico, spinse i ferrovieri, contemporaneamente alle altre categorie lavoratrici italiane, a darsi le prime forme organizzative: si guardò prima al mutualismo e subito dopo alla cooperazione di consumo allo scopo di equilibrare il divario fra salario e costo della vita.

Certamente a favorire il diffondersi dello spirito associativo tra i ferrovieri furono i giornali scritti dai ferrovieri stessi. Il macchinista Cesare Pozzo, fervente mazziniano, fondò a Genova nel 1874 « L'Operaio Ferroviere », ma la vita di questo primo giornale non fu facile, le varie direzioni delle società ferroviarie lo boicottarono a tal punto che costituiva un pericolo per il posto e la carriera essere sorpresi a leggerlo anche fuori dal servizio; cosicché mancarono presto fondi e lettori e il foglio dovette cessare le pubblicazioni. Qualche anno dopo in Toscana cominciava la fioritura dei giornali ferroviari: « L'Amico » a Livorno, « Il Treno Omnibus » a Pisa, « L'Eco degli Impiegati Ferroviari » a Firenze. Nonostante la propaganda di questi giornali, che venivano diffusi in tutta la penisola dal personale viaggiante, l'organizzazione dei ferrovieri aveva un carattere solidaristico e si era ancora ben lontani da quella coscienza di classe » che sta alla base dell'organizzazione sindacale. E tuttavia già nel 1863 gli operai dello stabilimento di Pietrarsa, per rivendicare un aumento di paga, avevano attuato il primo sciopero, risoltosi per l'intervento delle truppe, in un eccidio con sette morti e dieci feriti tra i lavoratori. Nello stesso anno scioperarono, anzi tentarono di scioperare gli operai dell'officina di Livorno, ma vennero tutti arrestati appena fu nota la loro decisio-

ne. Ma non andò sempre così, poichè le lotte dei ferrovieri, anche senza un'organizzazione di resistenza e di difesa, conobbero in seguito più vittorie che sconfitte e furono proprio gli operai di Napoli nel 1886 a dare inizio a un grande sciopero che si estese in pochi giorni alle officine di tutte le reti e che si risolse a favore delle maestranze.

A differenza degli operai, il cui lavoro in fabbrica favoriva i contatti e il maturare di decisioni comuni, le altre categorie di ferrovieri, sparsi nei vari impianti, costretti continuamente a muoversi, esposti maggiormente all'influenza dei superiori, adottarono altri metodi di rivendicazione. Memoriali e petizioni erano all'ordine del giorno e siccome i ferrovieri, che prima del 1885 erano circa 80 mila, costituivano una buona forza elettorale, i parlamentari di ogni corrente si facevano spesso paladini delle loro istanze. Ma questi metodi, anche se contribuirono a richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica verso i molteplici problemi del personale ferroviario, mai riuscirono a surrogare la lotta aperta dei ferrovieri stessi. Perciò anche le altre categorie ricorsero alle agitazioni e nel 1885 gli impiegati di Milano dell'Adriatica organizzarono uno sciopero bianco; l'anno dopo, sempre nell'Italia settentrionale, scesero in agitazione i macchinisti, ma bastò la minaccia dello sciopero generale per provocare il massiccio intervento della polizia e dei soldati.

Bisogna arrivare al 1905, quando già erano nati i sindacati di categoria, per registrare il più grande sciopero ferroviario, attuato per uno scopo che andava al di là delle rivendicazioni economiche e sociali e investiva tutta la struttura dei trasporti ferroviari. Lo sciopero dell'aprile 1905 fu, infatti, proclamato per il riscatto delle Convenzioni e per la nazionalizzazione delle Ferrovie. Questa lotta condotta dai ferrovieri italiani agli albori del secolo merita un particolare cenno e va inquadrata nella particolare situazione che si era venuta delineando nell'organizzazione ferroviaria.

Dopo l'Unità, le ferrovie erano in mano ad azionisti stranieri; la prima azione del governo fu quella di sostituire al capitale estero quello italiano. Tale mutamento avvenne mediante l'acquisto graduale da parte dello Stato del patrimonio ferroviario, che si era venuto intanto incrementando con la costruzione di nuove linee, e la successiva concessione dell'esercizio a nuove società a capitale italiano. Questa operazione portata a compimento intorno al 1885 non andò esente da critiche, poiché fin da allora sorsero i fautori dell'esercizio di Stato. Il più autorevole fra questi fu Luigi Luzzatti, che insieme a Felice Cavallotti, Antonio Maffi ed altri avversarono le Convenzioni sostenendo l'assunzione diretta della gestione da parte dello Stato. Ma l'opposizione non era unita, i socialisti guidati da Andrea Costa chiedevano, per esempio, l'esercizio cooperativo da affidare ai ferrovieri stessi, mentre altri deputati della sinistra sostenevano che nessuna differenza esisteva tra esercizio di Stato e privato nei riguardi degli interessi del personale e del pubblico.

La battaglia parlamentare si concluse il 27 aprile 1885 con l'approvazione delle Convenzioni e la maggior parte della rete ferroviaria, in esercizio e in costruzione, venne affidata in gestione a tre grosse società.

Il problema ferroviario, però, non fu risolto: 202 deputati contro 226 avevano votato contro le Convenzioni e la schiera dei fautori dell'esercizio di Stato crebbe con il passar degli anni a misura che aumentava la disorganizzazione del servizio. Il disordine ferroviario era determinato, oltre che dalla mancanza di una direzione unitaria nella gestione, dalla vetustà degli impianti e dal depauperamento del materiale rotabile. Per supplire a queste deficienze il personale veniva sottoposto a un intenso sfruttamento ed esposto ai gravi pericoli insiti nel servizio stesso. Non deve sembrare un'esagerazione, esistono in proposito numerose testimonianze. «L'atteggiamento delle società e dello Stato verso il personale ferroviario — scriveva Luigi Einaudi nel 1901 — fu ed è dolorosamente iniquo. Giammai come nel trattamento fatto ad esso, sono risultati così chiari i caratteri negativi della borghesia italiana, che non sa neppure essere intelligentemente egoista».

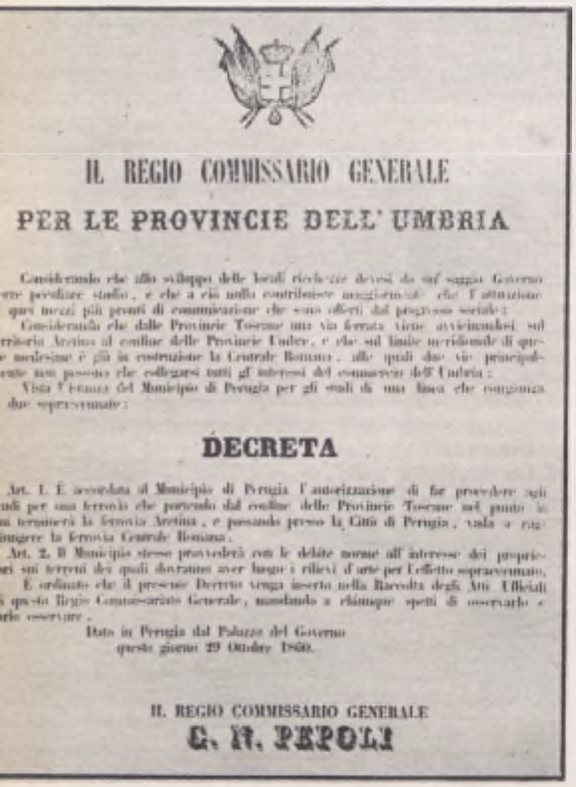
Ormai l'azione dei sindacati (e specialmente del «Riscatto Ferroviario» che faceva del riscatto delle Ferrovie non solo il suo scopo programmatico, ma aveva dato quel nome alla stessa organizzazione) contro i «padroni del vapore» era riconosciuta giusta da vasti settori dell'opinione pubblica. Si arrivò così, dietro la pressione di un gruppo di deputati di centro-destra che si unirono a quelli della sinistra, alla decisione del governo di disdire, avvalendosi di una clausola contrattuale, le Convenzioni che erano state stipulate per 60 anni. Questa decisione adottata nel 1903, oltre a rappresentare un'affermazione di principio costituì il primo passo verso l'esercizio di Stato, che già in molti Paesi europei era stato attuato dopo anni di vere e proprie lotte, che dal piano della libera discussione fra sostenitori di opposte concezioni, erano sfociate nel campo delle battaglie politiche.

Ma la lotta non era finita in Italia e più dura si presentava dopo la disdetta delle convenzioni, perché i concessionari delle Ferrovie per contrastare la tesi dell'esercizio di Stato, ormai accettata dal Parlamento, si avvalevano di vaste compiacenze nel mondo politico e finanziario, approfittando dell'indecisione dei governanti nell'affrontare risolutamente il problema della riforma e del riordinamento del servizio ferroviario. Le Convenzioni sarebbero scadute il 30 giugno 1905, mancavano quindi ancora 2 anni e mezzo per approntare tutti i mezzi e gli strumenti legislativi per attuare il passaggio della gestione privata a quella di Stato, dando inizio a quel miglioramento del servizio che l'opinione pubblica reclamava. Senonché le polemiche si riaccesero quando si conobbero nel 1904 le reali intenzioni del governo che intendeva attuare la riforma senza provvedere a un'adeguata sistemazione dei problemi del personale, per di più il progetto conteneva alcuni articoli che toglievano ogni libertà d'azione ai ferrovieri. Fu allora che l'on. Nofri, il primo ferroviere eletto deputato, presentò un progetto di legge per la nazionalizzazione delle Ferrovie e la loro gestione autonoma mediante un consiglio di amministrazione nel quale doveva essere rappresentato anche il personale. Il governo presieduto dall'on. Giolitti si trovò nei primi mesi del 1905 a dover fronteggiare da una parte la lotta dei ferrovieri, tendente ad ottenere ampie garanzie per il trattamento economico e normativo, e dall'altra l'accanita resistenza delle società ferroviarie che non volevano rassegnarsi a rinunciare alle concessioni. Il 25 febbraio 1905 i sindacati dei ferrovieri iniziarono una particolare forma di agitazione detta «ostruzionismo» e che consisteva nell'integrale e scrupolosa applicazione del regolamento. Il gabinetto Giolitti si dimise e l'on. Fortis appena formato il nuovo governo presentò alla Camera il progetto di legge istitutivo delle Ferrovie dello Stato, che venne approvato il 22 aprile 1905 mentre era in corso lo sciopero generale dei ferrovieri.

Le richieste del personale, rivolte a conseguire con la nazionalizzazione il miglioramento delle condizioni economiche e sociali della categoria non furono accolte, ma l'azione decisa dei ferrovieri eliminò ogni residua resistenza al riscatto delle strade ferrate, facendo si che la costituzione delle Ferrovie dello Stato potesse essere salutata come una grande vittoria della volontà popolare.

**L'on. Nofri, il primo ferroviere-deputato. Le condizioni di lavoro dei ferrovieri erano particolarmente disagiate nelle zone malariche: ecco alcuni dei rudimentali mezzi di difesa messi in atto contro le malefiche zanzare.**

# FOLIGNO-ORB
# LA LINEA CHE N



IL REGIO COMMISSARIO GENERALE

PER LE PROVINCIE DELL'UMBRIA

Considerando che allo sviluppo delle locali ricchezze devesi da sul saggio Governo ...

...

DECRETA

Art. 1. È accordata al Municipio di Perugia l'autorizzazione di far procedere agli studi per una ferrovia che partendo dal confine delle Provincie Toscane nel punto in ... si terminerà la ferrovia Aretina, e passando presso la Città di Perugia, vada a ... giungere la ferrovia Centrale Romana.

Art. 2. Il Municipio stesso provvederà con le debite norme all'interesse dei proprietari sui terreni dei quali dovranno aver luogo i rilievi d'arte per l'effetto sopraenunciato.

È ordinato che il presente Decreto venga inserto nella Raccolta degli Atti Ufficiali di questo Regio Commissariato Generale, mandando a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare.

Dato in Perugia dal Palazzo del Governo questo giorno 29 Ottobre 1860.

IL REGIO COMMISSARIO GENERALE

G. M. PEPOLI

**Con questo decreto del 1860 fu autorizzata la costruzione della prima ferrovia che interessava l'Umbria, in quanto avrebbe toccato il capoluogo di Perugia. Si tratta della linea Cortona-Perugia, che poi fu prolungata fino ad Assisi e Foligno.**

Uno dei problemi fondamentali che dovette subito essere affrontato dopo la proclamazione dell'Unità d'Italia fu quello di creare quasi dal nulla, un sistema di vie di comunicazioni secondo un programma di costruzione di linee ferroviarie longitudinali che accorciassero le distanze fra Nord e Sud e collegassero le varie regioni tra loro.

A cento anni di distanza la stessa esigenza viene posta a base del programma di autostrade, assegnando a queste la stessa funzione propulsiva che ebbero le ferrovie dopo l'Unità. Il paragone è molto suggestivo, ma disancorato dalla realtà economica del paese che non può trascurare — come invece fanno alcuni uomini politici d'oggi — la funzione insostituibile delle ferrovie nel sistema delle comunicazioni. Se un confronto si vuol fare esso va riferito piuttosto alle lotte di campanile, alle battaglie dei tracciati, che adesso riguardano le autostrade, mentre cento anni fa investirono le strade ferrate.

Sebbene lo Stato cercasse di ispirarsi a una saggia politica nazionale — e ne diede la giusta prova quando rilevando le ferrovie private costituì le Ferrovie dello Stato — tuttavia non sempre, prima e dopo il 1905, i governanti, nell'attuare il programma di incremento della rete ferroviaria, si adeguarono al principio dell'interesse generale preminente sugli interessi locali e spesso, subendo pressioni parlamentari, furono costruite «ferrovie elettorali» (divenute poi «rami secchi») mentre altre di importanza nazionale vennero tralasciate.

Ancora oggi alcune linee ferroviarie presentano tracciati tortuosi e irrazionali, la cui origine non è legata a considerazioni d'ordine tecnico o economico, ma fu determinata da fattori esterni completamente estranei all'utilità del mezzo di trasporto. Così a volte il treno fu costretto a passare sui confini fra le grandi proprietà terriere oppure ad inerpicarsi verso centri di nessun interesse geografico-economico, tralasciando invece zone fiorenti e città importanti.

Un fervore di iniziative e di polemiche caratterizzano il periodo d'oro del treno. Per rievocare il clima acceso di quelle «lotte di campanile» basta narrare la storia di una ferrovia mai costruita, scegliendo a caso tra i progetti che non furono realizzati. Quello, per esempio, della «trasversale intermarina», che interessava l'Umbria, una regione che anche adesso si considera — e non a torto — la «cenerentola» in fatto di vie di comunicazioni.

* * *

Verso la fine del secolo scorso il problema delle comunicazioni nell'Italia centrale si credette risolto quando furono messe in piena efficienza le tre grandi linee ferroviarie che l'attraversavano in senso longitudinale e cioè l'*Adriatica*, la *Appenninica* e la *Tirrenica*, congiunte tra loro più tardi dall'Ancona-Orte e dalla Firenze-Pisa. Ma illustri e autorevoli uomini politici, rendendosi interpreti delle esigenze delle popolazioni, fecero più volte notare la necessità di una linea trasversale che congiungesse in una direttrice la più breve le tre dorsali, collegando l'Adriatico al Tirreno.

Uno dei principali assertori della ferrovia Ancona-Foligno-Orvieto-Porto Santo Stefano fu l'on. Angelo Valle, deputato di Grosseto; fin dal 1879, quando in Parlamento si discuteva la legge fondamentale delle costruzioni ferroviarie, ne sostenne la necessità, ponendone in rilievo, fra l'altro, l'importanza militare. Poi nel 1886 l'ammiraglio Carlo Alberto Racchia, che rappresentava al Senato la Toscana, in una lettera al sen. Saracco, presidente della commissione per le costruzioni ferroviarie, esponeva l'utilità della trasversale sottolineando la ripresa economica che dalla sua realizzazione sarebbe derivata alla Maremma grossetana e all'Umbria.

Ma le speranze di quel tempo andarono deluse. Gli uomini di governo non seppero vedere, al di là delle perorazioni, il disagio reale di interi paesi tagliati fuori dal mondo, non si resero conto che dietro uomini come l'amm. Racchia e l'on. Valle, vi erano le popolazioni di zone abbandonate per le quali la ferrovia rappresentava l'inizio della rinascita economica.

Agli albori del secolo il problema della costruzione della Trasversale umbro-maremmana era ancora vivo in tutto il centro d'Italia e nel 1905 si sviluppò in Umbria e nelle Marche un vasto movimento, che ebbe come centro propulsore Foligno, dove fu creato un Consorzio regionale per promuovere la costruzione della ferrovia intermarina.

Il comitato promotore, sotto la guida dell'avv. Buffetti-Berardi, sindaco di Foligno, iniziò la sua opera, sgombrando il terreno di lavoro da quelle questioni locali che avrebbero potuto inficiare il carattere prevalentemente nazionale della linea. Un mese dopo la costituzione del Consorzio, il 17 dicembre 1905, veniva indetto il «Grande comizio per la Trasversale umbro-maremmana». Per i cittadini di Foligno fu un avvenimento d'importanza storica; dal manifesto del sindaco appresero che al Teatro Piermarini si sarebbero dati convegno tutti i sindaci del-

PORTO S. STEFANO

l'Umbria, delle Marche e della Maremma, le associazioni popolari, i deputati e le autorità delle regioni interessate «affinchè la vagheggiata ferrovia divenisse presto un fatto compiuto».

I lavori del convegno si iniziarono in un'atmosfera di grande euforia e quasi tutti gli oratori che si succedettero alla tribuna, vuotarono il sacco della loro retorica. Per primo, dopo la lettura del telegramma augurale del Presidente del Consiglio Fortis, parlò, in rappresentanza del governo, il regio sottoprefetto; il suo discorso fu insieme un inno alla modernità, alla patria, alla viabilità, alla concordia che doveva produrre «il fatto eminentemente benefico della trasversale con la quale la dorica città digradante a specchio dell'Adriatico si sarebbe congiunta alla riva che già vide le rosse falangi di Garibaldi, a quella riva donde a bordo della nave «Piemonte» l'invitto condottiero ripetè il fatidico grido dei Cacciatori delle Alpi «Italia e Vittorio Emanuele».

E dopo di lui tutti, più o meno, inneggiarono alla «vaporiera che anelando nuove imprese» avrebbe reso quelle «verdi ubertose contrade, che sono già ricche di viti e di biade, centro di fabbriche e di mercati fiorenti». Non mancarono, tuttavia, nella discussione interventi impostati su argomenti solidi e aderenti alla realtà. L'on. Ciuffelli, deputato liberale di Todi, seppe sufficientemente documentare la utilità economica della linea, non tanto per le regioni attraversate, ma per la na-

# TELLO: N SI FECE

*di Renato Mattone*

ACQUAPENDENTE

zione intera, e il repubblicano Francesco Fazi, deputato di Foligno, attaccò con veemenza il governo per aver trascurato l'Italia centrale in materia di lavori pubblici e di costruzioni ferroviarie, mettendo in rilievo i vantaggi e l'incremento produttivo che la ferrovia avrebbe determinato in Umbria e specialmente nella Maremma.

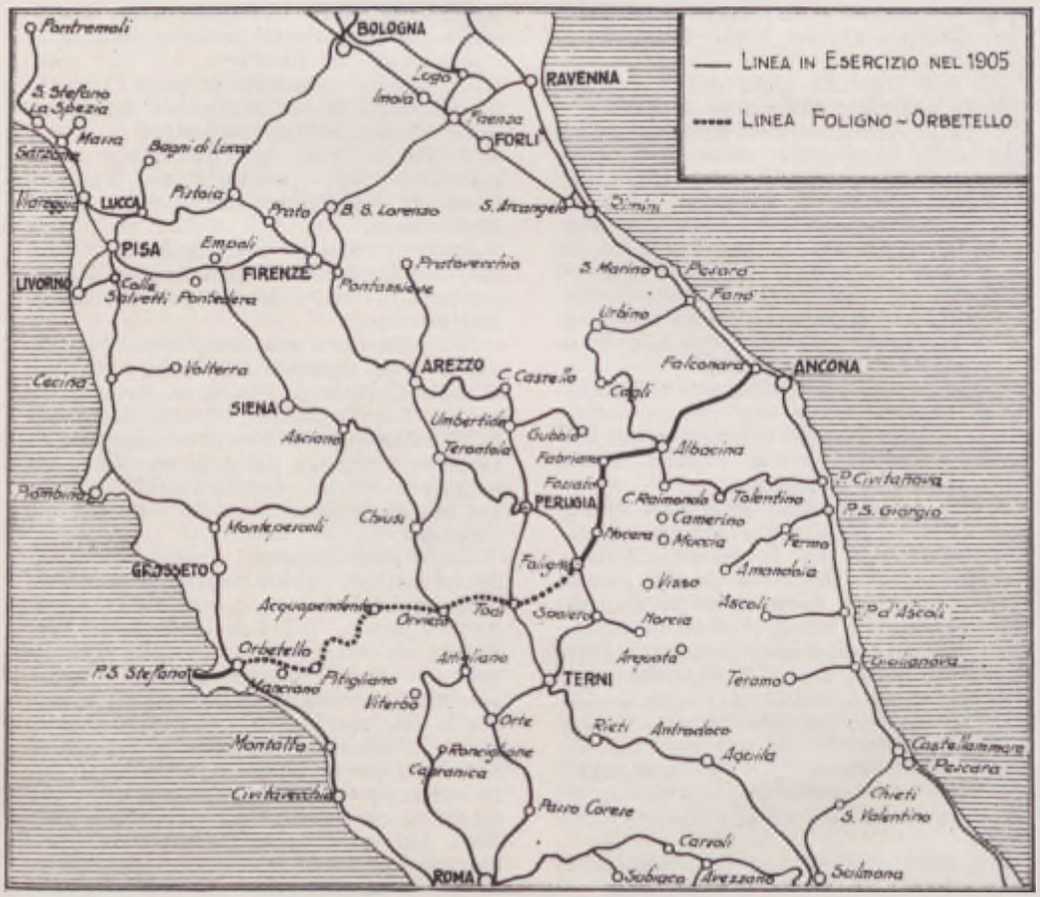
« Bisogna essere uniti! », disse Fazi, ma l'on. Angelo Valle, che già si era battuto venti anni prima per la strada ferrata, avvertì che non bastava l'unità d'intenti e la concordia, era invece necessario raccogliere l'invito di Mazzini per l'Unità d'Italia: « Agitate e agitatevi! »; occorreva cioè mobilitare l'opinione pubblica e

FOLIGNO

**Il tracciato della « trasversale umbro maremmana » che doveva congiungere Foligno a Porto S. Stefano avrebbe assunto una grande importanza nel sistema dei traffici dell'Italia Centrale. Doveva interessare cittadine come Orvieto ed Acquapendente per spingersi fino ad Orbetello e al mare.**

ORVIETO

**Per realizzare la ferrovia trasversale intermarina Ancona-Porto S. Giorgio, nel 1905 si sarebbe dovuto costruire soltanto il tratto Foligno-Orbetello (segnato a tratteggio nella cartina), essendo gli altri tronchi già in esercizio.**




suscitare una larga azione popolare che suffragasse l'azione dei deputati in Parlamento.

Nè mancò a Foligno l'accorato appello della desolata Maremma, espresso attraverso le parole dell'on. Ugo Sorani di Scansano. « Abbiamo avuto sempre in cima ai nostri pensieri — disse Sorani con accento che tradiva l'emozione — una linea ferroviaria che attraversando la Bassa Maremma, ne rialzasse le sorti morali ed economiche, fugando la malaria e l'isolamento in cui l'hanno cacciata l'incuria degli uomini. Eppure la Maremma, che non fu mai sorda all'appello della Patria, quella Maremma, in cui ogni zolla che calpestate parla eloquente della sua passata grandezza e fertilità, è oggi segregata dal mondo civile, non avendo neanche un palmo di ferrovia che l'attraversi, nè strade adatte per un buon servizio di messaggerie ».

Il Convegno di Foligno si chiuse con la approvazione dell'ordine del giorno da inviare al governo e i congressisti se ne partirono senza eccessive illusioni, ma con una segreta speranza nel cuore. Ma anche questa speranza andò delusa, perché la « vagheggiata ferrovia » non fu mai costruita. Due anni dopo il clamoroso convegno, i comitati umbro e maremmano per la ferrovia trasversale, si riunirono di nuovo a Roma per esaminare il progetto integrale della linea, redatto da un gruppo di valenti tecnici. Tutti si trovarono d'accordo sul tracciato della linea, ma non sul modo migliore per realizzarla: doveva pensarci lo Stato dato l'interesse nazionale della linea oppure bisognava costituire un consorzio per la gestione della costruzione e dell'esercizio della linea? Fu scelta questa seconda soluzione, tanto più che la linea era stata compresa nel piano regolatore e lo Stato aveva promesso il suo contributo. Senonchè quando si trattò di passare dai propositi ai fatti, sorse una divergenza di vedute tra i deputati e le personalità umbre, molti dei quali preferirono appoggiare la costruzione della Ferrovia Centrale Umbra Terni-Perugia-Città di Castello, che pur interessando la fertilissima vallata del Tevere non ebbe mai quell'importanza che certamente la « ferrovia mai costruita » avrebbe assunto nel sistema dei traffici dell'Italia Centrale.

Il Monumento a Re Ferdinando II che sorge all'interno dello stabilimento.

# 1843: SUA MAESTÀ ORDINÒ

Nel 1830, per volere di Re Ferdinando II, sorse in Torre Annunziata una piccola officina che doveva servire per la costruzione di materiale da guerra, opere meccaniche, trivelle per pozzi artesiani ed organi diversi per il naviglio governativo.

Sette anni dopo, lo stesso Sovrano, che tanto a cuore aveva il progresso di questa officina, volle trasferirla nella Reggia di Napoli per aver modo di visitarla spesso. Alla direzione tecnica di essa chiamò il giovane ufficiale Primo-tenente Luigi Corsi, che già in Torre Annunziata si era distinto nella conoscenza dei lavori di meccanica. Sovraintendeva all'officina il comm. Giuseppe Caprile, Segretario particolare del Re e dello Stato.

Nella nuova sede, alla piccola officina venne affidata, da parte della *Delegazione dei Reali Pacchetti a vapore*, la manutenzione e la riparazione dei navigli. Con il concorso della R. Fonderie di Artiglieria di Castelnuovo si costruì una macchina a vapore della potenza di 12 Cav.; un'altra macchina, della stessa potenza, fu costruita per una nave del banchiere Torlonia.

Nel 1840, poiché lo sviluppo dell'Officina aveva superato ogni aspettativa, venne decisa la costruzione di uno stabilimento di dimensioni ed attrezzature sufficienti «a tutti i bisogni della Guerra, della Marina e delle costruende Strade Ferrate». Infatti, il 3 ottobre 1839 era stata inaugurata la prima ferrovia del Regno ed erano già in progetto altre linee.

Si pensò in un primo tempo di sistemare i macchinari nella Casina Cinese, costruzione solida ed ampia attaccata al fabbricato Granili, ma inconvenienti di ordine diverso fecero scartare il progetto. Si pensò allora all'attuale Pietrarsa, località anticamente detta Pietrabianca, al confine dei tre Comuni di Portici, S. Giovanni a Teduccio e S. Giorgio a Cremano. (Nella eruzione del Vesuvio del 1631, la lava aveva raggiunto la zona, che proprio in quella circostanza aveva preso il nome di Pietr'Arsa).

In data 6 novembre 1840 fu emanato un decreto per l'acquisto del terreno, costituito da due pezzi di palude, uno appartenente al barone Mirra e l'altro alla famiglia Schiani, e li sorsero subito le prime costruzioni dell'Opificio. Nel 1844, da tale Ignazio Ignarra, fu acquistata, per ducati 1092, un'altra area adiacente alla prima, posta tra la spiaggia, il mare e la ferrovia, per costruirvi i magazzini annessi alla fonderia.

I lavori progredirono celermente: ben presto sorse anche l'Officina adibita alla lavorazione delle locomotive e l'intero complesso assorbì allora oltre 500 operai.

D'altra parte lo sviluppo del nuovo stabilimento doveva avvenire con molte cautele, per non suscitare il sospetto di altri Governi e *così provocare note d'informi e possibili impedimenti.*

Per il servizio della R. Strada Ferrata Napoli-Capua, apertasi all'esercizio nel 1843, il Governo borbonico aveva acquistato, tra il 1842 e il '43, dodici locomotive costruite in Inghilterra: otto della casa Roberto Stephenson, alle quali furono dati i nomi di *Zeffiro, Aligero, Veloce, Lampo, Rondine, Silfide, Eolo, Messaggero;* due dalla casa Longridge e C., coi nomi: *Impavido* e *Impetuoso;* due dalla casa Sharp e C., coi nomi: *Corridore* e *Novelliero.*

Ma con rescritto reale del 22 maggio 1843 fu ordinato: «E' volere di Sua Maestà, che lo stabilimento di Pietrarsa si occupi della costruzione delle locomotive, nonché delle riparazioni e dei bisogni per le locomotive stesse, degli accessori dei carri e dei wagons che percorrere devono la nuova Strada Ferrata Napoli-Capua.

La costruzione ebbe inizio nel 1845: ed i nuovi mezzi di trazione vennero modellati sulla locomotiva «Veloce» acquistata in Inghilterra e consegnata allo Stato borbonico il 18 ottobre 1843.

Il primo lotto di «*vaporiere*», complete di *tenders*, uscite dal nuovo stabilimento partenopeo portavano i nomi: *Pietrarsa. Corsi, Robertson, Vesuvio, Maria Teresa, Etna* e *Partenope.*

Anche nella stazione principale di Napoli della R. Strada Ferrata fu approntata un'officina per la manutenzione e costruzione dei veicoli e per le piccole riparazioni delle locomotive in servizio. Nel 1847 questa officina iniziò la costruzione di due «vaporiere»: i getti di ghisa di questi nuovi mezzi di trazione ed il *tender* furono realizzati a Pietrarsa. Dopo il 1850 fu qui costruito un secondo lotto di 10 locomotive: da una nota del Ministro delle Finanze dell'epoca, si rivela che l'ottava «vaporiera», la *Fulminante*, costò ducati 8324,68 ed il «tender» circa 2.000.

Nel 1859, presentatasi la necessità di disporre di tre locomotive di maggiore potenza da utilizzare sulla linea Presenzano-S. Germano con pendenza fino al 15 per mille, il Ministro delle Finanze entrò in trattative con un tale Beltrame per ordinare alla Ditta Wyss Exher di Zurigo, i nuovi mezzi di trazione. Ma in un rapporto del 21-12-1859 dirette al Ministro stesso è detto: «Sulla domanda di Beltrame per far venire dall'Estero le locomotive a doppia forza, si rassegna il Sovrano divieto al riguardo e l'ordine di eseguire tale costruzione a Pietrarsa». Così l'Officina si accinse a realizzare anche questi mezzi di trazione a tre assi accoppiati. Alla prima locomotiva portata a termine fu dato il nome di «Francesco II». Essa pesava tonn. 26,560 in assetto di servizio ed il *tender* tonn. 15,650.

* * *

I progressi fatti dallo stabilimento di Pietrarsa suscitarono vivo interesse in tutta Italia: dalla Toscana, da Parma e da altre parti della penisola vennero a visitarlo giovani mandati dai rispettivi governi per prendere nozioni di pratiche tecniche e di mestiere.

Anche illustri personalità di altri Stati mostrarono attenzione ed ammirazione per l'Officina. Nel dicembre del 1845, lo Zar Nicola I di Russia (di ritorno da Palermo, dove aveva accompagnato la Zarina Alessandra Federowna, venuta per la sua cagionevole salute a svernare in Sicilia) fu ospite a Napoli di Re Ferdinando II, il quale lo invitò a visitare lo stabilimento di Pietrarsa. Lo Zar restò letteralmente ammirato di tutto l'impianto ed ordinò al suo Ingegnere Echappar, presente alla visita, di rilevare la pianta dell'Officina, con la ripartizione delle macchine, per riprodurla nel cantiere russo di Kronstadt, che doveva allora impiantarsi.

Anche i Principi reali di Prussia ed i figli del Re Luigi Filippo furono espressamente invitati a Napoli per visitare lo stabilimento.

Nel settembre del 1849, Papa Pio IX, ospite di Re Ferdinando, si recò a visitare il reale Opificio di Pietrarsa, dove fu ricevuto dal Cardinale Riario Sforza, da S. E. il Marchese di Pescara e Vasto, cerimoniere maggiore, dal generale Fizzi, dal maggiore Corsi, direttore dell'Opificio, dal maggiore Sponsilli e da altri ufficiali superiori.

Erano stati impartiti ordini precisi affinché tutti gli operai rimanessero ai proprii posti di lavoro, ma «essi mal trattennero l'impeto del loro entusiasmo per vedere da vicino il Capo della Cristianità e, con vero delirio, gli evviva scoppiarono irrefrenabili». Il Papa visitò prima la sala meccanica, ove era in costruzione la grande macchina a vapore di 300 Cav., poi la fonderia, nella quale gli fu riservata una sorpresa nel momento stesso in cui transitava per l'ampio stanzone. Egli vide cadere, sotto i colpi del martello, la terra che avvolgeva il getto di bronzo raffigurante la sua effige ed

**L'Officina di Pietrarsa come appariva nel 1853. A destra è visibile la grande sala delle costruzioni; a sinistra, il reparto locomotive. Sorto per volere di Re Ferdinando II, lo stabilimento fu costruito in località anticamente detta Pietrabianca. Il nome attuale risale alla metà del 1600 allorché una eruzione del Vesuvio coprì di lava l'intera zona.**

# 7 LOCOMOTIVE *di Maltu*

una lastra pure di bronzo indicante il fausto avvenimento della visita. Sua Santità benedì l'opera e gli operai presenti, lodò altamente Re Ferdinando II, ringraziò il direttore Corsi e gli altri ufficiali e li ammise al bacio del piede.

Ecco il testo dell'iscrizione della lastra di bronzo unita al busto di Pio IX:

Pio IX Pontefice Massimo
cessate le generali sventure
facendo stanza in Portici
visitò
con l'augusto Fondatore
Re Ferdinando II
Il Reale Opificio di Pietrarsa
ed al loro cospetto
gli operai dello stabilimento
la statua fusero
XXIII settembre MDCCCXXXXIX

Tra i visitatori dell'Opificio vi fu anche il capitano Alfonso Lamarmora, inviato dal Re di Sardegna.

Il 9 settembre 1860 Giuseppe Garibaldi volle recarsi a visitare l'Officina napoletana. Vi giunse di buon mattino, senza preavviso. Mentre girava per i reparti guidato da un semplice guardasala, lo raggiunse il direttore Corsi, avvertito della visita. Gli operai facevano festa all'illustre ospite, e uno di essi si fece avanti e accusò il direttore Corsi di angariare i dipendenti. Il Generale chiese spiegazioni e il direttore precisò che il reclamante aveva in effetti subita una lieve punizione per la sua indisciplina nel laboratorio.

Garibaldi si rivolse allora all'operaio e disse in tono severo: « Chi male si comporta anche in tempi liberi, dev'essere punito ».

Il Principe Umberto di Savoia fu a Pietrarsa nel 1862 insieme al fratello. Vi ritornò nel 1868 e nel 1875 in occasione dell'inaugurazione dell'Esposizione Agraria di Portici.

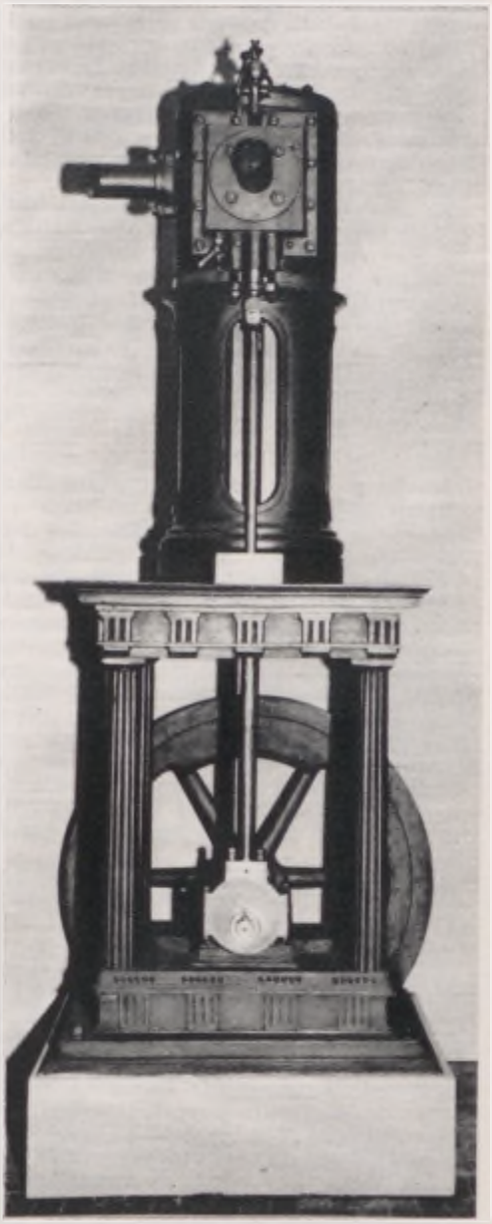
L'8 febbraio 1869 Pietrarsa fu onorata dalla presenza di Re Vittorio Emanuele II. Al suo ingresso in ogni padiglione dell'Officina fu salutato dagli operai con un triplice: « Viva il Re! ».

Dopo il 1860, il governo del nuovo Stato italiano, per avere una nozione precisa sul valore dell'Opificio e sulle sue reali possibilità di sviluppo in rapporto ai nuovi tempi ed alle nuove esigenze della Nazione, incaricò l'ing. Sebastiano Grandis, Ispettore d'esercizio delle Ferrovie dello Stato (conosciuto in Italia per aver collaborato alla direzione del traforo del Fréjus) di valutarne l'efficienza e di individuarne la destinazione più conveniente. La relazione dell'ing. Grandis non fu molto favorevole, sicché due anni dopo, prima il Ministro Sella e poi il Ministro Minghetti, tentarono inutilmente di *vendere* l'Opificio di Pietrarsa all'industria privata. L'impianto fu allora ceduto in affitto alla Ditta Jacopo Bozza, per un canone annuo di lire 46 mila.

Quando nel 1905 lo Stato Italiano tornò ad assumere la gestione delle linee di sua proprietà e riscattò le Ferrovie Meridionali, assorbì anche l'Officina di Pietrarsa. Negli anni seguenti furono apportati sensibili migliorie agli impianti, ai mezzi d'opera, al macchinario e furono perfezionati i processi di lavorazione per incrementarne la produzione.

Oggi Pietrarsa è una delle quattro Officine di « grande riparazione » della nostra Azienda. Grande riparazione di locomotive a vapore: di quelle macchine che sono legate all'epoca d'oro della ferrovia italiana e che si avviano oggi sui binari del tramonto.

Certo il vecchio impianto dovrà assumere prima o poi altri compiti: e siamo certi che li assumerà con piena fedeltà alla tradizione di competenza tecnica e di operosità, che hanno contraddistinto il lavoro delle generazioni avvicendatesi per oltre un secolo in uno dei più vecchi complessi dell'industria meridionale.



**La prima macchina a vapore costruita nell'Officina di Pietrarsa.**

Ferrovie dell'Alta Italia

ESERCIZIO

Servizio

della Contabilità e del Controllo

STATISTICA

Anno 1865

# IL PRIMO BILANCIO FERROVIARIO DELL'ITALIA UNITA

*Anche allora difficile il pareggio e notevoli le difficoltà economiche e finanziarie — Gli aumenti al personale e l'istituzione di nuove indennità dopo l'Unità — I viaggi di commiato degli Italiani a Torino non più Capitale ed i dati relativi al trasporto di quest'ultima a Firenze — Il problema degli oneri extra-aziendali e della concorrenza*

**di Renzo Marello**

Già Carlo Alberto, nel 1847, «ravvisava venuta l'opportunità di istituire un'Azienda apposita per le Strade Ferrate che si occupasse unicamente di si rilevante oggetto, staccandola dalle attribuzioni dell'Azienda Generale dell'Interno». Il nuovo organismo, che presa la denominazione di «Azienda Generale delle Strade Ferrate», per sopravvenute esigenze politiche (prima guerra d'indipendenza) fu però subito inquadrato nel Ministero dei Lavori Pubblici, istituito quasi contemporaneamente.

E' noto che in tutto il periodo dal 1848 fino al 1861 le Ferrovie dell'Alta Italia e del Sud Austria svolsero un'attività intensa per il trasporto di masse di uomini, di artiglierie e di munizioni; particolarmente attive furono le ferrovie piemontesi, la cui efficienza fece guadagnare all'esercito alleato quei pochi giorni che ebbero senza dubbio un peso decisivo sulle sorti della seconda guerra d'indipendenza.

Ad unificazione avvenuta, la materia ferroviaria — fino ad allora trattata quasi esclusivamente in funzione militare — impose la prevalente importanza dell'aspetto economico della sua gestione.

Ed allora i dirigenti del neocostituito «Servizio della Contabilità e del Controllo» (oggi Servizio Ragioneria) si misero le mani nei capelli, perché la situazione finanziaria del giovane Regno era veramente in tormentosa difficoltà ed anche l'amministrazione ferroviaria ne risentiva le conseguenze. Tale stato di cose era dovuto al fatto che le province annesse avevano dato, sì, alla causa nazionale un patrimonio di entusiastica fede, ma anche un complesso di debiti non meno considerevole.

Comunque il problema ferroviario era sentito in tutta la sua primaria importanza e si imponeva nelle discussioni alla Camera e nel Paese.

«Se le strade ferrate — scriveva il relatore parlamentare Cesare Correnti — sono per le altre Nazioni un mezzo di progresso, per gli Italiani sono i nervi e i muscoli del nuovo corpo, in cui deve incarnarsi l'anima della Nazione».

Per la sua soluzione il Governo del nuovo Regno, con la famosa legge sul riordinamento e l'amplificazione delle ferrovie, scelse il sistema di rispettare le concessioni già in vigore e di cedere in acquisto la rete dell'ex-Stato Sardo alla Società Lombarda, la quale, fusasi anche con quella dell'Italia Centrale, diede vita alla Società «Ferrovie dell'Alta Italia».

Il primo bilancio della nuova Società, quello del 1865 — oggetto di questo nostro esame — s'identifica quindi con il primo bilancio delle Ferrovie del nuovo Regno d'Italia.

Fra le sue cifre è facile trovare lirici richiami patriottici, risonante eco degli avvenimenti storici che oggi ci accingiamo a celebrare; anzi, si può affermare che le cifre stesse sono spiegate ed interpretate proprio alla luce di quei fatti.

* * *

Per quello che riguarda gli introiti, si inizia con l'osservare che, nonostante il movimento eccezionale determinato dal trasporto delle diverse Amministrazioni da Torino a Firenze, i prodotti nel loro insieme hanno subito ancora una diminuzione in confronto del 1864, passando da L. 31.327.725 a L. 31.083.981, con una differenza quindi di L. 243.744.

«Non v'ha dubbio che questa differenza sia insignificante se si considera l'importanza complessiva dei prodotti, ma è pur sempre una diminuzione; e nello attuale stato delle cose, mentre le ferrovie d'Italia dovrebbero essere in una via ascendente di prosperità in seguito alla unificazione politica del Regno, era da attendersi un aumento nei loro prodotti, ed un aumento tanto più sensibile, in quanto che i rapporti tra le diverse province, da sì lungo tempo separate, sembravano dover prendere una grande attività».

Due sono le principali cause permanenti che hanno determinato questo inatteso risultato: la prima è la grave crisi che da tanto tempo pesa sul commercio e sull'industria, non ancora risollevatisi dai provvedimenti restrittivi della Restaurazione; la seconda è la nuova imposta del «decimo», che colpisce i trasporti a grande velocità.

Altri due fatti particolari, inoltre, hanno contribuito in larga proporzione a nuocere ai prodotti del 1865: anzitutto la riduzione delle tariffe militari, che determinò una perdita di L. 199.240, e la diminuzione sempre crescente di quei trasporti sulla strada ferrata. «Sono economie — si annota — che fanno i Ministeri della Guerra, della Marina, dell'interno, e che alla fine dei conti paga il Ministero dei Lavori Pubblici a titolo di garanzia (oggi sovvenzioni del Tesoro). Sarebbe certamente assai preferibile per le ferrovie il lasciare aumentare i loro introiti senza che ne derivi danno alcuno allo Stato, affinché esse abbiano a ricorrere il meno possibile alla garanzia: in tal modo si eleverebbe il loro credito e sarebbe di molto migliorata la loro condizione».

In secondo luogo si ebbe, nel 1865, una epidemia di «cholera» (sic), comparsa dapprima sulla linea di Acqui, durante la stagione dei bagni, e successivamente su quella di Cuneo, Pinerolo, Susa, Biella, su quelle delle province del litorale, del centro e del mezzodì ed in quasi tutti i paesi esteri situati nel bacino del Mediterraneo. Così, dal mese di luglio sino a novembre, il movimento degli affari si ridusse allo stretto necessario: non vi fu circolazione di viaggiatori od invio di merci tranne nei casi che si potrebbero

**La locomotiva a vapore «Chiabrera» delle Strade Ferrate Alta Italia (1860).**

chiamare di forza maggiore, giacché l'entrata nei porti era interdetta alle navi e ciascun centro di popolazione si circondava di una specie di cordone sanitario.

Per combattere la diminuzione dei trasporti e rianimare il commercio nei limiti del possibile, facilitando le « transazioni », le ferrovie non esitarono a ribassare le proprie tariffe per il trasporto delle materie di uso più comune, come pure a togliere certi ostacoli che incagliavano lo sviluppo del traffico. Così per le derrate alimentari spedite a G. V. la tariffa venne ridotta quasi alla metà e per il ghiaccio si stabilì il prezzo speciale di 35 centesimi per vagone completo. Si crearono due nuove classi a L. 0,06 e L. 0,05 per tonnellata-chilometro per i combustibili, i materiali da costruzione, i minerali ed altre merci ancora.

Nella ulteriore contrazione degli introiti, si nota che a determinarla non è stato indifferente neppure il fattore della concorrenza che anche allora faceva risentire i suoi effetti, specialmente nelle regioni settentrionali, dove già si contavano molte manifatture e stabilimenti industriali. Ma quasi tutti si valevano, per la minor spesa, dei carrettieri ed anche dei loro propri carri per trasportare, dalle fabbriche al depostito e viceversa, sia le materie prime che i prodotti manifatturati.

In più le linee dell'Italia centrale furono gravemente danneggiate da due inondazioni che si verificarono consecutivamente negli anni 1863 e 1864. Soltanto la Piacenza-Pistoia risulta avere un bilancio altamente attivo, tanto che le previsioni permettono di affermare che essa diventerà l'arteria principale delle ferrovie italiane, quella che metterà in comunicazione le antiche con le nuove province.

Se da un lato dunque, per tutte le cause suesposte, si registra una flessione negli introiti, un considerevole aumento delle spese concorre pure d'altro canto a dilatare ancor più il saldo deficitario della gestione ferroviaria.

Anzitutto « havvi tutto a presumere » che alcune spese, tanto di amministrazione che di manutenzione, delle Ferrovie dello Stato dell'ex-Regno di Sardegna — per le quali il servizio finanziario era fatto a cura del Ministero delle Finanze — figurassero sotto altre categorie del Bilancio dei Lavori Pubblici, mentre la Società dell'Alta Italia non ha più la risorsa di simili girate. Infatti, con la divisione dei suoi servizi, chiara e ben demarcata, essa lascia a ciascuno i suoi carichi, che ripartisce secondo una nomenclatura di conti prestabilita, dalla quale nessuno può scostarsi, essendo soggetta alla più severa « controlleria ».

Si deve però riconoscere che se i « certificati di pagamento » (attuali ordini di pagamento) registrano importi sempre più vistosi da pagare, ciò è dovuto essenzialmente al fatto che la nuova Società aumentò sensibilmente la spesa per migliorare le condizioni della classe « più interessante e più laboriosa » del personale, cioé degli impiegati di rango inferiore e degli agenti di « basso servizio ».

Infatti, appena la Società entrò in possesso delle linee della rete piemontese e si rese conto della situazione, riconobbe che un gran numero di impiegati col titolo di manovali, pesatori ed anche di giornalieri erano mal pagati in ragione rispettivamente di L. 60, 70 e 80 al mese e che la maggior parte degli agenti di grado poco elevato non riceveva che L. 1,50 al giorno. La Società trovò che « era giusto ed equo di dare a questo personale almeno di che vivere » ed estese ad esso il trattamento usato presso l'ex-rete lombarda, che assegnava un minimo annuo di L. 1.200 all'impiegato avente nomina stabile e di L. 1,80 al giorno all'agente degli ultimi gradi. Questa « misura umanitaria » aumentò ben di Lire 18.704 la voce delle spese annue d'esercizio.

**Il Ponte sul Mincio dove terminava, nel 1865, la linea del Regno d'Italia.**

Per il personale di macchina poi venne istituito un premio sui risparmi sulle materie di consumo per la « untura » e l'illuminazione e sul combustibile (lignite valdostana e torba).

« A tutto ciò si deve ancora aggiungere che l'Amministrazione ferroviaria dell'ex-Stato Sardo non accordava indennità di sorta a quegli impiegati cui per ragioni di servizio o per promozione veniva cambiata la residenza, mentre la Società « Alta Italia » rifonde sempre ai propri agenti le spese determinate dai « traslocamenti » loro imposti ».

Fra le spese occasionali è posta in evidenza quella di 65.000 lire per il trasferimento da Milano a Torino degli uffici e dei 133 impiegati della Direzione dell'Alta Italia, mentre fra quelle impreviste è ricordato il deprezzamento degli « antichi approvvigionamenti, specialmente di combustibile, che esistevano nei magazzini a prezzi elevati e che si dovettero forzatamente consumare ».

Per quanto si riferisce alle Spese Generali, l'aumento è la conseguenza dell'imposta della Ricchezza Mobile da poco istituita la quale ascese nel 1865 a L. 283.942,10.

Dopo l'esame generale della situazione finanziaria, il rendiconto passa ad una analisi statistica di ogni linea, per ognuna delle quali, si può dire, viene redatto un piccolo bilancio. Ed anche in questa parte le considerazioni d'un certo interesse non mancano.

Ecco, per esempio, le espressioni che vengono usate per spiegare la recessione dei trasporti sulla rete piemontese: « Questa diminuzione ha evidentemente per causa principale il trasferimento della Capitale a Firenze. Infatti quando la sede del Governo era a Torino dava luogo a quel gran movimento di persone e di cose che si verifica sempre nella località dove risiedono la Corte, i Ministeri, le grandi Amministrazioni di un Regno.

D'altra parte le conseguenze non appariranno in tutta la loro evidenza che nel 1866, giacché è da notare che negli ultimi mesi del 1865 si è prodotto un movimento eccezionale di persone, che potrebbe chiamarsi di commiato ».

Con espressioni non meno accorate è descritto lo stato di quasi completa passività in atto sulla linea Milano-Peschiera confine, che subisce un danno immenso dalla « barriera dispotica » del Mincio. Ma « per buona sorte gli avvenimenti che si preparano fanno sperare che la Venezia farà ben tosto parte della madre Patria, e allora, resa all'Italia e alla libertà, riprenderà la sua vita, il suo movimento, il suo slancio, e ripararà prontamente i mali occasionati dallo stato di servaggio nel quale è tenuta da sì lungo tempo ».

L'arresto nella « marcia progressiva » dei prodotti verificatosi nel 1865 sulla linea Torino-Susa, che negli anni 1859, 1860, 1861 e 1862 registrò al contrario un movimento eccezionale, è spiegato invece con il rientro in Patria dell'Armata Francese, che per tutti quegli anni precedenti aveva lasciato delle guarnigioni in Piemonte.

Per la linea Piacenza-Bologna, si nota che essa attraversa paesi ricchissimi e che avrebbe dunque in sé gli elementi per un movimento viaggiatori e merci assai importante; ma « se l'industria ed il commercio non poterono recare che un contingente limitatissimo al traffico ferroviario, ciò dipendette dai cattivi Governi sotto i quali quelle popolazioni hanno sempre vissuto e che facevano ogni loro mossa per impedire che il progresso penetrasse negli uomini e nelle cose. L'annessione del 1860 alla Patria comune ha già modificato come per incanto tale stato di cose ».

Questo ardore del sentimento patriottico che, come si è visto, aleggia in tutto il bilancio e ne ispira le considerazioni, fa dunque sentire meno improba la fatica per la ricerca d'un irraggiungibile pareggio e consente al signor A. Devaux, Capo del Servizio della Contabilità e del Controllo, di concludere esprimendo questa speranza: « che l'orizzonte politico si rischiari, che il malessere generale e la crisi che ora pesano sull'Italia scompaiano, e le Ferrovie si troveranno largamente ricompensate dei sacrifizi che hanno fatto ».

E' superfluo sottolineare come, a cent'anni di distanza, queste parole acquistano un profondo valore e mantengono un particolare senso di attualità.

# IL MILITE IGNOTO

# DA AQUILEJA A ROMA

L'omaggio delle popolazioni al passaggio del convoglio. In alto: il treno in partenza da Aquileja.

***di Augusto Finocchi***

*Ottobre, 1921*

Nella Basilica di Aquileja, disposte ai lati dei due altari centrali, sono allineate le undici bare che racchiudono i resti di undici Caduti italiani, scelti a sorte fra le molte migliaia cui non fu possibile dare un nome.

L'interno della Basilica, nelle sue purissime linee ornate di antichi mosaici, appare colmo di fiori e di bandiere.

Il vero, il più profondo significato del rito affiora dalle parole vergate con mano infantile su un umile biglietto che ha accompagnato un fascio di undici crisantemi. Inviando quegli undici fiori, una bimba di Bassano, Ines Menegazzo, di sei anni, ha scritto: « Chissà che quei fiori non vadano a mio papà che morì e non fu ritrovato ».

Il corteo delle Madri e delle Vedove entra nel Tempio.

Sono donne d'ogni parte d'Italia, cui la Patria ha tolto il figlio o lo sposo senza poter restituire loro neanche una tomba sulla quale piangere e pregare.

Al loro passaggio la folla si inginocchia, si inchinano le bandiere.

Entrano nel Tempio e i loro volti mutano al cospetto delle undici bare. Come non accogliere la speranza, la tragica speranza che uno degli undici possa essere il figlio o il marito? Una madre cade in ginocchio e invoca un nome.

La cerimonia ha inizio: l'organo intona musiche liturgiche; le campane diffondono lenti rintocchi nell'aria limpidissima; nel cielo che vibra del rombo di lontane artiglierie, sfrecciano aeroplani militari.

D'improvviso è di nuovo silenzio.

Maria Bergamas, triestina, una delle Madri, avanza fino all'altare, accompagnata da quattro ufficiali decorati di medaglia d'oro.

La donna indugia con lo sguardo dolorosamente materno su ciascuna delle undici bare, poi pone il suo velo nero su una di esse.

Il rito è compiuto.

Ora il Milite Ignoto inizierà il suo viaggio da Aquileja a Roma. Alle Ferrovie dello Stato ed ai Ferrovieri italiani toccherà l'onore di effettuare il trasporto.

Uno speciale convoglio di diciassette carri è stato allestito per la circostanza e alla guida e alla scorta del treno sono stati designati esclusivamente Agenti decorati al valore militare; il Fuochista appunterà sul petto la medaglia d'oro, così come sul petto del Conduttore Angelo Destro si allineeranno ben tre medaglie d'argento e tre di bronzo.

Il carro che dovrà ospitare il Feretro, è stato realizzato su progetto dell'architetto Cirilli, e viene così descritto da un cronista dell'epoca: « ...Il vagone venne concepito in modo che la folla potesse vedervi, da ogni parte, il feretro. Il tetto è sorretto da quattro colonnette terminanti in faci. Sul tetto è adagiata una stele raffigurante la croce di guerra cinta da una corona di palme. Il cielo interno è stellato. Alla base delle colonnette si intrecciano fucili e si apre una pergamena con la semplice iscrizione in caratteri romani delle date 1916 e 1918... ».

Il convoglio, che sosta in un binario di transito poco distante dalla Basilica, parte da Aquileja il 29 ottobre. In questo primo tratto del percorso, la sua marcia si snoda solenne attraverso plaghe che ancora conservano vivo il ricordo della recente guerra e ovunque, lungo la linea, il popolo è schierato per tributare un devoto omaggio alla salma del Martire senza nome.

Il treno ora giunge in vista del Piave e sul ponte della Priula lo scavalca. Con gesto spontaneo e concorde, militari e ferrovieri, che compongono la scorta d'onore, gettano fiori nelle acque del fiume il cui nome è legato ad una delle pagine più belle della nostra storia.

Il cammino prosegue; da Aquileja a Udine, a Pordenone, a Treviso, a Venezia, la folla accorre, anche dai centri più lontani, a portare un commosso saluto alla salma del Soldato; e ovunque, si rinnovano le scene di accorato dolore di quanti, ignorando il luogo ove fu sepolto un loro caro, vengono a piangere su questa bara le loro lacrime confortate dalla pur tenue speranza che possa essere lui, proprio lui quel Fante cui la sorte ha riservato il premio d'assurgere a simbolo di tutti gli altri.

Così il gesto di quella madre che nella Basilica di Aquileja è caduta in ginocchio, invocando il nome del figlio, si ripete cento e cento volte, sempre disperato, sempre straziante.

Il treno avanza lentamente, sostando in quasi tutte le stazioni ove la folla attende in un tripudio di fiori e di bandiere.

Alle 20 il convoglio giunge a Venezia. Ora è fermo dinnanzi ad un superbo palco eretto nel cuore della stazione. Una lunga teoria di lampade, disposte lungo il binario d'arrivo, illumina il convoglio.

Il Patriarca ed il Capitolo di S. Marco vengono ad impartire la benedizione al Feretro, poi si aprono gli ingressi che danno sulle fondamenta degli Scalzi.

Da ore, il popolo è in attesa; il corteo che si snoda, gremendo calli, campielli e ponti, fin quasi a Rialto, inizia la lenta sfilata dinnanzi al carro; un omaggio che dura per oltre tre ore.

Il treno sosta tutta la notte a Venezia, poi riprende il suo viaggio alla volta di Bologna.

Ecco Mestre e Padova; qui anche gli uomini piangono; sono padri, sono fratelli di caduti, sono mutilati, sono combattenti d'ogni età.

Superata Padova, si è a Montegrotto, un paesino ove sono convenuti anche gli abitanti di molti centri vicini; il Capostazione parla alla folla: « Tutti in ginocchio! » egli conclude e il treno sfila adagio fra due ali di popolo genuflesso. Solo, in piedi, un sacerdote benedice il Feretro.

**In tutte le stazioni la cittadinanza si assiepò per salutare il transito della gloriosa salma.**

**Lo speciale carro funebre costruito per il trasporto.**

Il convoglio prosegue attraverso la campagna. Ancora gente lungo la linea, quasi ininterrottamente: sono contadini. I pagliai sono imbandierati e in cima ad essi svettano pertiche che portano infisso un elmetto tedesco A Monselice, la collinetta nereggia di folla e tutte le lampade sono abbrunate; al casello n. 93, dove il treno transita veloce, un gruppo di ragazzi, raccolti attorno a un tricolore, grida: « Evviva l'Italia! », mentre a Rovigo imbandierata, i fanti accolgono il convoglio con lo sfavillio di mille torce a vento. A Ferrara, un corteo di popolo che si stende per due chilometri, reca quattrocento bandiere ad inchinarsi dinnanzi al Milite Ignoto.

Ormai è sera. Il convoglio va rapidamente avvicinandosi a Bologna e qui la strada ferrata è illuminata dai fasci di luce dei proiettori militari. La folla ora s'è fatta muta e dai paesi, dalle campagne giunge la voce delle campane: si suona il « doppio » dei concerti di bronzo, caratteristico di questi luoghi.

La stazione di Bologna, il cuore ferroviario della Grande Guerra, è stato trasformato in un trionfale mausoleo, tali sono i fregi e gli ori e tanti i fiori, le bandiere e le luci folgoranti che danno risalto ai colori dell'addobbo.

Nel momento in cui il treno fa ingresso in stazione, tre razzi — uno bianco, l'altro rosso e il terzo verde — si levano verso il cielo a darne l'annuncio alla città, di lontano rispondono i rintocchi della campana del Podestà.

Per l'intera notte, Bologna tutta sfila dinnanzi alla bara e neppure l'ora mattutina fissata per la partenza del treno, impedirà alla folla di assistere al commiato del Milite Ignoto dalla città.

Poco prima dell'alba, è giunto da Milano un treno speciale recante gli stendardi della Cavalleria, i gagliardetti degli Alpini e le bandiere dei Bersaglieri. I Vessilli sono stati sistemati attorno alla bara.

Il treno è pronto a partire; ma data la enorme quantità di fiori e di corone caricate sui carri ed in considerazione delle sensibili pendenze della Porrettana, viene deciso di dividere in due il convoglio; una prima sezione comprenderà il Feretro e le vetture della scorta d'onore; una seconda sezione sarà composta da tutti i carri adibiti al trasporto dei fiori.

L'operazione viene rapidamente attuata e il viaggio del Fante riprende alla volta d'Arezzo, ove è prevista un'altra sosta notturna.

Il convoglio, accompagnato dal saluto di migliaia di contadini che sostano lungo il binario, per chilometri e chilometri, fin quasi alle falde dell'Appennino, ormai si avvia ad uscire di Romagna per scendere in Toscana.

A Pistoia, il treno è accolto dal fragoroso applauso della folla; a Montale lo saluta una sventolio di cappelli e di fazzoletti; a Prato, lo riceve come in un abbraccio il commosso entusiasmo degli operai ed infine Firenze, sfavillante di sole, che esprime al Martire il suo reverente omaggio, dando corda a tutte le sue campane; la voce della « Martinella » s'ode vibrare dalla Torre di Palazzo Vecchio.

Lungo i marciapiedi della stazione di Firenze un grande cartello saluta: « All'ignoto figlio del popolo che scende a Roma per l'apoteosi, reverenti, i ferrovieri fiorentini ».

Qui, il corteo che attende di poter rendere l'estremo saluto al Milite, si addensa lungo le strade che dalla Stazione van-

## *Milite Ignoto*

no in Piazza della Signoria. Tra i primi, in abito borghese, Luigi Cadorna.

E' già sera quando il treno riprende la sua marcia verso Arezzo. Ancora e dovunque si ripetono le commosse manifestazioni di genti accorse fin dai lontani paesi d'Abruzzo.

Fiaccole illuminano per lunghi tratti il cammino del Martire verso Roma, braccia si protendono in un muto saluto, baci di figli, lacrime di spose e di madri.

A S. Giovanni Val D'Arno, è l'urlo delle sirene delle fabbriche a salutare il Milite Ignoto; a Ficulle, un prete dirige una banda che esegue la Canzone del Piave; ad Allerona, il Capostazione si inginocchia e piange dinnanzi al Feretro, invocando il nome del figlio che non è più tornato dal fronte.

Ad Arezzo, la sfilata dinnanzi al Feretro era da poco cominciata, quando il corteo improvvisamente si è arrestato. Minuti d'attesa impaziente, poi, qua e là, qualche protesta. Ma è stata fatta passare la voce: «Gli orfani sono davanti alla bara!». Istintivamente, centinaia, migliaia di persone si sono inginocchiate; tutto il corteo s'è inginocchiato e quel muto gesto di umana solidarietà nel dolore ha suonato più alto di qualsiasi omaggio, di qualsiasi preghiera.

Il primo novembre 1921, il treno del Milite Ignoto giunge a Roma e sosta nella stazione di Portonaccio. Sono ad attenderlo migliaia e migliaia di persone che con difficoltà un imponente schieramento di forza pubblica e di esercito riesce a contenere.

La stazione è stata tramutata in una immensa serra e durante tutta la notte i romani sfilano in silenzio dinnanzi alla Bara del Martire.

La mattina del 2 novembre, l'epico viaggio che mai nella storia ebbe ed avrà alcunchè di simile cui poterlo, sia pur lontanamente, ragguagliare, si concluderà con l'arrivo della Salma a Roma Termini.

Qui, ad attendere il Milite Ignoto, vi sono il Re Vittorio Emanuele, i Principi reali e tutte le maggiori autorità dello Stato e del Governo.

Con felice intuizione, il comitato organizzatore della cerimonia, ha deciso che non si dovranno tenere discorsi celebrativi.

Il corteo reale, è giunto con qualche minuto d'anticipo sull'arrivo del treno. Il silenzio più assoluto regna sotto le alte volte della stazione.

Ecco il treno che avanza adagio; si ode l'ansimare leggero, quasi discreto della locomotiva; a quel rumore si sovrappone lo scatto delle truppe che presentano le armi .Si levano le bandiere.

Il treno finalmente si ferma.

Dal Re al più umile cittadino, tutti sono rigidi sugli attenti; poi, il Feretro viene rimosso dal carro e posto su una portantina che viene sorretta a spalla da dodici decorati di medaglia d'oro.

Dalla falde di Monte Mario, è ancora la voce cupa del cannone che si fa udire e che accompagna la bara del Martire Ignoto, mentre viene portata nella Basilica di Santa Maria degli Angeli. Qui sosterà fino al 4 novembre, giorno in cui verrà tumulata nell'Altare della Patria.

Sull'antica facciata della Basilica michelangiolesca, una mano ignota ha tracciato un'epigrafe:

Ignoto il nome — Folgora il suo spirito —
Dovunque è l'Italia — Con voce di pianto
— Dicono — innumeri madri
E' mio figlio!

Roma Ostiense 1944: si cerca di ripristinare un bina

# 1942 - 1945

***Mario Casacci:***

# IL TRENO CONTRO LA GUERRA

1839-1942: oltre un secolo di vita del treno in Italia. Centotre anni di lavoro, di espansione, di progresso: migliaia e migliaia di chilometri di binari che sorgono, fervore costante di nuove opere e di nuovi mezzi. La situazione politico-economica determina qualche momento di rilassamento, qualche pausa, ma sono presto superati e il treno riprende subito la sua corsa sui binari del progresso.

E si arriva al 1942: la guerra giunge ai confini del nostro Paese, li supera con la sua furia distruggitrice. Uno dei suoi obiettivi più ambiti è la ferrovia, l'intero sistema ferroviario in tutte le sue opere, dalle più importanti alle più modeste, dal grande viadotto al Deposito Locomotive, all'ultimo ponticello, all'ultima casa cantoniera.

Il lavoro di oltre un secolo per la costruzione della Rete, il lavoro di quattro generazioni di italiani, si frantuma, si polverizza sotto le bombe degli aerei, sotto i proiettili dei cannoni, sotto le cariche di esplosivo. Vi sono perfino macchine di guerra che strappano, rovesciano, spezzano una per una le traverse delle linee.

Le ragioni strategiche delle forze in un campo dicono che il treno è un mezzo

ella stazione sconvolta dai bombardamenti.

simo civismo. Forse bisogna rifarsi proprio a questi anni per intendere la funzione della ferrovia e dei ferrovieri, della loro vocazione sociale.

« Viaggiare ad ogni costo » è la parola d'ordine in una situazione di permanente emergenza: si viaggia nei giorni del caos che seguono l'8 settembre del '43, si viaggia nei mesi in cui la guerra risale dal Golfo di Salerno alla linea gotica, al Po.

Il treno trasporta i profughi, i fuggitivi, gli ammalati, i feriti, trasporta la farina ed i medicinali, trasporta soprattutto la nostra disperata speranza.

Non è facile dimenticare il treno degli anni 1943-44-45, allorchè una partenza aveva sempre dietro di sé motivi drammatici. Era pericoloso, scomodo, difficile viaggiare. Ma era anche tanta la fiducia nel treno, nei ferrovieri, che ci affidavamo a loro nella certezza che avrebbero fatto l'impossibile per farci arrivare.

Ricordo un viaggio da Bologna a Milano negli ultimi mesi del '44. Dall'alba, alcune centinaia di viaggiatori (e tanti erano i bambini, i vecchi, i feriti, gli infermi) eravamo accampati intorno ad una piccola stazione della periferia (Lavino, se ben ricordo) e negli immediati dintorni. Gente con l'animo, col volto, con gli abiti del 1944. Razionati il vitto, i tessuti, la speranza. Un'attesa ritmata dal sibilo delle sirene d'allarme che ogni tanto annunciavano l'arrivo di aerei da bombardamento.

Il treno sarebbe arrivato? Chissà. E avremmo trovato posto? Chissà. Eppure non c'erano alternative alla nostra speranza. O arrivava il treno o saremmo rimasti lì per giorni, per settimane.

La nostra lunga attesa non andò delusa: nel tardo pomeriggio il treno giunse e riuscì ad accoglierci tutti, quando a prima vista avremmo detto che c'era posto solo per la metà di noi.

Certo era un treno di guerra. Il materiale che lo componeva era stato miracolosamente sottratto alla furia dei bombardamenti che dieci, venti volte al giorno imperversavano sugli scali ferroviari di Bologna: una locomotiva 890, cui una scheggia di bomba aveva asportato buona parte della cabina, e venticinque carri merci tutti più o meno danneggiati dalle ultime incursioni aeree.

Ma noi vi salimmo con gratitudine, con affetto, con riconoscenza: quel treno valeva infinitamente di più del biglietto che avevamo pagato (ma quanti di noi avevano davvero acquistato un biglietto?).

E questa fu la piccola storia d'ogni convoglio che corse sui binari in quegli anni. Ogni treno un'avventura: un'avventura degli uomini che lo guidavano, un'avventura dei viaggiatori che lo gremivano.

Molti treni non arrivarono mai: si fermarono per sempre lungo la linea raggiunti dalle bombe o dalle raffiche di mitraglia degli aerei. Ma i viaggiatori superstiti trovarono più in là un altro convoglio che li aiutò ad avvicinarsi se non a raggiungere la mèta.

Quando tornò la pace, viaggiare fu più che mai un'insopprimibile necessità. I commerci paralizzati avevano bisogno di nuova vita, milioni di italiani dovevano di nuovo incontrarsi dopo lunghi anni di separazione.

E intanto la ferrovia era tornata indietro di cent'anni nella sua storia, montagne di rovine segnavano i tracciati di quella che era stata la nostra bella rete.

E il treno seppe allora affrontare con spirito pionieristico le inderogabili esigenze del Paese. Trasportava viaggiatori sui carri merci, sui bagagliai, sui tender, sulle locomotive e poi ancora sul tetto dei carri, sui predellini, sui respingenti.

Era stato il più vicino a noi nella lotta contro la guerra, era ancora il più vicino nell'ora in cui ricominciavano le opere di pace.

prezioso per chi ne dispone, pericolosissimo per gli avversari. E gli avversari allora fanno l'impossibile per distruggerlo, per ridurre la Rete a un cimitero di binari, di locomotive, di carri.

Tuttavia il treno non si ferma. C'è troppo bisogno di lui e non tanto per le forze combattenti quanto per la martoriata popolazione civile. Forse, se davvero il treno si fermasse, si fermerebbe anche la vita.

Invece la vita continua. Una vita difficile, stentata, pericolosa, drammatica, tragica. Una vita impossibile, assurda. Assurda come quei treni dalle locomotive crivellate di proiettili, dai vagoni semi sventrati, che continuano ad andare su binari malsicuri, su ponti improvvisati, lungo itinerari avventurosi.

Niente luce sulle vetture, niente acqua, niente riscaldamento. Possono mancare anche i vetri ai finestrini, possono mancare addirittura i sedili e quanto altro faceva parte di un comfort ormai dimenticato, impossibile.

L'importante è non fermarsi. Forse il viaggio durerà un'ora, un giorno, una settimana, ma sarà concluso.

E i ferrovieri? Stanno al loro posto, non si sono lasciati sopraffare da quella atmosfera di generale diserzione che in questi anni amari sembra la nota dominante di tanta parte della vita italiana. Se quei treni impossibili riescono a viaggiare, tra stazioni impossibili, lungo linee impossibili, lo si deve ai ferrovieri che mai come ora hanno saputo dare prova del loro spirito di sacrificio, del loro altis-

La guerra è finita: il treno fa l'impossibile per contribuire alla ripresa delle opere di pace.

# Così la stampa nel centenario

*In un arco di tempo abbastanza largo che va dall'anniversario della spedizione dei Mille fino alle celebrazioni di «Italia '61», numerosi articoli e saggi sono stati pubblicati su giornali e riviste per rievocare le vicende che portarono all'Unità d'Italia. E naturalmente non è mancato chi si è soffermato sul contributo essenziale dato dalle ferrovie prima all'unità politica e poi all'unificazione economica del nostro Paese.*

*«L'Italia si unì inseguendo la vaporiera». Con questo titolo, che rispecchia una verità storica, Antonio De Falco ha documentato su IL GIORNO il ruolo svolto dalla tecnica, e soprattutto dalla macchina a vapore, prima e dopo il 1860. La locomotiva diventò il simbolo di una battaglia di pionieri condotta sulla traccia indicata da Cavour che aveva assegnato al treno un posto di rilievo nella linea di sviluppo che egli aveva previsto fin dal 1846. Ma fu dopo il 1860, come ha riferito IL SOLE nella presentazione di una monografia del prof. Armando Sapori che si accese la febbre delle strade ferrate, le quali diedero un notevole impulso specialmente alle industrie del Nord, la cui ascesa il prof. Sapori fa coincidere con l'apertura della ferrovia del Gottardo nel 1882.*

*L'Italia meridionale, che pure aveva avuto la prima ferrovia nel 1839, era rimasta indietro nello sviluppo delle comunicazioni: lo ha ricordato il prof. Gastone Manacorda sull'UNITA', scrivendo che fu la costruzione delle ferrovie a consentire quella grande impresa di ammodernamento del Paese che impegnò l'opera dello Stato italiano per circa 30 anni dopo l'unificazione politica. La creazione della rete ferroviaria — scrive l'A. — è la base della rivoluzione delle strutture; senza di essa l'Italia non sarebbe divenuta un Paese moderno, non si sarebbe materialmente unificata; non sarebbe sorto un mercato nazionale delle derrate, delle merci, della mano d'opera. Non per nulla tutto il programma politico e sociale del Risorgimento era stato annunciato sin dal 1846 nel celebre scritto di Cavour: «Sulle ferrovie in Italia».*

*Tra le riviste che si sono occupate del contributo delle ferrovie all'Unità d'Italia, ricorderemo ancora LE VIE D'ITALIA che ha pubblicato un saggio del prof. Giorgio Candeloro e MONDO ECONOMICO che ha dedicato un numero speciale ai «Cento anni di economia italiana». In tale numero Salvatore Ravalli occupandosi delle attività terziarie e dei servizi scrive: «Lo sviluppo della rete ferroviaria ha accompagnato da vicino il moto di ascesa e di consolidamento dell'economia italiana, man mano che questa è andata passando da strutture e situazioni dapprima ristrette agli ambiti regionali, ad integrazioni via via più vaste, fino ad innestarsi nelle grandi direttrici internazionali dei traffici e degli scambi. Ora, anche se l'estensione e le dimensioni assunte da questo sviluppo alimentarono nel passato, ed alimentano ancor più oggi, critiche appuntate sulla scarsa produttività ed economicità di taluni tronchi della rete — la cui attivazione potè essere dovuta, a suo tempo, più a pressioni politiche o ad interessi campanilistici che a rigorosi presupposti economici — rimane tuttavia il fatto che, ove non si fosse compiuto, specialmente nei primi decenni dopo l'Unità, un rigoroso sforzo costruttivo in campo ferroviario, ne sarebbe stato certamente ritardato il progresso generale del Paese e non sarebbe stato facile conseguire la unità del mercato nazionale.*

*«Oggi le ferrovie si trovano ad essere incalzate dalla crescente concorrenza del mezzo automobilistico e di quello aereo, talché si pone ad esse, in primo luogo, l'esigenza di ricercare e di conseguire ad ogni costo una economicità di esercizio: strettamente associata, però, ad una elevata efficienza tecnica e funzionale. I problemi attuali appaiono, perciò, profondamente diversi da quelli di un tempo e coordinati ad una visione di insieme della economia dei trasporti, cui si connette la necessità di una politica unitaria ed organica, intesa a comporre gli attriti e i conflitti e a favorire una sempre più razionale divisione di compiti fra i vari mezzi.»*

**Renato MATTONE**

## AI LETTORI

**In questo numero speciale — dedicato al Centenario dell'Unità d'Italia — non compaiono le pagine: Notiziario di Villa Patrizi, D.L.F., Tutta Rete e le Rubriche fisse, la cui pubblicazione verrà ripresa dal prossimo numero. A giugno, pubblicheremo anche l'elenco dei vincitori del Concorso «Pasqua '61».**


## TESTI PER LA PREPARAZIONE AI CONCORSI DELLE F. S.

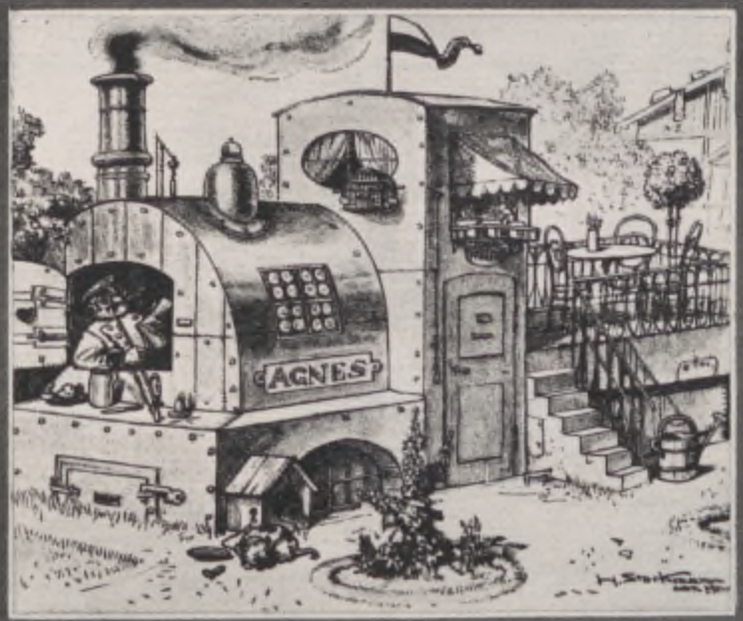
Il Manuale per la preparazione ai concorsi di ASSISTENTE DI STAZIONE e CONDUTTORE, compilato dagli Ispettori Capi, a. r. Dott. E. Caioli e Rag. T. De Renzis, ha riportato il successo che meritava. Perfezionato e completato attraverso 11 edizioni, esso rappresenta la più efficace guida per i candidati di buona volontà, mettendoli rapidamente in grado di superare la non facile prova. Coloro che non ne fossero ancora provvisti potranno farne richiesta mediante versamento di **L. 1550** sul conto corrente postale n. 1/25891, intestato a Teodosio De Renzis, Via Polvese, 4 - ROMA.

Degli stessi autori è il testo per la preparazione al concorso a MANOVALE (III edizione), anch'esso molto pregevole per chiarezza e compiutezza di trattazione. (Prezzo **L. 700**).

**ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA** chiedete catalogo a colori VR/5 contenente 100 ambienti, inviando L. 120 in francobolli. Mobili d'arte antico. Materassi garantiti a molle Imeaflex. Consegna ovunque gratuita. Pagamenti anche rateali. **PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AL PERSONALE F.S.** - Scrivere chiaramente: cognome, nome, professione, indirizzo, forma di pagamento gradita od ambienti desiderati alla **MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA - CARRARA.**

# TRENI TRA L'UMORISMO E LA SATIRA

Da questo momento, signori, non muovetevi più: stiamo entrando in galleria. Se doveste perdere un braccio o una gamba, l'amministrazione ferroviaria sarebbe in grave difficoltà per ritrovarle, perché il tunnel è molto buio.



1861
L'ITALIA
VIVA
UNA
1861

VOCI DELLA rotaia

Anno IV - N. 6
GIUGNO
1961

A CORRENTE CONTINUA L'ALESSANDRIA-MODANE

# 3000 VOLT AL CONFINE FRANCESE

L. 40
FRANCIA 0,40 Nf
BELGIO 4 Fr.
SVIZZERA 0,30 Fr.

VOCI DELLA rotaia

ANNO IV - N. 6 - GIUGNO 1961

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.

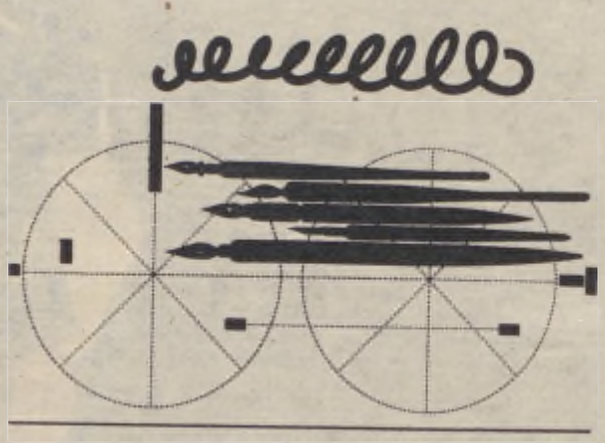
Stampatore: APOLLON - Via Tiburtina 1292 - Roma - Tel. 419.026. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957

**ABBONAMENTI ANNUI**

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia NF 4
« VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 3.800 Francia NF 20 - Belgio Fr. 365.

**ALTRE PUBBLICAZIONI FERROVIARIE**

BOLLETTINO FFS (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. s. 8 (L. 1200).



**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.

## LETTERE AL GIORNALE

Il Manovratore Eugenio BONINI, in servizio alla stazione di Arona, ci invia una lettera dalla quale stralciamo alcuni brani:

« Appellandomi al senso di democrazia che vi distingue, sono a pregarvi affinché — tramite il nostro giornale — siano prese in considerazione le umili parole di una categoria che tutto ha sempre dato all'Azienda senza nulla chiedere e siano fatte giungere a chi di competenza. Non vi sembra che sia ora di pensare al personale addetto alle manovre? Si trovi il modo di dare a costoro, che lottano sia col sole, col buio, con la pioggia, con la neve e che assolvono delicate e rischiose mansioni, un segno tangibile di riconoscimento ».

*N.d.R. - Giriamo, per competenza, al Servizio interessato, la lettera da noi riprodotta in sintesi. Quanto afferma il Manovratore Bonini corrisponde a verità solare. Il personale addetto al gravoso e pericoloso lavoro di manovra, rappresenta veramente la « fanteria » dei nostri Scali, per cui ci auguriamo che la nostra Azienda voglia esaminare benevolmente la possibilità di dare ai « manovratori » una prova tangibile della sua umana comprensione.*

## TRADIZIONI NOSTRE

### *Medaglia d'argento a un « berretto rosso » aretino*

Il Capo Stazione di 1ª cl. a.p. Carlo Magi, della Stazione di Arezzo, è stato insignito della medaglia d'argento al valor civile con la seguente motivazione: « Con pronta decisione ed eccezionale coraggio, interveniva in soccorso di un viaggiatore che, aggrappato allo sportello di un treno in movimento, correva grave pericolo di cadere sotto le ruote del convoglio. Afferrato il pericolante, riusciva con esso a gettarsi nel brevissimo spazio intercorrente tra il binario ed il marciapiede, impedendogli con il proprio corpo qualsiasi movimento che avrebbe causato la fine di entrambi. Le pesanti vetture continuavano intanto a sfilare a pochi millimetri dai corpi dei due, lacerando i vestiti del coraggioso soccorritore ».

La cerimonia della consegna della decorazione ha avuto luogo ad Arezzo, alla presenza del Sindaco, del Vice Prefetto dr. Chiti, del Direttore Comp.le di Firenze, ing. Bagnoli, di altre autorità cittadine e ferroviarie, e di un folto pubblico. Nella circostanza ha parlato l'ing. Bagnoli il quale, dopo essersi cordialmente compiaciuto con il Magi, ha ricordato che il gesto da lui compiuto mantiene viva la nobile tradizione degli alti valori umani di cui in ogni tempo hanno dato prova i ferrovieri italiani. Discorsi di elogio sono stati pure pronunciati dal Vice Prefetto e dal Sindaco.

### *Premiato un deviatore fiorentino*

Nel corso di una significativa cerimonia, il Direttore Comp.le di Firenze, ing. Bagnoli, ha consegnato un premio in denaro ed una lettera di encomio del Direttore Generale, al Deviatore Aligi Lander, il quale è riuscito a scongiurare una sciagura ferroviaria nella stazione di Firenze S.M.N.

Mentre il Lander si trovava al suo posto di lavoro nella cabina della Stazione, si accorse che un treno « postale » proveniente da Milano, non avendo rispettato il segnale di arresto, si dirigeva verso un incrocio di binari all'esterno delle pensiline, nello stesso istante in cui stava per sopraggiungere un direttissimo proveniente da Roma. Con pronta decisione, istradò il « postale » sull'unico binario della stazione rimasto libero in quel momento, evitando in tal modo la collisione dei due treni.

L'ing. Bagnoli ha avuto per il Lander parole di vivo elogio ed ha sottolineato la prontezza e l'alto senso di responsabilità dimostrati dal deviatore nella circostanza. E' stato anche elogiato il rimanente personale della cabina, composto dai ferrovieri Arcangelo Carbonari, Gino Pasquini, Valerio Barbetti ed Otello Cencetti.

## IN COPERTINA

**L'attesa elettrificazione della Milano-Torino è ormai un fatto compiuto e così pure la trasformazione del sistema di alimentazione sulla Modane-Torino-Alessandria, dove la « 3000 volt » ha sostituito la « trifase ».**

**Le nuove opere sono state inaugurate il 4 giugno scorso, con l'intervento del Ministro dei Trasporti On. Spataro e del nostro Direttore ing. Rissone.**

**Nella foto: il convoglio inaugurale alla stazione francese di Modane.**

**INAUGURATE DAL MINISTRO SPATARO**

# T. E. SULLA MILANO-TORINO

Torino, giugno.

*Nel denso ciclo di manifestazioni che in questo periodo hanno luogo a Torino per celebrare il primo centenario dell'Unità italiana, si è molto opportunamente e degnamente inserita — il 4 giugno u.s. — la inaugurazione della nuova linea elettrificata Milano-Torino e della trasformazione del sistema di trazione, dalla corrente trifase alla continua, sulla Modane-Torino-Alessandria.*

*Erano presenti il Ministro Spataro, reduce dalla XIII Conferenza di Vienna dei Ministri dei Trasporti d'Europa, il Direttore Generale ing. Rissone, il Vice Direttore Generale ing. Cirillo, il Senatore Corbellini, i Direttori Compartimentali di Milano e Torino e numerose altre Autorità ferroviarie, civili e militari. Rilevante è stato anche l'intervento di Funzionari delle ferrovie francesi, guidati da monsieur Hébert, Vice Direttore Generale Aggiunto della S.N.C.F.*

*Un elettrotreno speciale, nella mattinata, ha portato le Autorità da Milano a Torino. Qui ha porto loro il benvenuto il Sindaco della Città, il quale ha rilevato l'importanza delle opere appena ultimate e dei conseguenti miglioramenti apportati alle comunicazioni ferroviarie del Piemonte.*

*Dopo i discorsi dell'ing. Rissone e di monsieur Hébert, ha preso la parola l'on. Spataro. Il Ministro, dopo aver accennato agli importanti provvedimenti straordinari che il Governo sta per sottoporre all'approvazione del Parlamento per l'ammodernamento ed il potenziamento dei servizi ferroviari, ha detto: «Si tratta essenzialmente di un piano plurivalente di investimenti, la cui realizzazione sarà effettuata nel corso dei prossimi anni, in quanto non breve è il tempo necessario per la costruzione del materiale nelle Officine e per la messa in opera dei nuovi impianti lungo le linee».*

*L'on. Spataro ha proseguito facendo presente che, mentre da un lato occorre del tempo per realizzare tali opere di ammodernamento e di potenziamento, d'altra parte ogni anno la popolazione aumenta e — con il migliore tenore di vita dei cittadini — aumenta il numero dei viaggiatori.*

**Nelle foto: il convoglio inaugurale a Vercelli. Il Ministro Spataro taglia il tradizionale nastro alla sottostazione di Salbertrand.**

# 3000 VOLT SULLA MODANE-ALESSANDRIA

Un gentile omaggio della popolazione di Salbertrand al nostro Direttore Generale.

*« Ad esempio, nel 1960 — ha detto il Ministro — sono stati serviti dalle ferrovie 400 milioni di viaggiatori, sono stati trasportati 56 milioni di tonnellate di merci per un complesso di circa 16 milioni di tonnellate-chilometro, sono stati effettuati giornalmente circa 9 mila treni: queste sono le cifre da tener presenti quando ci si vuole occupare delle ferrovie ».*

*Nel pomeriggio, i convenuti hanno proseguito per Modane, dove il benvenuto è stato loro dato dal Vice Prefetto della Savoia.*

*Durante il viaggio da Milano a Torino, l'accoglienza delle popolazioni al treno inaugurale è stata particolarmente calorosa in tutte le stazioni; addirittura commovente quella dei valligiani della Val Susa, e in specie di Salbertrand. All'arrivo delle Autorità, che hanno qui inaugurato la nuova sottostazione elettrica, tutto il Paese era presente: gente di ogni età, scolari con le bandierine, alpini con la loro banda musicale e ragazze nei tipici costumi della vallata.*

*Queste manifestazioni dimostrano quanto erano attese le opere inaugurate; l'averle portate a termine nell'anno centenario dell'Unità d'Italia assume a Torino ed in tutto il Piemonte un significato particolare.*

**Renzo MARELLO**

**Entusiasmo e musiche per il treno inaugurale in sosta a Livorno Ferraris.**

# le nuove elettrificazioni

L'elettrificazione della Milano-Torino e la trasformazione del sistema di alimentazione elettrica dalla corrente trifase a quella continua a 3.000 Volt sulla Modane-Torino-Alessandria e diramazioni, attivate il 28 maggio, mentre vengono ad accelerare le comunicazioni del settore nord-occidentale della rete, contribuiscono notevolmente a migliorare alcune relazioni internazionali.

Le linee sono inserite su due itinerari di grande traffico: l'uno, Sicilia-Napoli-Roma-Genova-Torino-Modane, dalle regioni meridionali della Penisola conduce al resto dell'Europa occidentale; l'altro, Trieste-Venezia-Milano-Torino-Modane, unisce l'Europa Orientale alla Francia ed alla Spagna per la via più breve. Su questi itinerari il traffico era andato sempre più aumentando fino a saturare la potenzialità di varie tratte ed era facile prevedere per l'avvenire un incremento di traffico ancora più consistente, in relazione anche alla graduale attivazione del Mercato Comune Europeo.

Il principale ostacolo ad un potenziamento delle linee era costituito, sulla Genova-Torino-Modane, dalla trazione trifase alla tensione di 3.700 Volt ed alla frequenza ferroviaria di 16,7 periodi secondo, dato che il resto della Rete è elettrificato a corrente continua a 3.000 Volt; e sulla Milano-Torino dalla trazione a vapore, sul tratto Novara-Torino.

Le locomotive a corrente trifase sono dotate di poche velocità rigidamente invariabili (proprio per le velocità di regime, le locomotive trifasi non consentono recuperi) con un massimo condizionato a valori relativamente bassi a causa della complessità delle condutture di contatto, che presentano punti particolarmente deboli in corrispondenza degli scambi.

Aggiungasi che gli impianti ed i mezzi di trazione erano ormai vecchi di alcune decine di anni.

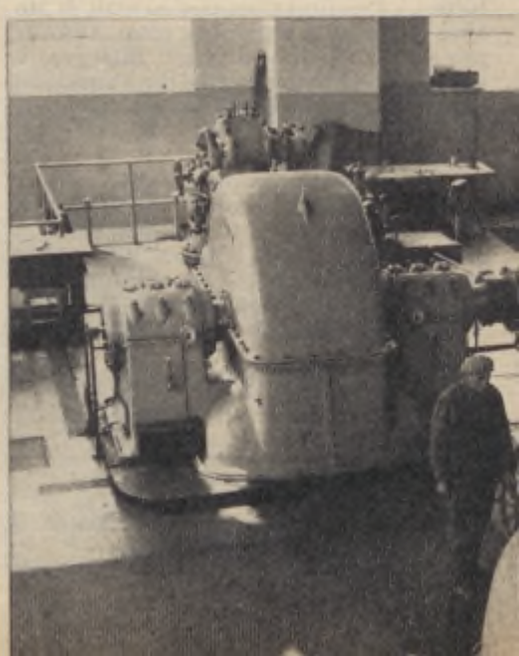
Né era opportuno costruire nuovi locomotori trifase e potenziare le centrali di produzione di energia alla frequenza ferroviaria, che è di 16,7 periodi al secondo, mentre in tutto il Paese ed anche nel resto della rete le centrali producono energia alla frequenza industriale di 50 periodi al secondo. In ogni caso, non si sarebbe eliminato il punto di frattura tra le linee liguri-piemontesi, elettrificate a corrente trifase, e le altre linee, elettrificate a corrente continua.

Gli svantaggi della trazione a vapore, specie se effettuata su un tratto inserito su linee già elettrificate, sono troppo noti per doverne parlare ancora. Vale solo la pena di accennare ai notevoli perditempo per il cambio dei mezzi di trazione e la parziale utilizzazione del materiale e del personale di condotta.

Questi svantaggi sono stati ora eliminati. C'è da rilevare subito che la trasformazione del sistema di alimentazione sulla Alessandria-Torino-Modane non ha ancora risolto il problema della Sicilia-Roma-Genova-Modane, in quanto rimane ancora esercitato a trazione trifase il tratto Genova-Alessandria, la cui trasformazione sarà completata nel gennaio del prossimo anno, unitamente a quella della Genova-Savona.

L'elettrificazione della Torino-Milano è stata effettuata in tre fasi: nel 1947 la

La centr



A Novara è ormai di scena la T.E.

La popolazione dei centri situati sulla tratta Torino-Modane è accorsa compatta a visitare i nuovi impianti.

Milano-Rho, nel 1960 la Rho-Novara ed ora la Novara-Torino.

La trazione elettrica su questa linea ha portato a riduzioni medie di percorrenza di 15' tra Torino e Milano e di circa un'ora e mezza tra Milano e Modane. Il risparmio annuo di carbone sarà di circa 51.000 tonnellate.

Tra le opere realizzate nell'ultima fase sono le condutture di contatto per uno sviluppo complessivo di circa 290 km. di binario, due sottostazioni elettriche a Settimo e Santhià, una sottostazione di trasformazione a Nichelino (Torino) per l'interconnessione fra le reti primarie F. S. alle tensioni di 130 KV e 60 KV, una conduttura primaria alla tensione di 130 KV da Borgaretto a Novara, 8 fabbricati alloggi per 64 appartamenti. Inoltre sono stati adeguati gli impianti di segnalamento e sicurezza (apparati centrali elettrici del tipo a itinerari nelle stazioni di Torino Dora, Settimo, Chivasso, Vittuone e Bivio Castelrosso e del tipo a leve singole nelle stazioni di Torino Stura, Livorno Ferraris, Magenta e Ponte Ticino), quelli di telecomunicazione e di illuminazione delle stazioni; sistemati i Depositi Locomotive di Torino e Bussoleno, nonché il ponte sul torrente Malone.

La spesa affrontata per l'elettrificazione della Torino-Modane è stata di 8.950 milioni con l'impiego di 1.100.000 giornate di mano d'opera.

Altri 3.930 milioni saranno spesi per l'acquisto di 22 locomotori e 5 coppie di elettromotrici.

Degno di rilievo è il fatto che nelle stazioni di Chivasso, Santhià e Vercelli le sospensioni delle linee di contatto, anziché su pali e mensole, sono su catenarie trasversali, il che comporta una minore quantità di sostegni da porre tra i binari delle stazioni, una maggiore visibilità dei piazzali e la possibilità di eseguire entro certi limiti eventuali spostamenti dei binari stessi.

Le linee sulle quali è stato trasformato il sistema di alimentazione elettrica dalla corrente trifase a 3.700 Volt e 16,7 periodi al secondo in quella continua a 3.000 Volt sono: Modane-Torino (km 81 a d.b. e km 24 a s.b.); Bussoleno-Susa (km 8 a s.b.); Torino-Alessandria (km 90 a d.b.); Torino-Torre Pellice (km 47 a s.b.) con diramazione Bricherasio-Barge (km 12 a s.b.); Trofarello-Chieri (km 9 a s.b.); Trofarello-Carmagnola (km 16 a d.b.). Un totale quindi di 287 km, dei quali 187 a doppio binario e 100 a semplice.

Le riduzioni medie di percorrenza realizzate sono di 15' sul tratto Modane-Torino e di 10' sul tratto Torino-Alessandria. Quando sarà realizzata anche la trasformazione della Alessandria-Genova si potranno ottenere riduzioni di percorrenza di circa un'ora e mezza tra Modane e Genova.

Le opere che si sono rese necessarie sono state: sette sottostazioni elettriche (Bardonecchia, Salbertrand, Bussoleno, Collegno, Trofarello, S. Damiano d'Asti e Solero); una conduttura primaria alla tensione di 130 KV, lunga km 90, tra la sottostazione di interconnesione di Nichelino e quelle di Solero e Valenza; un allacciamento primario alla tensione di 60 KV, lungo km 1,5, fra la sottostazione di Nichelino e le vicine preesistenti terne F.S.; la trasformazione della centrale idroelettrica F.S. di Bardonecchia, che produrrà ora energia alla frequenza di 50 periodi al secondo anziché di 16,7 come precedentemente; 10 fabbricati alloggi per complessivi 77 appartamenti. E' stato, poi, effettuato l'adeguamento degli impianti di sicurezza (apparati centrali elettrici del tipo a itinerari nelle stazioni di Bardonecchia, Meana, Chiomonte, Salbertrand e Asti e del tipo a leve singole nelle stazioni di Candiolo e None); di segnalamento, telecomunicazione ed illuminazione dei piazzali e dei marciapiedi. Notevole, in questo campo, l'impianto di illuminazione elettrica e per usi di forza motrice, della galleria del Frejus.

Importanti le sistemazioni dei piazzali delle stazioni di Bardonecchia, Ulzio, Meana, Chiomonte, Exilles, Salbertrand, Bussoleno, Asti e Carmagnola.

Meritano particolare menzione gli accorgimenti tecnici adottati per eseguire i lavori di trasformazione delle linee senza interrompere il traffico. Si è proceduto in tre fasi. Nella prima, sono state costruite le nuove sottostazioni elettriche e quindi si è proceduto ad eseguire i necessari allacciamenti di alimentazione distaccando quelli delle sottostazioni trifasi. Le linee di contatto sono quindi rimaste a due fili. Per assicurare la captazione della corrente da parte dei locomotori a corrente continua sono stati montati, su questi mezzi, speciali pantografi allargati.

La seconda fase, che è già iniziata, consiste nell'avvicinare i due fili in modo da poter impiegare sui locomotori organi di presa normali.

La terza fase, che sarà attuata però solo sulla Modane-Torino-Alessandria, per consentire le elevate velocità, comprenderà la vera e propria trasformazione delle linee di contatto.

Per la trasformazione delle linee, di cui si è prima parlato, sono stati spesi 9.080 milioni, cui debbono aggiungersi altri 8940 milioni per l'acquisto di 59 locomotori e 4 coppie di elettromotrici a corrente continua.

Le giornate di mano d'opera impiegate sono state in complesso circa 1.100.000.

**Michele DARD**

donecchia.

VARATO L'ORARIO 1961-62

# IN 64 ORE DA ROMA A MOSCA IN W.L.

**Il nuovo orario ha realizzato dei miglioramenti in campo interno e internazionale, ma un più decisivo passo in avanti potrà essere compiuto se il Governo assegnerà gli annunciati stanziamenti**

Rispetto allo sviluppo dato negli ultimi anni alle nuove comunicazioni ed all'aumento delle velocità commerciali, il nuovo orario segna un po' una battuta d'arresto.

La insufficienza del parco carrozze — il cui incremento non è stato pari allo sviluppo del traffico — e di elettromotori e locomotive elettriche, ha impedito di realizzare una parte di quei miglioramenti che erano stati studiati per alleviare qualche deficienza manifestatasi su alcune relazioni di maggiore importanza.

Per quanto riguarda le velocità commerciali, salvo gli acceleramenti, ed anche questi solo parziali, conseguiti sulle linee di nuova elettrificazione come la Milano-Torino e su quelle trasformate dal sistema elettrico trifase a quello della corrente continua, come la Modane-Alessandria, si sono dovuti prevedere, in genere, degli allungamenti di percorrenza, in alcuni casi anche sensibili, per neutralizzare in gran parte i numerosi perditempo dovuti a lavori alle linee ed agli impianti, nonché un certo peggioramento delle velocità commerciali dei treni.

Se l'aumento dei treni-km a carattere permanente è stato inferiore a quello attuato nell'orario del 1960 (1341 treni-km giornalieri contro 4480) purtuttavia anche il nuovo orario ha realizzato dei miglioramenti quantitativi in campo interno ed internazionale.

Nel campo delle comunicazioni internazionali, la principale innovazione è costituita da una nuova serie di «Trans-Europ-Express», realizzati con treni elettrici policorrenti svizzeri che entreranno in esercizio dal 1° luglio p.v. Si tratta di moderni complessi capaci di percorrere linee elettrificate a corrente monofase e continua e quindi in condizioni di passare da un sistema ad un altro di esercizio senza fermarsi.

Questi treni, confortevoli e modernamente arredati, avranno 3 elementi a grande ambiente ed a corridoio centrale, con complessivi 126 posti a sedere tutti di 1ª classe, oltre ad 1 elemento per il servizio di ristorante e bar per 57 persone, ed un quinto elemento comprendente la cucina, il servizio di bagagli, gli impianti di trasformazione dell'energia e gli ambienti per il personale del treno.

Tali mezzi effettueranno, sulla linea di Chiasso, due coppie di treni giornalieri fra Zurigo e Milano, denominate rispettivamente «Gottardo» e «Ticino».

Fermeranno soltanto a Como in Italia e Lugano in Svizzera. Rispetto al treno più celere, effettuato con carrozze sullo stesso percorso, guadagneranno quindi 30 minuti raggiungendo la velocità commerciale di 73,5 km-ora, che è abbastanza buona se si considerano le forti pendenze da superare e il tracciato della linea.

Gli stessi mezzi effettueranno una coppia di treni fra Parigi e Milano via Vallorbe-Sempione, denominata «Cisalpin». Disimpegneranno servizio a Domodossola, Briga, Losanna e Digione. Il treno TEE 792 avrà corrispondenza a Briga per Berna con arrivo nella Capitale Svizzera alle 18.58.

Compiendo il percorso di km 821 in 8 ore esatte, realizzeranno perciò una velocità commerciale di 102,6 km-ora, di poco inferiore a quella dei nostri treni «Freccia del Vesuvio» Milano-Napoli e «Settebello» Milano-Roma, che è di 105,3 km-ora.

Con l'attivazione di questi nuovi treni TEE si salda così la rete dei TEE italiani, «Ligure» Milano-Marsiglia, «Mont-Cenis» Milano-Lyon, «Lemano» Milano-Ginevra, «Mediolanum» Milano-Monaco con gli altri TEE che fanno tutti capo a Parigi o a Zurigo — ad eccezione dei 2 treni «Rhein-Main» Amsterdam-Frankfurt (M) — e «Saphir» (Londra) — Ostende-Frankfurt (M).

Per i transiti di Ventimiglia e Modane la situazione del nuovo orario non si è discostata da quella del precedente.

Grazie alla elettrificazione della linea Arona-Alessandria la coppia dei treni periodici estivi 213 e 216 in arrivo da Domodossola, anzichè su Milano è stata istradata direttamente su Genova, riducendo la percorrenza di circa 1 ora e mezza fra Domodossola e Genova.

Un nuovo servizio di treni «autocuccette» si effettuerà bisettimanalmente fra Parigi e Milano P.V. dal 24 giugno al 24 settembre con arrivo e partenza da Milano nei giorni di domenica e venerdì.

Il treno «Riviera-Express», del transito di Chiasso, con carrozze dalla Germania e dall'Olanda per Ventimiglia, durante l'orario estivo guadagnerà circa 1 ora in arrivo a Genova ed altrettanto nel senso Sud-Nord in partenza da Genova; mentre il treno «Italia-Express», per lo stesso transito, oltre le attuali carrozze dalla Francia, dal Belgio, dall'Olanda e dalla Scandinavia per Roma avrà anche una carrozza di 2ª classe da Berlino per Roma, via Francoforte.

Per il transito del Brennero, a sussidio dell'«Alpen-Express», sono stati incrementati, in alcuni giorni della settimana, i servizi estivi da Monaco a Ve-

rona e da Ancona a Verona o Monaco a sussidio del «Brennero-Express», mentre il treno «Dolomiten-Express» è stato specializzato esclusivamente a destinazione della Riviera Adriatica.

Attraverso il transito di Tarvisio è stata realizzata una nuova coppia di treni estivi fra Vienna e Venezia con carrozze dirette, a percorso diurno, anche per Milano, a mezzo dei treni 507 e 504 prolungati fra Tarvisio e Udine.

Con le ulteriori elettrificazioni attivate sul percorso fra Tarvisio e Vienna è stato possibile realizzare degli acceleramenti nella coppia di treni «Austria-Italia-Express», (notturna sul percorso austriaco); ma il maggiore acceleramento, circa un'ora, è stato realizzato sulla coppia di treni «diurni» fra Vienna e Venezia con la quale circola, per la prima volta, un servizio diretto di carrozze letti dell'Unione Sovietica fra Mosca e Roma, che compie l'intero percorso di km 3213, il più lungo dei servizi interessanti l'Italia, in circa 64 ore, tenendo conto della differenza dei fusi orari (2 ore).

La carrozza circola tre volte la settimana d'estate e due volte d'inverno e disimpegna servizio di WL con posti di 1ª e 2ª classe (turistica). Il cambio dei carrelli, essendo lo scartamento sovietico più largo del nostro, avviene in modo sollecito e senza disturbare i viaggiatori nella stazione di frontiera di Brest-Litowsk. L'orario è il seguente:

Mosca p. 18.40 (giorno A) Varsavia p. 19.30 (B) Vienna p. 11.20 (C) Roma a. 8.45 (D).

Roma p. 21.30 (giorno A) Vienna p. 21.55 (B) Varsavia p. 13.30 (C) Mosca a. 15.05 (D).

Durante il periodo dell'orario estivo la carrozza parte da Mosca nei giorni di martedì, giovedì e domenica e da Roma nei giorni di mercoledì, venerdì e domenica, mentre d'inverno partirà da Mosca il martedì e la domenica e da Roma il mercoledì e venerdì.

Per il transito di Poggioreale, in conseguenza degli acceleramenti ottenuti sulle linee delle Ferrovie Jugoslave con l'impiego di locomotive Diesel, è stato possibile collegare i treni 8 e 7 fra Belgrado e Poggioreale, con i nostri treni PT TP a Trieste. Si è così ricostruito l'antico «Direct-Orient» con carrozze dirette limitate, per ora, al percorso Belgrado-Venezia e viceversa.

Vediamo ora quali sono le principali innovazioni nei servizi interni, anche se di modeste entità per i motivi esposti nella premessa.

Sulla linea Torino-Roma il treno 1 ripristinato fra Torino e Genova ha consentito di migliorare la marcia del treno «Roma-Express» ed il servizio locale Torino-Genova con un orario più adeguato alle esigenze dei viaggiatori in partenza da Torino.

Sulla Milano-Roma-Reggio-Sicilia è stato prolungato il periodo di effettuazione del treno «Conca d'Oro» Milano-Palermo ed istituito, nell'alta stagione estiva e per le festività di Natale e Pasqua, un nuovo direttissimo, a sussidio del treno S.M. («Freccia del Sud»).

Fra Genova e Milano è stata modificata l'impostazione dei treni rapidi del mattino per meglio adattarli alle esigenze dei viaggiatori. Il rapido R. 542 parte alle ore 7.02 da Genova (alle 5.50 da Sestri Levante nel periodo estivo) per arrivare a Milano alle ore 8.47 mentre con arrivo a Genova alle 9.50 anzichè alle 10.20 come nel cessato orario.

Inoltre una nuova coppia di treni estivi collega Milano alla Riviera di Levante, a sussidio dei treni 170 e 167A.

Il completamento della elettrificazione a c.c. della tratta Novara-Torino ha consentito di ridurre mediante la percorrenza di treni fra Milano e Torino, già effettuati a vapore, di circa 15 minuti. Il treno R.90, Venezia-Milano, prosegue come direttissimo 590 fino a Torino realizzando un nuovo servizio diretto Venezia-Torino ed assicurando il proseguimento da Milano dei viaggiatori in arrivo alle 10.42 col rapido da Trieste e Venezia. Anche il treno 185, anticipato in partenza da Torino, ha realizzato un acceleramento di oltre 20 minuti fino a Venezia mentre il treno 411 è stato ritardato da Milano alle ore 12.05 per il proseguimento dei servizi diretti da Genova che erano assicurati col cessato orario a mezzo del treno 185.

In conseguenza dell'anticipo del treno OS il treno 198 è stato ritardato alle 20.12 da Venezia venendo così a costituire l'ultima relazione serale per Milano.

Allo scopo di migliorare le comunicazioni notturne estive del Piemonte con l'Adriatico e le Puglie è stata realizzata una nuova coppia di treni.

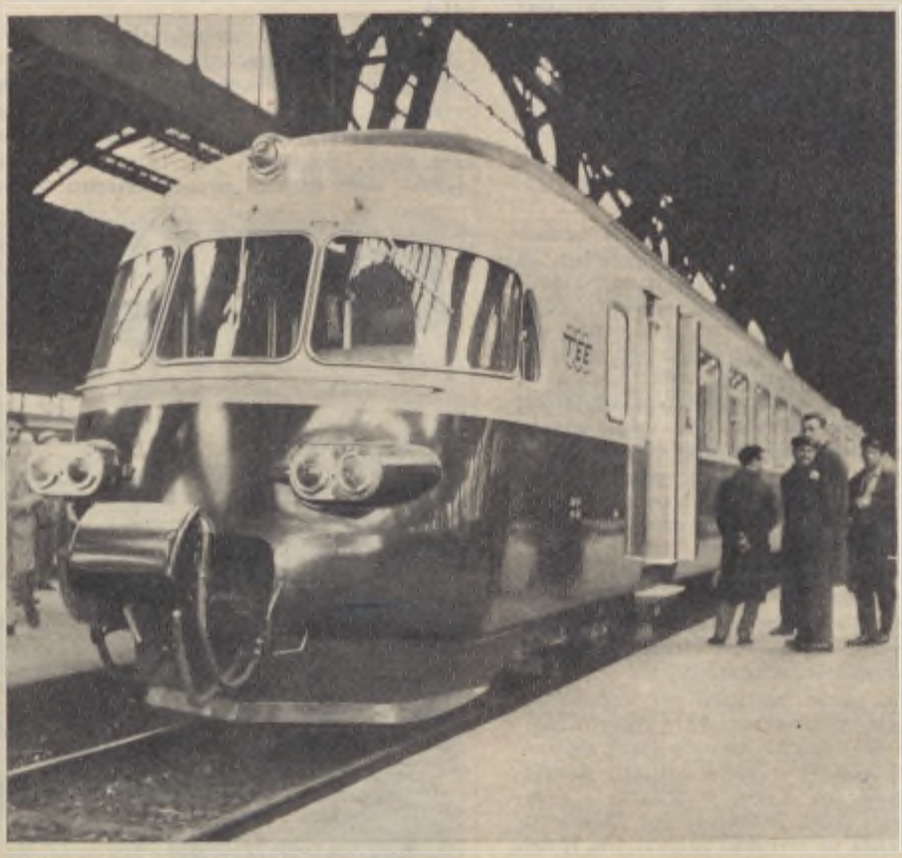
Inoltre il treno 154 per Milano anzichè da Pescara è stato reso originario da Foggia, con partenza alle 7.20.

Sulla linea Roma-Napoli, per tutto l'orario estivo, circola una nuova coppia di treni direttissimi, 887 e 880.

Tra le altre comunicazioni a carattere estivo istituite col nuovo orario, è da segnalare una nuova coppia di treni fra Firenze e Viareggio, via Montecatini; una coppia di treni elettromotori, di sola prima classe, per un celere collegamento fra Milano e Livorno via Pontremoli, ed un'altra coppia di treni elettromotori, festivi, denominata «Freccia dell'Elba» fra Firenze e Piombino in collegamento col servizio marittimo per l'Isola d'Elba.

La coppia di treni rapidi elettromotrici Bologna-Foggia, di sola prima classe, prolungata durante il periodo estivo fino a Bari, è assicurata dalle nuove elettromotrici con aria condizionata e con servizio di ristorante. Mano mano che ve ne sarà la disponibilità, tali elettromotrici verranno impiegate per sostituire il materiale meno confortevole oggi utilizzato per servizi importanti di 1ª classe.

(continua alla pag. seguente)



**Nelle foto: Il T.E.E. policorrente svizzero delle relazioni «Gottardo» - Interni della carrozza-letto in servizio tra Roma e Mosca. - Durante il viaggio ogni scompartimento della carrozza-letto può diventare soggiorno.**

## IL NUOVO ORARIO

Anche il servizio delle cuccette ha subito un ulteriore sviluppo con la consegna all'esercizio di altre carrozze.

* * *

Molto si è parlato in questi ultimi tempi pro e contro le ferrovie prendendo lo spunto da qualche inconveniente di esercizio, che è comune a tutti i mezzi di trasporto, o da irregolarità nella marcia dei treni, dovuta generalmente a cause di forza maggiore o a deficienze dell'esercizio ferroviario conseguenti a insufficienza di stanziamenti od a controproducenti economie operate spesso sui bilanci della nostra Azienda nei decorsi anni.

Sembra ora che provvedimenti di Governo siano stati decisi per rimediare, speriamo in misura adeguata, a queste manchevolezze del passato e quindi c'è buona speranza che già dall'orario 1962-63 si possa riprendere con maggior fiducia il cammino verso un decisivo miglioramento dei servizi, già intrapreso con grande entusiasmo, ma forse con eccessivo ottimismo. Difatti i nuovi stanziamenti renderanno possibile l'incremento dei lavori di ammodernamento e potenziamento delle linee e degli impianti; l'aumento, in maniera più adeguata, del parco materiale per viaggiatori (carrozze e mezzi leggeri) nonché dei mezzi di trazione elettrici e diesel, destinati a sostituire gradualmente i treni a vapore sulle linee che non saranno per ora elettrificate. Si potrà inoltre contare, per l'orario del prossimo anno, sulla completa trasformazione a corrente continua delle linee trifasi Alessandria-Genova, Voghera-Arquata, Alessandria-Novi-Tortona e Genova-Savona; sull'attivazione del raccordo di Granarolo che consentirà a diversi treni importanti delle linee Torino-Roma e Milano-Ventimiglia di raggiungere direttamente dalla linea di Mignanego la stazione di Genova P.P. senza toccare Sampierdarena, ed infine sul completamento del raddoppio Monterosso-Corniglia, nella zona delle Cinque Terre.

**Roberto LENZI**

**Alcuni scompartimenti della carrozza-letto Roma-Mosca comprendono tre posti letto.**

# VIAGGIATORI A 4 RUOTE

**Il modello della Motonave « Appia » entrata in servizio sulla linea Brindisi-Corfù-Igumenitsa.**

*Nelle sue recenti forme di evoluzione, il turismo automobilistico propone spesso una originale collaborazione col treno, per cui l'autista e l'automobile diventano insieme viaggiatori ferroviari.*

*Ad esempio, il turista del nord Europa che visita l'Italia vuol disporre della propria auto, ma non intende più affrontare un viaggio di trasferimento di migliaia di chilometri.*

*In effetti, se è vero che l'auto potrà risultargli indispensabile per una minuziosa visita al nostro Paese, è altrettanto vero che il lungo raid attraverso l'Europa (ove di per sé non abbia scopi turistici) costituirà solo un disagio ed una perdita di tempo. Si pensi per esempio al viaggio notturno in auto, faticoso e snervante, che tra l'altro non consente di vedere niente del paesaggio. E, d'altra parte, il limitato tempo a disposizione, spesso non consente di viaggiare solo di giorno, come si conviene al turismo automobilistico.*

*In Europa, da qualche anno a questa parte, si è creata così la possibilità di inoltrare a mezzo ferrovia le auto a seguito dei viaggiatori. Esistono numerose relazioni che collegano i principali centri dei vari Paesi e assicurano inoltre le comunicazioni tra Stato e Stato, utilizzando a tal fine non solo i treni ordinari viaggiatori, ma anche treni speciali, che hanno assunto la denominazione di auto-couchettes.*

*Questi convogli sono composti da carrozze letti e carrozze cuccette e da appositi carri sui quali le auto caricate seguono i rispettivi proprietari.*

*I treni auto-couchettes circolano normalmente nelle ore notturne, in modo che, all'arrivo, il viaggiatore fresco e riposato sia in grado di iniziare immediatamente il suo viaggio in automobile.*

*L'Italia, paese turistico per eccellenza, è notevolmente interessata a questo traffico. Già da qualche anno, infatti, un servizio del genere è stato attuato permanentemente tra Roma e Milano e viceversa con i treni ordinari: dal 1960, e limitatamente al periodo estivo, tra Roma e Bolzano. Quest'ultima innovazione ha incontrato in particolare il favore tra il pubblico dei turisti che si propongono di percorrere in auto le incantevoli valli dolomitiche e di scendere nei versanti svizzero e austriaco.*

*In collegamento, mi sia concesso dire, « euroferroviario » si è avuta poi la circolazione di veri e propri treni auto-couchettes tra Ostenda e Milano, largamente frequentati specie da turisti inglesi e belgi.*

*Per l'anno in corso, si è compiuto in questo settore un altro importante passo in avanti, poiché oltre ad un nuovo treno auto-couchettes Parigi-Milano, è prevista la circolazione di un treno Milano-Brindisi.*

*Per i « turisti-con-auto-al-seguito » la Società di Navigazione « Adriatica » ha costruito per la linea Brindisi-Corfù-Igumenitsa una nave speciale, attrezzata, appunto, per il trasporto delle vetture. Questa nave, poiché il suo itinerario costituisce un ideale proseguimento della*

**Il nuo**

*omonima via consolare, è stata chiamata « Appia ».*

*Il servizio sulla linea sarà inoltre assicurato dalla motonave Egnatia all'uopo approntata dalla Hellenic Mediterraneam Lines.*

*Con tali treni, opportunamente collegati tra loro, il turista può viaggiare con la sua auto da Londra a Parigi, a Milano, fino a Brindisi e di qui con l'« Appia » raggiungere la Grecia.*

### Andata

| | | | |
|---|---|---|---|
| Sabato | *Parigi L.* | p. | 17.00 |
| Domenica | *Milano P.V.* | a. | 7.00 |
| Sabato | *Ostenda* | p. | 17.30 |
| Domenica | *Milano P.V.* | a. | 10.00 |
| Lunedì | *Milano P.V.* | p. | 0.28 |
| Lunedì | *Brindisi M.ma* | a. | 15.15 |
| Lunedì | *Brindisi* | p. | 22.15 |
| M/N Martedì | *Igumenitsa* | a. | 9.45 |
| Martedì | *Patrasso* | a. | 18.45 |

### Ritorno

| | | | |
|---|---|---|---|
| Lunedì | *Parigi L.* | a. | 9.50 |
| Domenica | *Milano P.V.* | p. | 21.50 |
| Lunedì | *Ostenda* | a. | 11.35 |
| Domenica | *Milano P.V.* | p. | 19.25 |
| Domenica | *Milano P.V.* | a. | 13.12 |
| Sabato | *Brindisi M.ma* | p. | 22.40 |
| Sabato | *Brindisi* | a. | 17.00 |
| M/N Sabato | *Igumenitsa* | p. | 7.15 |
| Venerdì | *Patrasso* | p. | 22.00 |

*I treni Parigi-Milano e Ostenda-Milano, nonché la M/N tra Brindisi e Patrasso circolano anche in giorni diversi da quelli indicati ma senza reciproca coincidenza.*

*Per affrontare in modo conveniente ed economicamente vantaggioso il trasporto delle automobili sui treni auto-couchettes, le F.S. hanno realizzato carri a due piani, in grado di portare un numero notevole di macchine, il che consente una notevole riduzione della spesa. E' auspicabile così che questo servizio si intensifichi ulteriormente, portando un nuovo concreto contributo ai rapporti tra strada e rotaia.*

**G. MELODIA**

. aut.

**COL NUOVO IMPIANTO A. C. E. I. A LIVORNO CENTRALE**

# UN TELEVISORE PER IL CONTROLLO DEI P. L.

Il nuovo dispositivo recentemente attivato a titolo sperimentale nella stazione di Livorno Centrale, permetterà forse di avviare a definitiva soluzione il problema del controllo a distanza dei passaggi a livello. Nella cabina di comando del nuovo impianto A.C.E.I. è stato installato un monitor televisivo, sul cui schermo è visibile il passaggio a livello così detto « degli acquedotti ». L'operatore del banco può così controllare in ogni momento la situazione sull'attraversamento stradale ed in particolare all'atto della chiusura delle barriere.

Sono evidenti i vantaggi che un tale controllo comporta. Mentre non potrà più accadere che si abbassino le barriere al momento in cui un autocarro sta attraversando i binari (ed è questo un caso che si è spesso ripetuto), nella eventualità di ogni altro imprevidibile incidente potranno attuarsi immediati provvedimenti di emergenza.

**La nuova Cabina A.C.E.I. di Livorno. E' visibile sul quadro di comando lo schermo del « monitor » per il controllo del P.L.**

Questo nuovo dispositivo di controllo, come abbiamo accennato, è stato attivato alla stazione di Livorno contemporaneamente al nuovo impianto A.C.E.I.

Il nuovo apparato centrale, che è costato 400.000.000 di lire, è del tipo a pulsanti d'itinerari, e consiste in un grande quadro ed in un modernissimo banco di comando, collocati nell'ufficio dei dirigenti del movimento. La centralizzazione del sistema di sicurezza è consentita da 2.500 relais con 25.000 contatti elettrici, collegati con una intricatissima rete di conduttori per una lunghezza di 250 Km, e cavetti multipli fino a 30 conduttori per ognuno, per una lunghezza totale di 15 Km. Relais e conduttori sono sistemati in un grande salone al piano superiore del Fabbricato Viaggiatori, e disposti su 8 armadi metallici. Allo stesso piano è stata installata la centrale automatica di alimentazione dell'intero complesso, nonchè la batteria di accumulatori di emergenza. Da tale cervello elettrico partono e si irradiano sul vasto piazzale altri 51 Km di cavi multipli fino a 60 conduttori per cavo che, simili ad un complicato sistema nervoso, portano l'energia per la manovra di 60 scambi, 3 passaggi a livello con doppie barriere, 50 segnali di manovra e 26 luminosi a tre luci, e ne riportano alla cabina le posizioni assunte.

Contemporaneamente è stato attivato un sistema molto moderno di blocco automatico con le stazioni limitrofe di Ardenza e di Livorno Calambrone, il quale consente l'invio di treno sullo stesso binario a breve intervallo l'uno dall'altro e con assoluta sicurezza. Nella tratta Livorno Centrale-Livorno Calambrone è stato realizzato il primo impianto di blocco automatico « banalizzatto », cioè di blocco automatico sul semplice binario.

La cerimonia inaugurale è avvenuta alla presenza dell'ing. Bagnoli, Direttore Compartimentale di Firenze, dell'ing. Tolotti, Direttore Centrale al Servizio, dei Capi delle Divisioni d'esercizio e di altri funzionari. Dopo la benedizione dei locali, impartita dal Cappellano della Parrocchia di giurisdizione, ha preso la parola l'ing. Bagnoli, il quale, si è vivamente compiaciuto della realizzazione dell'opera, ha rilevato che Livorno è dotata del più moderno sistema di centralizzazione automatica ed ha infine ringraziato, a nome dell'Azienda, la Ditta costruttrice, i funzionari ed i tecnici ferroviari che hanno collaborato alla messa in opera dell'impianto.

**A. D'ERRICO**

# IL CONGRESSO MONDIALE DI RELAZIONI PUBBLICHE

*Con la partecipazione di oltre 600 delegati in rappresentanza di trenta nazioni si è svolto a Venezia dal 24 al 27 maggio il II Congresso Mondiale di Relazioni Pubbliche. I lavori del Congresso impeccabilmente organizzato dalla Associazione Italiana Relazioni Pubbliche (AIRP) sono stati ospitati dalla «Fondazione Cini», nell'isola di S. Giorgio.*

*Il tema del Congresso era il seguente: «Le relazioni pubbliche per il progresso delle comunità». La prima «tornata» di lavoro è stata dedicata alla relazione generale tenuta dal sig. Lucien Matrat (Francia) su «La formazione professionale dell'esperto di relazioni pubbliche», mentre le tre «tornate» successive sono state dedicate alle relazioni pubbliche nelle comunità locali, nazionali, ed internazionali. Relatori, rispettivamente, T. Fife Clark (Gr. Bretagna), Vincent Levaux (Belgio), Robert L. Bliss (U.S.A.). La relazione conclusiva è stata tenuta dal dott. Guido de Rossi (Italia), Segretario Generale dell'Associazione promotrice del Congresso.*

*Nel corso dei lavori e delle discussioni sono emersi alcuni punti fondamentali sulle attività di relazioni pubbliche, sui risultati dell'applicazione delle loro tecniche e sui programmi per il futuro. In particolare si è sottolineata la necessità di portare l'insegnamento delle R.P. al livello universitario e si è indicata l'opera fondamentale che la scuola può compiere in questo settore. Evidente è apparsa inoltre l'esigenza di accrescere il numero degli esperti in questa materia: si tratta di una professione relativamente nuova, specie per l'Europa, ma destinata ad assumere una importanza sempre maggiore. Si calcola che in America, dove gli esperti di relazioni pubbliche sono già decine di migliaia, saranno necessari altri 250.000 professionisti nel giro di pochi anni.*

*Si è riconosciuto che sul piano delle comunità locali e nazionali le relazioni pubbliche sono indispensabili per promuovere un clima di comprensione, di collaborazione e di leale intesa fra pubbliche amministrazioni, imprenditori, e produttori da un lato, cittadini, utenti e clienti dall'altro. Esse si propongono di stabilire un ponte fra i due termini del rapporto in modo che ciascuno non ignori le opinioni e le esigenze dell'altro e in modo da sgombrare il campo dalle reciproche diffidenze.*

*Si è inoltre rilevato come sulle funzioni stesse delle relazioni pubbliche tuttora sussistano dubbi o peggio idee sbagliate. Le R.P. non vogliono e non debbono essere confuse né con la pubblicità né con la propaganda: si avvalgono invece di una leale e completa informazione, quella che attecchisce e prospera nel terreno della democrazia.*

*Su questi punti fondamentali come sulla definizione dei compiti delle relazioni pubbliche i congressisti si sono trovati perfettamente d'accordo.*

*Rappresentanti della nostra Azienda — che fra le Amministrazioni di Stato è una delle più attive nel campo delle R.P. — hanno partecipato ai lavori del Congresso accanto ai delegati di altre Amministrazioni ed Enti Pubblici, con i quali, fin dal gennaio 1960, hanno dato vita al Comitato Permanente di Relazioni Pubbliche per la Pubblica Amministrazione, sorto per iniziativa dell'AIRP stessa e sotto gli auspici della Presidenza del Consiglio.*

*Prima del Congresso di Venezia, i membri di tale comitato hanno definito una mozione-raccomandazione da presentare alla Presidenza del Consiglio in cui si suggerisce l'estensione di una azione di R.P. a tutti gli uffici della Pubblica Amministrazione, per favorire la diffusione del convincimento che l'Amministrazione è al servizio del cittadino, per seguire da vicino l'opinione pubblica sugli orientamenti dell'attività statale e, infine, per dare la prova che la Pubblica Amministrazione non è seconda a quella privata quando si tratti di adottare tecniche capaci di renderla più sensibile ed aperta alle istanze morali, sociali ed economiche. L'accoglimento del voto espresso dal Comitato varrà a porre le premesse per una coraggiosa apertura delle Pubbliche Amministrazioni verso nuovi metodi di lavoro e sopratutto verso una mentalità nuova e più adeguata alle esigenze di uno Stato moderno.*

**Parla ai convenuti l'on. Togni, presidente dell'A.I.R.P.**

***CON L'INTERVENTO DEL MINISTRO DEI TRASPORTI***

## INAUGURATA LA NUOVA STAZIONE DELLE "CENTOVALLI"

Il Ministro dei Trasporti on. Spataro, accompagnato dall'ing. Firpo, Direttore Generale dell'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione, ha inaugurato, lo scorso mese, la nuova stazione capolinea della ferrovia elettrica italo-svizzera delle «Centovalli» Domodossola-Locarno, alla presenza di numerose autorità e tecnici del settore italiani e svizzeri. I lavori per il tunnel e la stazione sotterranea della ferrovia sono stati eseguiti con il contributo del Ministero dei Trasporti, della Provincia di Novara e del Comune di Domodossola. L'opera è stata ultimata in 21 mesi con 25 mila giornate lavorative. Il nuovo impianto è lungo 220 metri e largo 10.

Successivamente il Ministro Spataro ha raggiunto Arona, per visitare i cantieri navali della Società governativa di navigazione lacuale, dove si trova in corso di avanzato allestimento la motonave Venezia, che in estate entrerà in servizio sul Lago Maggiore sulla linea internazionale Locarno-Stresa.

# BENEDETTE LE BANDIERE DELLE SEZIONI COMBATTENTI DI BOLZANO E MERANO

La sezione Ferrovieri Combattenti di Merano ha tenuto la sua prima assemblea nell'Aula Magna del Liceo cittadino, gentilmente concessa dal Presidente dell'A.N.C.R. meranese, che è intervenuto per aprire i lavori, recando il suo saluto appassionato di vecchio combattente della guerra 1915-18.

Il Presidente incaricato Castegnaro ha tenuto la relazione morale e finanziaria; il Delegato Comp.le dei Ferrovieri dott. Sarcheletti ha illustrato l'attività della categoria nell'Associazione. Si è poi proceduto all'elezione delle cariche sezionali. Presidente è stato confermato il sig. Castegnaro.

Successivamente gli ex combattenti delle sezioni di Merano e Bolzano si sono riuniti in quest'ultima città per la cerimonia della Benedizione delle loro Bandiere, offerte dall'A.N.C.R. Nazionale, in occasione delle celebrazioni dell'Unità d'Italia.

Il Cappellano, Presidente della Sezione Cittadina di Bolzano, ha celebrato la S. Messa per i Caduti nel Sacrario del Tempio di Cristo Re ed ha benedetto i Tricolori, presenti le massime autorità civili e militari, il rappresentante del Direttore Comp.le delle F.S., le rappresentanze delle sezioni altoatesine e dei Ferrovieri di Verona, Mantova, Rovereto, Trento e dei Comp.ti di Trieste, Firenze e Milano. Madrine le vedove di due Caduti.

Il Presidente della Federazione Provinciale, Roncador, ha poi commemorato gli Eroi e i Martiri che fecero l'Italia. Il Delegato Comp.le dottor Sarcheletti e il dottor Matteoli della Giunta Esecutiva Centrale dei Combattenti del Ministero dei Trasporti hanno illustrato le attività svolte in sede locale e nazionale.

(R.C.)

## IL GEMELLAGGIO ROMA-PARIGI

*Si sono svolte recentemente a Roma alcune significative cerimonie nel quadro del gemellaggio in atto da vari anni tra Roma e Parigi.*

*Presente una folta delegazione del Consiglio Municipale parigino e la Giunta Comunale di Roma, è stato inaugurato, a via Parigi, il monumento commemorativo del gemellaggio: una colonna in marmo sovrastata da una caravella in bronzo, simbolo della capitale francese.*

*A Palazzo Braschi è stata inaugurata nello stesso giorno l'edizione romana della Mostra «I Francesi a Roma dal Rinascimento agli inizi del Romanticismo».*

*Segnaliamo con la più viva simpatia queste manifestazioni cui ci siamo sentiti particolarmente vicini: infatti come i nostri lettori ben sanno, è in atto da alcuni anni il gemellaggio tra il nostro giornale e «La Vie du Rail», l'apprezzato periodico dei ferrovieri francesi.*

*Così, in questa occasione, ci è gradito ricordare la cordiale amicizia che ci lega ai colleghi d'oltr'Alpe e rinnovare il nostro impegno di affettuosa collaborazione, all'insegna della solidarietà ferroviaria.*

**Nella foto: un aspetto della cerimonia di inaugurazione del monumento commemorativo del gemellaggio Roma-Parigi.**

# È FIGLIA DI UN FERROVIERE LA MAMMA D'ITALIA '61

— Sì, sono figlia di un ferroviere. E desidero che venga ricordato perché conservo un profondo e buon ricordo dei ferrovieri e della ferrovia.

Così ci dice, all'inizio di una breve intervista, la «mamma d'Italia 1961»: Franca Zampella, prescelta dall'apposito Comitato della Croce Rossa Italiana fra le innumerevoli candidate di tutta Italia.

Ci ha accolto con autentica commozione nella sua linda casetta di via Ferrara 5, in Caserta, quando ha saputo la ragione della nostra visita.

Pasquale Lauriello, il padre della «mamma d'Italia 1961», che è venuto a mancare nel marzo di quest'anno, era «guardiano» della Divisione Lavori di Napoli. Fu posto in quiescenza nel 1941 dopo circa 40 anni di servizio.

Franca Zampella nacque il 22-6-1921 nei pressi della stazione di Montecalvo-Buonalbergo-Casalbore, della linea Napoli-Foggia e precisamente al Casello 54.

— Avevo quattro anni — ci racconta — quando andammo ad abitare al Casello 154, nei pressi della stazione di Frasso-Dugenta e li restai fino all'età di dodici anni. Successivamente andammo ad abitare nei pressi della stazione di Gricignano ed infine ad Aversa.

Quella del guardiano Lauriello era una famiglia ben numerosa: nove figli e «non sempre liete furono le giornate trascorse lungo la linea».

— Ricordo ancora vivamente — ha proseguito la nostra ospite — il faticoso periodo trascorso a Gricignano. Frequentavo, allora, le scuole medie a Capua e mi dovevo alzare prestissimo per poter prendere, insieme a mia sorella, l'accelerato delle 6,30 per Caserta, per poi cambiare treno e proseguire per Capua. Figuratevi che alla sera tornavamo a casa non prima delle sette, dopo aver viaggiato su tre o quattro treni. Eppure, è proprio di quel periodo che conservo il ricordo migliore dei ferrovieri. Ora lo posso dire: non poche volte qualche convoglio che non aveva fermata a Gricignano, rallentava per darci la possibilità di scendere. Guadagnavamo così ben due o tre ore. E ricordo con tanto affetto i ferrovieri Altomare e Picchione che spesso ci davano una mano.

Nel 1947 andò sposa a Pietro Zampella, vedovo con ben otto figli. A questi se ne sono aggiunti altri due e Franca Zampella ha fatto da «mamma» a tutti, riversando su ognuno uguale affetto.

Da qui l'ambito riconoscimento della Croce Rossa Italiana.

Una stretta di mano e un saluto cordialissimi. — Non potete davvero immaginare quale lieta sorpresa mi avete procurato — ci ripete ancora la signora Zampella sulla porta. E rimane sulla soglia per salutarci ancora con un cenno della mano mentre ci allontaniamo lungo la assolata via Ferrara.

**D. MANGANELLI**

## Ricordo di G. Palutan

*Per chi ha avuto la fortuna di conoscerlo, particolarmente dolorosa è stata la scomparsa del Prefetto dr. Gioacchino Palutan, Capo dell'Ufficio Studi e Documentazione per le Relazioni Pubbliche al Ministero degli Interni e Presidente del Comitato Interministeriale per le R.P. nella P.A., avvenuta il 1° maggio.*

*Laureatosi a Trieste nel 1926, in Scienze Economiche e Commerciali, Gioacchino Palutan si dedicò per 14 anni all'insegnamento, esercitando contemporaneamente la professione di commercialista.*

*Nel 1940 entrò a far parte delle Assicurazioni Generali di Trieste e Venezia con incarichi ispettivi e funzioni di Capo Ufficio.*

*Pubblicò un pregevole testo di Ragioneria per le Scuole di Avviamento e due interessanti studi di Ragioneria applicata alle Imposte di Assicurazioni: «Il Bilancio senza Riserve» ed «Il Bilancio con Riserve».*

*La stima che si era guadagnata negli ambienti della città di Trieste, le Sue doti di rettitudine ed imparzialità Lo fecero scegliere, nel 1945, dal Governo Militare Alleato prima come vicepresidente e poi come presidente di Zona. Resse il delicato incarico per otto anni, assolvendo anche le funzioni di uomo di fiducia del Governo Italiano, sì che nel 1950 fu immesso nei ruoli del Ministero degli Interni, con il grado di Prefetto.*

*Il Suo amore di Patria lo spinse nel 1952 ad essere parte viva e propulsiva delle iniziative dirette ad ottenere la revisione degli accordi per Trieste. La conferenza che fu subito tenuta a Londra portò, fra l'altro, alla sostituzione degli ufficiali alleati con alti funzionari italiani.*

*Ricongiunta Trieste alla Madrepatria, Egli venne destinato a reggere la Prefettura di Vicenza, dove rimase per cinque anni.*

*Con intuito e lungimiranza notevoli, accolse le recenti dottrine sulle Relazioni Pubbliche e, tra i primissimi in Italia, dette vita ad un complesso di pratiche iniziative in tale campo, che destò interesse e consensi nel nostro Paese ed all'Estero.*

*Questa Sua attività, lo portò ben presto a Roma dove diresse, fino al momento della Sua immatura scomparsa, l'Ufficio Studi e Documentazione per le R.P. del Ministero dell'Interno, che tra l'altro Egli degnamente rappresentò nei Congressi di R.P. di Stresa, Roma e Bruxelles.*

*Sin dalla sua costituzione, nel 1960, il Comitato Permanente Interministeriale per lo sviluppo delle R.P. nella P.A. lo elesse Presidente.*

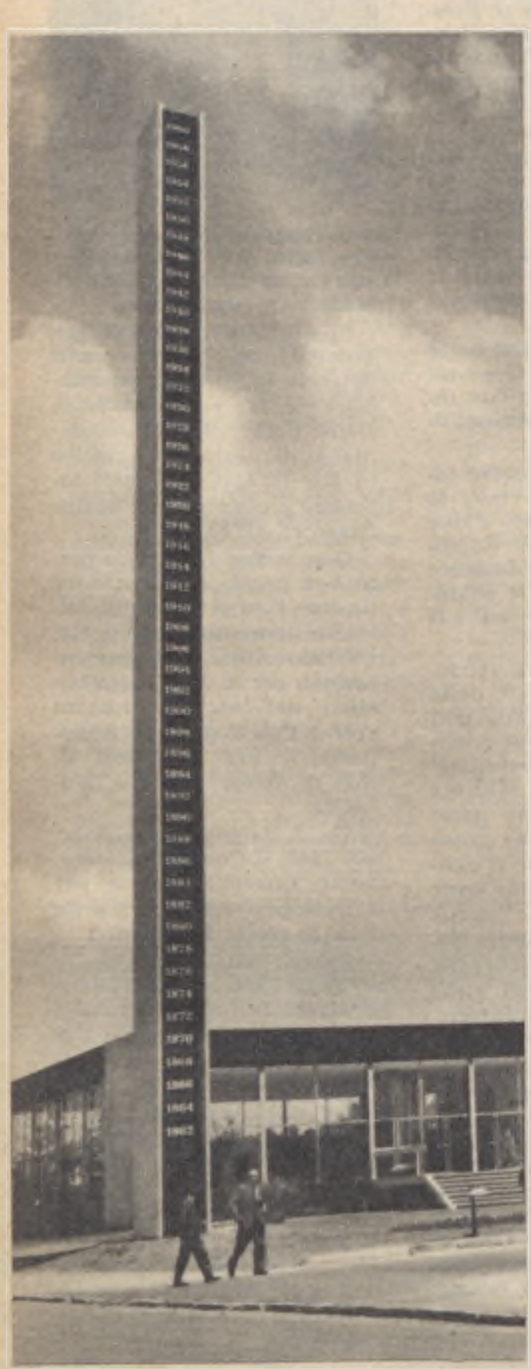
*Ancora una volta, anche in questa altissima funzione, rifulsero le Sue grandi doti di intelligenza, di cuore, di signorilità.*

*La causa delle Relazioni Pubbliche deve molto al dr. Palutan per l'opera appassionata, competente ed efficace da Lui svolta a Vicenza prima ed a Roma dopo, e i molti funzionari F.S. che dai Suoi insegnamenti trassero non pochi vantaggi, si inchinano reverenti alla Sua memoria.*

# L'ITALIA A TORINO CENTO ANNI DOPO

Panoramica di

***DAL NOSTRO INVIATO***



Il Palazzo delle Regioni.

*Torino, maggio:*

Il nostro treno si arresta al marciapiedi 11 di Torino P.N., in perfetto orario. La vecchia città piemontese ci accoglie con un mattino pieno di sole e con un cielo che pare più azzurro del solito: la temperatura è estiva. La stazione del Mazzucchelli è stata rimessa a nuovo per i festeggiamenti di « Torino '61 »; non bisogna dimenticare che fra sette anni essa raggiungerà il traguardo del secolo. La sua toeletta odierna è costata, da quanto apprendiamo, circa trenta milioni.

Le vie straripano di folla: si odono dialetti e lingue diverse. Migliaia e migliaia di bandiere palpitano nell'aria e accrescono l'eccitazione. Il circolare diventa difficoltoso; il traffico è intenso, quale Torino forse non ricorda.

Eccoci finalmente in Piazza Castello, davanti al vecchio ed illustre Palazzo Madama, ringiovanito grazie ai lavori di restauro effettuati in occasione del centenario. Di qui, Carlo Alberto il 4 marzo 1848 promulgò lo Statuto e, poche settimane dopo, proclamò la guerra contro l'Austria. Qui si decretò la partecipazione del Piemonte alla guerra di Crimea; qui si volle, si preparò e si costituì il Regno d'Italia, proclamando Roma sua Capitale. Quale sarebbe lo stupore di Cavour, vedendo, cent'anni dopo, un illustre principe della Chiesa, il Cardinale Fossati, ricevere in gran pompa il Capo dello Stato italiano, proprio sulla soglia di questo palazzo.

Usciamo dall'ex sede del governo sardo e passiamo a Palazzo Reale. Nella biblioteca privata dei Savoia, la « Mostra del libro piemontese » presenta un'ampia raccolta di preziosissimi volumi: tra i « pezzi » di maggior valore sono un messale romano miniato, dedicato a Giorgio di Challant, del 1499, e i sacramentari del Beato Warmondo. Nell'adiacente Armeria Reale, sono esposte le « armi e bandiere del Risorgimento », fra le quali spicca lo stendardo azzurro che sventolò sulla cittadella di Torino sino al 1821. Nel vicino Palazzo Juvara, dove ha sede l'archivio dell'antico Stato sabaudo, è sistemata la « Mostra del vecchio Piemonte ». Si tratta di una rassegna imponente di documenti di ogni tipo: tra gli altri sono conservati un diploma di Berengario I del 903, gli statuti dell'Ordine del Collare del 1409 e, « pezzo » particolarmente prezioso, un « Codice di Lattanzio » che risale al VI secolo, proveniente dal Monastero di Bobbio.

Da Piazza Castello a Palazzo Carignano, sede della Mostra Storica.

E' un compendio di oltre un secolo di vita italiana, un sacrario di memorie da osservare con reverenza, da gustare passo a passo, cimelio per cimelio. Fra gli stucchi, il velluto e il barocco delle sale, l'aria ha soltanto il sapore delle stampe antiche, delle stoffe conservate, dei mobili carichi d'anni. Tremila « pezzi », in duecento vetrine e trentadue sale: qui c'è la storia di una grande famiglia, quella italiana, nata un secolo fa. Senza questa mostra, senza le iconografie, senza i rari documenti, senza i libri e le reliquie, la nobile sagra dell'Unità che è sorta spettacolare a Torino con « Italia '61 », non avrebbe senso e rischierebbe di sembrare una colossale « Kermesse » di cemento e cristallo, con moltissime cose interessanti e molte altre inutili.

* * *

Dalla collina di Cavoretto osserviamo il suggestivo complesso di « Italia '61 »,

## LA MONOROTAIA: DIVAGAZIONI

*L'attrattiva più spettacolare per chi arriva all'ingresso di « Italia '61 » è offerta dalla « monorotaia », un treno aereo con tutti gli attributi, che corre a 90 km l'ora, su una trave di cemento armato alta dieci metri da terra. E' la prima volta nel mondo che l'esperimento è attuato con queste dimensioni, se si fa eccezione per quello di Disneyland, che però ha le vetture appese come una funivia e disturba la vista col repentino succedersi dei pilastri di sostegno.*

*A quanto sembra, concluse le manifestazioni di Italia '61, la monorotaia sarà prolungata — così almeno ci assicurano — fino a Moncalieri, come esperimento di trasporto urbano sopraelevato, rapido e di basso costo.*

*Quando arriviamo alla stazione della « monorotaia », dopo un temporale notturno che ha lasciato tutti infreddoliti, il sole, facendosi largo fra le nuvole, sta imponendo i propri diritti di primavera avanzata.*

*Nella grande rimessa della sua stazione, posta ad un piano rialzato, rivediamo la motrice della « monorotaia » che mesi fa avevamo incontrato, divisa nei suoi tre elementi, in*

ia '61 ».

armoniosamente adagiato sulle dolci ondulazioni del terreno, a specchio sul Po, che fluisce veloce e verde di riflessi arborei verso la mole bianca della città. Nonostante le architetture inconsuete, ordinatissime del Palazzo Nervi, dei padiglioni regionali, della « monorotaia », la vasta area dell'Esposizione ha conservato un aspetto arcaico ed agreste, soprattutto per la totale assenza di quei segni esteriori che caratterizzano le manifestazioni espositive, cioè i cartelli, gli striscioni, le scritte pubblicitarie. Respinti dal recinto della mostra, i « guastatori » della pubblicità visiva avevano scalato la collina, costruendo un traliccio in ferro alto trenta metri e lungo sessanta, su cui applicare un cartellone colossale che avrebbe interamente coperto il verde declivio e dominato con la sua mole « Italia '61 ». Ma la Sovrintendenza ai monumenti è giunta in tempo per mandare a monte il progetto.

Ci avviciniamo all'Esposizione su di una modernissima funivia, che dal Passo Europa di Cavoretto ci depone all'ingresso dei palazzi. La formidabile costruzione di Luigi Nervi — che contiene la Mostra Internazionale del Lavoro — è enorme, diremo quasi mostruosa. Basti ricordare che la nuova, modernissima opera edilizia può contenere, comodamente, il nostro S. Pietro! Eppure la sapienza delle proporzioni, la scelta dei motivi e il disegno architettonico sono tali da restituire allo sguardo un parallelepipedo leggero e trasparente. Esso ha un volume di 650.000 metri cubi e contiene la documentazione e lo sviluppo tecnico e sociale operato nel mondo, dall'anno in cui si realizzava l'Unità d'Italia ad oggi. Diciassette Paesi stranieri e cinque organizzazioni internazionali si sono uniti al Governo italiano per mostrare i risultati di cento anni di lavoro e di progresso per liberare, in parte, il mondo dal bisogno e dall'angoscia del domani.

Ognuno degli Stati espositori ha svolto un tema e questo dà un'idea dell'interesse che assume una visita in questa vera ed autonoma città della tecnica.

Nella sua didascalia programmatica la Esposizione Internazionale del Lavoro si propone di « fare il punto nella marcia intrapresa verso il meraviglioso traguardo del giorno in cui l'uomo potrà considerare il lavoro non più in termini di fatica e di dipendenza, ma di libertà e di autonomia: e di riassumere quindi, in una manifestazione a carattere internazionale di amplissimo respiro e significato, le conquiste realizzate in questi ultimi cento anni nell'ordinamento economico e sociale dei popoli civili e le prospettive che si aprono alle nuove generazioni ».

I Paesi esteri hanno dato « un carattere più specialistico e scientifico » alla seconda parte della narrazione. Fra le scritte e i simbolismi della sezione generale e le eclettiche realizzazioni tecniche delle varie sezioni nazionali, si scorge un contrappunto di stile che da' un tono di simpatica vivacità all'Esposizione.

Man mano che il visitatore si addentra nei padiglioni, scopre meravigliato cose note ma mai rilevate. Nel vecchio borgo rurale, dove il modo di vivere si svolgeva secondo schemi patriarcali — ricorda il padiglione delle telecomunicazioni — la radio porta oggi musica e teatro; il telefono è a disposizione per le informazioni culturali in qualsiasi campo. La televisione pone sotto gli occhi le immagini di continenti altrimenti inaccessibili e l'istruzione scolastica a disposizione della vasta moltitudine di analfabeti. E qui scorgiamo la rivoluzione industriale che imposta le strutture della sua vera storia e della sua tematica, desiderosa di rivendicare una massiccia matrice intellettuale.

**Palazzo Carignano, sede della Mostra Storica del Risorgimento.**

« E il sole non vide mai nessuna ombra ». Questa frase di Leonardo, che si scorge vistosa entrando alla Sezione Trasporti allestita dalla F.I.A.T., obbliga il visitatore alla sosta ed alla meditazione. Qui, come nelle altre sezioni allestite dai connazionali, l'uomo è posto al centro del discorso sulle antiche e recenti scoperte scientifiche: dalle ruote dei Sumeri ai veicoli spaziali egli è motivo conduttore di un ragionamento ininterrotto, « creatore e beneficiario del progresso ».

Non possiamo — evidentemente — permetterci noi il lusso di illustrare le novità in dettaglio, e dobbiamo quindi limitarci alle impressioni riportate nella visita ai padiglioni in cui sono svolti i vari

---

# RROVIARIA DI "ITALIA" 61

*viaggio dal paese d'origine, la Germania, alla prima capitale d'Italia.*

*Era stato allora che la motrice, chiamata per metonimia monorotaia, aveva cominciato a far parlare di sé, per le difficoltà incontrate durante il trasporto ferroviario, in conseguenza della sua mole eccezionale.*

*Ora invece se ne sta distesa sulla propria rotaia, come un lumacone immobile, mentre alcuni operai provvedono alla sua toilette, altri la lubrificano e controllano il funzionamento dei motori. E' la preparazione ai viaggi di andata e ritorno che quasi senza interruzione effettua tutti i giorni per un percorso di 1.200 metri fra la stazione di partenza, presso un ingresso della Mostra « Italia '61 », e la stazione d'arrivo, vicina al Palazzo del Lavoro.*

*In media nei primi quindici giorni di esercizio essa ha trasportato giornalmente ottomila persone.*

*Mentre dall'ingresso sottostante vediamo giungere continuamente nel comprensorio nuovi visitatori a gruppi o isolati, e nei viali, in mezzo alle aiuole fiorite, i taxi della Mostra continuano a girare lentamente, s'avvicina l'ora della prima partenza. C'è ancora tempo, però, per ammirare il Po, solcato dai battelli « Torino », « Firenze » e « Roma », le tre capitali d'Italia in ordine di tempo, che trasportano allegri gitanti.*

*Il momento della partenza è sempre interessante. Preparativi per la messa in moto, scambio di gentili esclamazioni fra i visitatori, poi chiusura delle porte e via!*

*Il lento e silenzioso avvio è piacevole. Sembra di trovarsi su un aliante durante l'atterraggio. Ora si può ammirare tutto il panorama del comprensorio con le varie mostre, i viali, i laghetti con i cigni, la fontana, le multiformi e policrome bandiere protese verso un cielo finalmente sereno. La Mostra delle Regioni, articolata nel profilo simbolico dello stivale, la Mostra Unitaria, quella della Moda-Stile e Costume sfilano davanti a noi, mentre il convoglio si avvicina lentamente alla grandiosa Mostra del Lavoro, e impegna la curva che conduce alla stazione terminale.*

*Il viaggio, breve ed interessante, è terminato.*

*Un ultimo sguardo al verdeggiante sfondo della collina torinese e poi a terra, mentre l'originale convoglio già si accinge a iniziare il viaggio di ritorno.*

**C. PARLATO**

**Un interno delle vetture della « monorotaia ».**

# L'ITALIA A TORINO

«temi»: l'agricoltura, la casa, i petroli, le fonti di energia, la navigazione, le materie prime, i trasporti, le comunicazioni, e poi l'uso del tempo libero, la sicurezza sociale, l'igiene, l'emigrazione, l'ambiente del lavoro, le scelte professionali.

I padiglioni più impegnati sono — come al solito — l'americano e il sovietico. Ricca di trovate la mostra statunitense, con il cicerone elettronico che ci accompagna di sala in sala, illustrando, con modi garbati, lo sviluppo tecnologico dell'industria nel settore delle comunicazioni. Non manca poi il robot, che abbonda di sapere e dà prove palesi della sua intellettualità... meccanizzata. E ancora il telefono che con uno squillo può accendere un fornello e mettere in ebollizione una pentola per la cottura dei cibi.

L'Unione Sovietica presenta invece le sue cose più originali nella illustrazione del tema «l'igiene e la sicurezza del lavoro». Anche la Polonia si dedica alla «sicurezza del lavoro» ed allinea, in una successione di importanza e di valore, le innovazioni industriali ed i ritrovati modernissimi di una tecnica preventiva a favore dei prestatori d'opera. Lo stesso tema — con linguaggio più pacato — è condotto anche dalla Svizzera.

Nelle sezioni della Francia e della Germania si rileva una moderazione reclamistica: nel «lavoro intellettuale» i francesi si mantengono su un piano di sobria narrazione. I tedeschi, con la costruzione geniale di una galleria espressionistica, risolvono efficacemente il problema della libera scelta professionale per la gioventù.

Anche se i padiglioni di questo grande mondo del lavoro appaiono diversi l'uno dall'altro, uniformandosi a temi più disparati, l'intera mostra rileva una spiccata coerenza unitaria, nella quale l'eco della propaganda è stata messa al bando.

* * *

Ci portiamo poi alla Mostra delle Regioni che ci appaiono come sezioni di una mastodontica lucertola in acciaio, imbalsamata su di una lunga lingua di cemento. Sono diciannove edifici disposti — su per giù — a forma di stivale, con il Po da una parte e un laghetto dall'altra a fare da Adriatico e Tirreno. Il tutto è stato felicemente ideato dall'architetto Renacco.

«Non si può affermare di conoscere l'Italia senza aver visitato la Sicilia», ricorda — con le parole di Goethe — un vistoso cartello all'entrata del padiglione siciliano, il primo che si incontra iniziando la visita. Non mancano qui i pupi, Garibaldi e garibaldini in camicia rossa, allineati accanto alla corazza di Federico II. Il tema dominante ci dice: «Gli strati storici. Tradizioni antiche e forme nuove nello sfruttamento del suolo e del sottosuolo». Tutto, in Sicilia, è stratificarsi di storia: la solfatara antica, le città brulicanti di uomini e di arte, il colore brutale delle cose belle, le reti dei pescatori, rannodate di secolo in secolo sulla stessa corda: le stesse parole della nostra lingua che fiorivano già poesia nei giardini della Corte sveva.

«Invito alla Calabria» ci richiama la attenzione un pannello, entrando in una regione la cui terra contende briciola a briciola il pane al contadino ed offre, con paesaggi incantevoli, sogni infiniti ai visitatori. La Lucania ci appare china su se stessa in una operosità silenziosa e troppo umile: si scorge una spiritualità austera e un sofferto desiderio di sviluppo economico. Per la Puglia sono indicati con evidenza i problemi idrici. In un angolo scorgiamo la ricostruzione originale di un trullo di Alberobello, simile ad una moschea nostrana, perfettamente intonata alla terra pugliese, «ponte verso l'oriente mediterraneo».

Un padiglione dopo l'altro, le Regioni si rincorrono: la Campania ci appare come un immenso cesto colmo di fiori cullato sulle onde azzurre di un mare silenzioso; il Lazio, bardato con gli abiti multicolori della sua storia; le Marche, nell'ombra di Leopardi, allineano scafi e barche color terra; gli Abruzzi e il Molise, mettono in risalto la loro civiltà semplice, la bontà degli abitanti e confidano ancora molto nell'aiuto alle proprie umane risorse. L'Umbria è invasa dalle meravigliose ceramiche e dai paesaggi ricchi di ombre e di riposanti silenzi. La Toscana si specchia nelle riproduzioni di Fattori e di Rosai che sono pareti al padiglione. E poi i pioppi interminabili dell'Emilia, le caravelle e le turbonavi della Liguria, il suggestivo odor di resina degli abeti dell'Alto Adige. E ancora il Veneto con i suoi artistici vetri e i lampadari lussuosi di Murano e le cascate colorate dei vari cristalli; i documenti della civiltà lombarda e il Gran Paradiso terrestre della Val d'Aosta. E per ultimo il vecchio Piemonte, il cui tema proposto dagli allestitori lo riportiamo integralmente: «pionierismo industriale e vie di comunicazione attraverso le Alpi. La vigna». In altri termini, come è poi la realtà, una grande strada al progresso, innaffiata dal fragrante Barolo! Poi ancora, un po' appartata, ecco la Sardegna: alle dighe del duemila fanno contrasto i «nuraghi» preistorici.

Infine, c'è anche un padiglione unitario, con «collages» di fotografie a non finire, pannelli e interminabili didascalie, in un vero e proprio labirinto di tramezzi. Il tutto ha l'aspetto di un'ampia carrellata che, a ritroso nel tempo, nell'arco di cento anni, mette in risalto — con ampie panoramiche e rilevanti particolari — il progredire dell'Italia della sua unità ai giorni nostri. C'è tutto, qui dentro: la politica, le amministrazioni, le Forze Armate, la scuola, il giornalismo, la radio, la televisione, la letteratura, le arti, lo spettacolo, lo sport, il turismo, l'alpinismo, le comunicazioni, le migrazioni interne e lo sviluppo economico, in un susseguirsi di visioni che di dissolvenza in dissolvenza, di primo piano in primo piano, ci riportano verso fatti, episodi e avvenimenti che procurano al visitatore gioia, perplessità ed anche dolore.

* * *

Chi è andato a Bruxelles durante l'Expo 1959, ha già potuto ammirare l'ardito esperimento cinematografico circolare, ma il «circarama» che la FIAT ha portato ora nel suo padiglione mobile, presenta decisivi progressi in confronto a quello belga. E' largo il doppio ed offre una visione più vasta e dettagliata degli argomenti filmati. Walt Disney, l'ideatore del sistema, ha collaborato personalmente con i suoi tecnici alla realizzazione del complesso film che, in rapida successione, presenta gli aspetti più vivi dell'Italia ed una impressionante visione della diga di Kariba, costruita in Rodesia sul fiume Zambesi dalla italiana Impresit.

Inserito nella mostra, seppure ai margini, un parco divertimenti costituisce la irresistibile attrattiva per molti visitatori. Anche qui si è evitato il «baracconismo», mantenendo ad un livello dignitoso tutto il complesso, per cui anche austeri signori potranno affidarsi alle emozioni delle montagne russe senza arrossire e gli innamorati avranno modo di fare oneste gite su barchette a forma di cigno su un laghetto artificiale, o perdersi nei meandri del «Paese delle meraviglie», che si richiama agli stupori di Alice. Tre vistose barche portate dall'Adriatico e posate su un lago dinanzi al padiglione delle Marche, sono la più violenta pennellata nella composta orchestrazione della mostra. Al Valentino, infine, abbiamo visitato l'entusiasmante esposizione dei fiori: un'indimenticabile visione di leggiadria nel rosato crepuscolo torinese.

* * *

Mentre sul Po alcuni vaporetti, con sfarzo di luminarie, solcano le acque cariche di visitatori e il cielo si trapunta di stelle, ci avviamo verso Porta Nuova: Torino, intanto, esulta fra mille luci multicolori, musiche e canti.

Riandando col pensiero ai lontani anni della nostra fanciullezza, ci sovviene che per l'esposizione internazionale del 1911, nella ricorrenza del primo cinquantenario dell'Unità, scendevano nella vecchia capitale piemontese molte persone per fare un viaggio sul «tapis roulant», nuovo mezzo, allora, di locomozione abbastanza veloce e suggestivo. A dieci lustri di distanza la gente verrà ora a Torino per una gita in «monorotaia» e per godersi il «circarama».

**M. Alberto TUNINETTI**

**Il Palazzo del Lavoro.**

# COME CI VEDE LA STAMPA

*Il dibattito sulle Ferrovie, apertosi sulla stampa dopo il disastro di Bonassola, continua. Riesce pressochè impossibile, data la molteplicità degli interventi e la brevità di questa rassegna, citare tutti i giudizi e le critiche formulati dai vari giornali (tanto più che la precedente nota si è dovuta dedicare a quanto è stato scritto sul contributo delle ferrovie all'Unità d'Italia). Del resto una prima avvisaglia dell'importanza che la stampa attribuiva al «problema ferroviario» si era già avuta all'indomani dell'incidente di Cassano ed erano state in generale bene individuate le cause della crisi delle F.S., implicitamente confermate poi dal rapporto elaborato dalla Commissione degli esperti. Sulla base di questo rapporto sono stati predisposti, com'è noto, i provvedimenti relativi alla revisione delle tariffe e delle concessioni di viaggio, al conferimento di una maggiore autonomia all'Azienda, alla soppressione delle linee passive, ad una maggiore dotazione di fondi sia per la manutenzione ordinaria che per il riclassamento e il potenziamento delle attrezzature. Anche se su taluni di questi problemi (ed in particolare sulle tariffe e sul ridimensionamento della Rete) sono state avanzate alcune riserve, in generale, il rilievo comune a tutti i giornali è stato che i singoli problemi potevano essere risolti molto tempo prima nel quadro di una politica dei trasporti che non considerasse la ferrovia come il «cavallo perdente». Insomma il «processo alle F.S.» si è rivolto più che al presente al passato, a quello più remoto e a quello più prossimo. Siccome il giudizio appariva molto pesante, specialmente in chi, come l'ESPRESSO e l'AVANTI! l'ha formulato in maniera esplicita, esso ha richiesto un chiarimento da parte dei Ministri, che hanno preceduto l'on. Spataro nella guida della politica dei trasporti.*

*In un articolo di fondo comparso su IL GLOBO il giornalista R. Rispo, riferendo il pensiero del sen. Corbellini, Ministro dei Trasporti all'epoca della ricostruzione, ha scritto che la sola e indilazionabile esigenza che si presentò nel 1947, quando gli Alleati consegnarono allo Stato le Ferrovie, fu quella di stabilire di nuovo, ad ogni costo, le comunicazioni verticali e trasversali per la ripresa dei traffici. Le Ferrovie furono ricostruite col materiale risultante dalla guerra ovvero con quello che allora poteva offrire l'industria, sicchè non fu possibile introdurre quelle innovazioni, che peraltro avrebbero richiesto una più tranquilla progettazione. L'urgenza era data anche dall'insufficienza a quell'epoca dei mezzi automobilistici e dei carburanti, altrimenti molti «rami secchi» avrebbero potuto essere abbandonati. D'altra parte, a rendere arretrato il nostro sistema ferroviario ha contribuito non poco il progresso tecnico, per cui oggi il rinnovamento s'impone e va affrontato in modo organico e con una visione in prospettiva.*

*Questa esigenza è stata riconosciuta anche dall'ex Ministro Angelini, il quale in un'intervista al GIORNALE D'ITALIA ha affermato che il problema che si presentò subito dopo la ricostruzione fu quello dell'ammodernamento e del potenziamento della Rete, ma soltanto durante la sua gestione, dopo il 1955, fu varato un piano d'investimenti e furono erogate e impiegate somme per un ammontare di 595 miliardi, cioè una somma che assorbiva la possibilità di progettazione tecnica e di esecuzione del periodo di tempo per le quali le assegnazioni venivano fatte: «cifra rilevante — aggiunge il sen. Angelini — che ha offerto anche la possibilità di sopperire negli ultimi due esercizi all'eccessiva modestia degli stanziamenti concessi dal Tesoro per la manutenzione degli impianti».*

*Questa «modestia di stanziamenti» è stata ricordata anche dall'attuale Ministro dei Trasporti in un'intervista a LA STAMPA. Riferendosi all'usura del materiale rotabile, l'on. Spataro ha riconosciuto che i fondi assegnati per la manutenzione nei precedenti esercizi erano scarsi e che il rinnovo del materiale e degli impianti, sempre per la scarsezza degli stanziamenti di bilancio, procedeva a rilento. Nello scorso anno le Ferrovie erano giunte — ha proseguito il Ministro — a un punto critico, per cui fu necessario investire della questione il Presidente del Consiglio, sollecitando immediati massicci investimenti, con fondi di pronta disponibilità, nonchè una completa riorganizzazione dell'Azienda.*

*Poichè il Paese ha preso coscienza del «problema ferroviario» e molte buone promesse sono state fatte, anche se non tutti i provvedimenti annunciati, dovendo passare al vaglio del Parlamento, sono stati varati, si può ben dire — in una visione cautamente ottimistica — che per le Ferrovie il futuro è già cominciato.*

**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.**

**CAMBI DI RESIDENZA**

**184) Cantoniere** i.g. Amelio Giambini, piantone Ufficio Sorvegliante Lavori 31° Tronco Casalmaggiore (Milano), cambierebbe con p.g. o Inserviente Compartimenti Firenze, Ancona, Roma. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: presso Sorvegliante Lavori - Stazione F.S. Casalmaggiore (Cremona).

**185) Operaio qualificato I.E.** Armando Girau, abilitato A.C., Stazione Genova Brignole, cambierebbe con p.g. Comp. Cagliari, linea Cagliari-Oristano-Iglesias. Lascia alloggio F.S. tre vani, zona centrale e non ne chiede. Scrivere: Piazza Terralba, 8-2 - Genova.

**186) Cantoniere** Fabio Rizzo, 13° Tronco, 78° Cantone Catanzaro Lido, cambierebbe con p.g. Comp. Firenze, tratta Cascina-Firenze Rifredi. Lascia alloggio 2 vani, accessori e non ne chiede altro.

**187) Capo Gestione** Alfredo Paradiso, stazione Catanzaro, cambierebbe con p.g. o altro Agente Comp. Bari, possibilmente Taranto o stazioni limitrofe. Scrivere: Stazione F.S. - Catanzaro.

**188) Alunno d'Ordine a.p.** Pietro Ferraro, Delegazione F.S. Modane (Francia), cambierebbe con p.g. Delegazione Chiasso (Svizzera). Non lascia nè chiede alloggio.

**189) Capo Stazione Pr.le Movimento,** stazione Orte, cambierebbe con p.g. Milano o Torino. Lascia e chiede alloggio F.S. - Scrivere: Berlino Bertini - Orte (Roma).

**190) ff. Verificatore,** Giuseppe Bombagi, stazione Bussoleno, cambierebbe con p.g. Comp.ti Ancona, Bologna, Firenze. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Posto Verifica, stazione F.S. Bussoleno (Torino).

**191) Manovale movimento,** Luigi Romano, stazione Genova, Brignole, cambierebbe con p.g. stazione Foggia. Non lascia nè chiede alloggio.

**192) Cantoniere** Giuseppe Di Pierro, 20° Tronco Molfetta (Bari), cambierebbe con p.g. Comp. Milano (località Milano Centrale, Smistamento, Farini, Certosa, Lambrate, Greco) oppure Comp. Torino, linea Torino-Milano. Lascia alloggio F.S. 4 vani, accessori in stazione di Giovinazzo (linea Foggia-Bari) e ne chiede altro di almeno 3 vani, con luce e acqua. Scrivere: C.C. km. 630+470, stazione Giovinazzo (Bari).

**193) Operaio motorista di 1ª cl.,** Nicola Govino, Autorimessa Ghisolfa, di Milano Farini, cambierebbe con p.g. Squadre Rialzo di Torino. Lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Via C. Menotti, 16 - Milano.

**194) Capo Stazione 1ª cl.** Raffaele Mongelli, Titolare stazione Botricello (Catanzaro), cambierebbe con movimentista p.g. o inferiore Comp.ti Verona, Milano, Genova, Firenze purchè sia centro abitato con scuole medie superiori. Lascia alloggio F.S. 4 vani, accessori ed accetterebbe cambio anche senza alloggio.

**195) Operaio qualificato I.E.** Adriano Sala, 17ª Zona T.T. Milano Centrale, cambierebbe con p.g. Comp. Genova. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via Salita Chiapparolo, 10-2 - Genova. Telef. 875112.

**196) Cantoniere** Eurelio Conversini, 11° Tronco, 1° Cantone, stazione Carrara, Divisione Lavori Pisa, cambierebbe con p.g. linea Orte-Ancona, fra Jesi ed Orte e linea Terontola-Foligno. Lascia alloggio e ne chiede altro, Scrivere: presso Stazione Carrara.

**197) Assistente di Stazione** Cosimo Liso, stazione Milano Porta Nuova, cambierebbe con p.g. stazioni Roma. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: presso Segreteria Stazione - Milano P.N.

**198) Manovale Trazione,** Mario Zetti Squadra Rialzo Milano Farini, cambierebbe con p.g. Comp.to Firenze, qualsiasi Servizio. Non lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Squadra Rialzo Staz. Milano Farini.

**199) Op. q. 1ª cl. I.E.,** Vittorio Dalena cambierebbe con p.g. Roma loco. Lascia alloggio 3 stanze e servizi e ne chiede altro. Scrivere: Via E. De Amicis, 2, Trieste.

# NOTIZIARIO DI VILLA PATRIZI

## *MOVIMENTO DI FUNZIONARI*

***Recentemente sono stati disposti i seguenti movimenti di funzionari:***

***— Direttore Compartimentale ing. Giuseppe Gervasio, dalla dirigenza del Compartimento di Verona a quella del Compartimento di Roma, con decorrenza 10 aprile u.s.; Direttore Centrale ing. Italo Padoan, dalla Sede Centrale del Servizio Lavori e Costruzioni alla dirigenza del Compartimento di Verona, previo cambio di qualifica a Direttore Compartimentale, con decorrenza 14 aprile u.s.; Direttore Compartimentale ing. Maurizio Navaretti, dalla dirigenza del Compartimento di Genova alla Sede Centrale del Servizio Lavori e Costruzioni, previo cambio di qualifica a Direttore Centrale, con decorrenza 15 aprile u.s.; Direttore Centrale ing. Eros Palladini, dalla Sede Centrale del Servizio Lavori e Costruzioni alla dirigenza del Compartimento di Genova, previo cambio di qualifica a Direttore Compartimentale, con decorrenza 15 aprile u.s.; Direttore Compartimentale ing. Giovanni Robert, dalla dirigenza del Compartimento di Ancona a quella del Compartimento di Bologna, con decorrenza 17 aprile u.s.; Ispettore Capo Superiore ing. Giuseppe Cavagnaro, dalla Divisione Materiale e Trazione di Roma alla dirigenza del Compartimento di Ancona, con decorrenza 17 aprile u.s.***

***A tutti, « Voci della Rotaia » porge i suoi fervidi saluti augurali.***

## *AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE*

***Il Consiglio di Amministrazione delle F.S. riunitosi sotto la presidenza del Ministro dei Trasporti, On. Spataro, ha deliberato l'effettuazione di numerosi lavori per un importo complessivo di oltre 1.400 milioni di lire, fra i quali si segnalano i seguenti: il potenziamento degli impianti fissi di trazione elettrica della linea Trieste-Udine-Tarvisio; l'impianto di Apparati Centrali Elettrici nei Posti Movimento di Vat e di Bivio Pradomano; la costruzione di un sottovia al km. 25+449 della linea Barletta-Spinazzola; la ricostruzione definitiva del ponte sul torrente Scrivia.***

***Nel corso dell'adunanza, fra gli altri provvedimenti di varia natura, il Consiglio ha approvato numerose forniture ed un bando pubblico concorso a 75 posti di Capo Tecnico in prova.***

Nel decorso mese il Consiglio di Amministrazione ha esaminato, esprimendosi favorevolmente, numerosi provvedimenti riguardanti il personale.

Fra i più importanti si segnalano:

**Modifiche al quadro di equiparazione** delle qualifiche del personale (previsto ai fini gerarchici e disciplinari dall'ultimo comma dell'art. 2 dello S.G. e stabilito dal D.M. 23 luglio 1958, n. 358) limitatamente alla determinazione del livello gerarchico delle qualifiche di Capo treno di 1ª classe e di Macchinista di 1ª classe.

Modifica dell'art. 36 del D.M. 19-12-1958, n. 2716, concernente **i passaggi del personale da un servizio all'altro.**

La nuova formulazione stabilisce che la competenza a disporre i passaggi suddetti è attribuita:

— al Ministro, sentito il Consiglio di Amministrazione, per il personale direttivo delle qualifiche di Ispettore Capo o di altra superiore;

— al Direttore Generale per le rimanenti qualifiche del personale direttivo nonchè per le qualifiche del personale dei gruppi di concetto e dei dirigenti dell'esercizio;

— al Direttore del Servizio Personale per il personale restante.

L'assegnazione del posto nel nuovo ruolo è stabilito in base ai criteri di cui all'art. 63 Stato Giuridico.

Proroga al 30 settembre 1961 della validità del D.M. 25 maggio 1960, n. 6321, riguardante il **premio giornaliero** al personale di macchina, dei treni e delle navi-traghetto.

**Adeguamento delle indennità fisse mensili** spettanti, in base all'art. 14 D.C.A., al personale del Servizio Materiale e Trazione, inviato in missione continuativa per prestare servizio presso i posti di sorveglianza della industria privata.

**Costituzione di fondi di anticipazione** necessari per il funzionamento dall'Opera di Previdenza per la stagione estiva del corrente anno.

**Retrodatazione** ai sensi dell'art. 5 della Legge 471/1958 di n. 8 promozioni conferite con decorrenze varie ad altrettanti dipendenti ex combattenti della guerra 1940-1945 od assimilati.

**Graduatoria di merito** del concorso pubblico a 500 posti di A. Macchinista in prova.

**Costruzione** di 5 case cantoniere nelle stazioni di Cassano d'Adda, Treviglio, Locate Triulzi, Pavia e Bressana Bottarone, che verranno provvisoriamente adibite a dormitorio per il personale di linea recentemente assunto nelle località sopraindicate.

**Costruzione** di due fabbricati per complessivi 38 alloggi a Palermo Centrale ed a Civitanova Marche.

Il Consiglio di Amministrazione si è pure pronunciato favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie ed ha esaminato, inoltre, vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riaperture di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio e riammissioni in impiego.

## TRATTENUTA PER ABBONAMENTO A « VOCI DELLA ROTAIA »

Sono stati segnalati alcuni casi di errata applicazione delle disposizioni emanate con Circ. n. PAG. 1. Doc. Per. Az/8093.51900 del 13-8-1959, relative alla nuova formula di distribuzione del Periodico Aziendale « Voci della Rotaia ».

Talune sedi contabili hanno praticato indiscriminatamente a tutti gli Agenti la trattenuta di L. 100 (per rimborso spese postali e di targhettario), **anziché** limitarla a coloro che — avendo in precedenza sottoscritto l'abbonamento a « Voci della Rotaia » — non ne avevano chiesto la disdetta entro il 15 ottobre u. s.: il che è assolutamente contrario alla lettera e allo spirito delle norme dettate con la circolare ricordata.

Nel richiamare l'esatta osservanza delle accennate disposizioni, con particolare riferimento a quanto stabilito al punto 1, si è sollecitata la restituzione delle somme indebitamente trattenute.

Il che risulta già avvenuto nei riguardi di tutti coloro che hanno avanzato domanda entro i prescritti termini.

E' stato altresì ribadito che l'adesione a « Voci della Rotaia » deve essere un atto di libera volontà da parte di coloro che apprezzano e gradiscono il Giornale. (Circ. n. AG. 7. VdR.1883.15600 del 10-4-1961).

## FACILITAZIONI DI VIAGGIO SULLE FERROVIE FRANCESI

La Société Nationale des Chemins de Fer Français, con la quale sono in vigore accordi di scambio di concessioni di viaggio che non prevedono, come è noto, il rilascio della tessera di « légitimation » ai pensionati, ha proposto, in materia, una soluzione che rappresenta un sensibile avvicinamento a quella adottata a favore del personale in quiescenza delle altre Amministrazioni estere aderenti al « Groupement - FIP ».

Secondo tale proposta, già accettata dalla nostra Azienda nell'interesse del proprio personale e quindi operante dal corrente mese di maggio, ai pensionati delle F.S. potranno rilasciarsi, annualmente, per l'agente a riposo e per la moglie, due « bons de réduction » per altrettanti viaggi, di andata e ritorno, sulla rete della S.N.C.F., alla tariffa ridotta del 50%, così come ai pensionati della S.N.C.F. e alle rispettive mogli verranno annualmente accordate analoghe concessioni per i loro viaggi sulla rete delle F.S. (fino a due biglietti a riduzione serie « C » al « retraité » ed altrettanti alla moglie).

Ogni « bon de réduction » avrà la validità di tre mesi, ma, allo scopo di non creare eccessivo affollamento nei treni durante la stagione estiva, si è convenuto di vietarne la utilizzazione per il periodo dal 20 luglio al 15 agosto incluso, ed all'uopo sarà apposta su tali « buoni » esplicita annotazione.

Poichè l'accordo con la S.N.C.F. è stato stipulato sulla base delle deliberazioni prese dal « Groupement - FIP » a favore dei pensionati, potranno usufruire dei « bons de réduction » gli stessi ex agenti aventi titolo alla tessera di « légitimation » e cioè quelli collocati a riposo con almeno 25 anni di servizio **ferroviario** o con 60 anni di età alla data del loro esonero dal servizio.

La concessione è estensibile alla sola moglie del pensionato e non anche ai figli o alle vedove e agli orfani di agenti ed ex agenti. (Circ. n. AG. 3. 2.5500/III del 3-5-1961).

## L'ORARIO DI LAVORO PER GLI ASSUNTORI

Con decreto ministeriale 22 febbraio 1961, n. 3114, sono state emanate le norme relative all'orario di lavoro degli Assuntori, in applicazione dell'art. 10 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236.

La durata settimanale dell'orario di lavoro è stabilita a decorrere dal 1° marzo 1961. (Circ. n. P.3.2.1/66695 del 19-4-1961).

# FATTI DI CASA

## Le F. S. domani

Serene diagnosi sulla situazione attuale e positive indicazioni per il futuro dell'Azienda sono scaturite da un'intervista che il Ministro dei Trasporti on. Spataro ha concesso ad Enrico Mattei, una delle più apprezzate firme del giornalismo politico ed economico italiano.

In un momento in cui le F.S. sono al centro dell'attenzione generale e in cui parte della stampa ha preso lo spunto da alcune ingrate contingenze per far leva sulla emotività e la curiosità degli strati meno attenti e più sprovveduti della nostra pubblica opinione, Enrico Mattei, lungi dal cedere alla tentazione di scivolare nel facile pezzo di colore, o di trarre gratuite illazioni dagli incidenti che si sono verificati ultimamente sulla nostra rete, ha preferito documentarsi direttamente ad una fonte autorevole e responsabile per fornire ai suoi lettori notizie fresche e di prima mano sull'attuale situazione dell'Azienda e sulle prospettive per l'avvenire.

Dobbiamo innanzitutto dire che l'impostazione data dal Ministro agli attuali problemi ferroviari ci sembra veramente obiettiva e, vorremmo aggiungere, particolarmente leale nei confronti dell'Azienda dei ferrovieri. Non si tratta — come egli stesso ha tenuto a sottolineare — di una difesa convenzionale, d'ufficio dell'Azienda ferroviaria, ma di una difesa coraggiosa della verità.

Potrebbe invero parere ovvio che un Ministro dei Trasporti difenda l'Azienda, difendendo con ciò stesso il suo operato ma non bisogna dimenticare che l'on. Spataro governa le sorti del dicastero in questione soltanto da pochi mesi mentre i problemi che gravano sull'Azienda sono problemi di anni e quindi nel caso in esame non sono in discussione le sue responsabilità personali.

« Le ferrovie italiane non sono affatto quel malato grave che molti ritengono » — ha dichiarato l'on. Spataro, ed ha aggiunto: « Non sono neppure un organismo arteriosclerotizzato. Inadeguate al traffico *(più che raddoppiato dal '39 ad oggi* - n.d.r.) questo sì; ed anche bisognose di essere rinnovate tecnicamente per non essere superate dal velocissimo ritmo del progresso ».

Parlando degli annunciati provvedimenti per l'ammodernamento delle ferrovie *(provvedimenti ancora in gestazione e sui quali tante indiscrezioni non sempre attendibili sono apparse sulla stampa nazionale* - n.d.r.) il Ministro ha detto: « Non credo che ci saranno molti mutamenti sul piano da noi predisposto. Abbiamo preso le mosse da uno studio accurato dei problemi sui quali abbiamo simultaneamente sollecitato il parere di esperti di alto rango *(l'on. Spataro si riferisce qui alla cosiddetta « Commissione dei 3 » nominata dal Governo nel novembre scorso su sua proposta per esaminare le condizioni e la situazione della Azienda* - n.d.r.). Tutti i ministri interessati si sono già pronunciati nelle riunioni che il Presidente del Consiglio ha convocato per l'esame della materia e in altre sedi tecniche ed amministrative. Non passerà molto tempo e il Consiglio dei Ministri sarà chiamato a dire l'ultima parola, prima di quella del Parlamento. Le necessità dell'Azienda furono oggetto di scambio di idee fra il Presidente del Consiglio e me fin dal nostro insediamento al governo, nell'estate dell'anno scorso... ».

Il Ministro ha proseguito affermando che il lavoro della Commissione ha veramente corrisposto alle aspettative e che ha sostanzialmente confermato le vedute dell'Azienda incoraggiandola a seguire la linea che si era tracciata e al tempo stesso ha fornito una somma di osservazioni, suggerimenti e proposte preziose per l'elaborazione del piano di ammodernamento delle ferrovie.

Riferendosi ai recenti dolorosi avvenimenti l'on. Spataro ha dichiarato: « La rapida successione degli incidenti ha dato la sensazione che sulle strade ferrate italiane tutto andasse a catafascio. Non è così. Sulle nostre linee marciano poco meno che novemila treni al giorno. Ebbene, in percentuale, siamo ancora in coda a tutti *(le altre aziende ferroviarie* - n.d.r.) per numero di incidenti. Questo significa che siamo ancora in condizione di offrire ai viaggiatori un altissimo grado di sicurezza.

Dopo aver sottolineato che le ferrovie italiane sono all'avanguardia nel mondo nel settore dell'elettrificazione il Ministro ha rilevato che in rapporto allo sviluppo della rete e del traffico, la nostra è tra le aziende che dispongono di un minor numero di personale, il che testimonia della capacità di lavoro e della perizia del personale e dimostra anche che non siamo poi tanto irrazionalmente organizzati.

Parlando del deficit di bilancio l'on. Spataro ha detto: « Il nostro obiettivo è quello di dare all'azienda ferroviaria una gestione sanamente industriale con un bilancio in equilibrio. Contiamo di arrivare al pareggio del bilancio ma non ce ne siamo fatti un obiettivo da raggiungere a qualsiasi costo. Il punto fondamentale da cui siamo partiti è l'esigenza di servire il Paese ».

Ha quindi fatto osservare come la quasi totalità delle aziende ferroviarie del mondo abbiano una gestione passiva; ciò perché le ferrovie sono anche e soprattutto un servizio pubblico che deve corrispondere alle esigenze vive della popolazione e dello sviluppo economico del paese. Da noi gravano inoltre sul bilancio cause particolari: i fortissimi oneri per le pensioni, una selva di concessioni speciali e il livello delle tariffe che sono le più basse di Europa. Entrando nel merito dei provvedimenti previsti il Ministro ha assicurato che criteri di moderazione, di giustizia e di equilibrio ispireranno la revisione delle concessioni e la determinazione delle nuove tariffe ferroviarie. In particolare, per quanto riguarda le concessioni speciali ha dichiarato: « Qualcuno ci ha suggerito di abolirle tutte. Non sarebbe giusto. Tariffe speciali per particolari categorie (operai, studenti) sono sacrosante: non le toccheremo. I pubblici dipendenti, i pensionati, gli impiegati delle ferrovie sono ormai abituati a considerare le riduzioni di cui godono come una integrazione dello stipendio o della pensione: ed anche questa è una situazione di cui bisogna tener conto ».

Circa le tariffe, l'on. Spataro ha affermato che in ogni caso, anche dopo gli aumenti esse rimarranno fra le più basse d'Europa e anche notevolmente inferiori, in termini di parità monetaria, al livello anteguerra.

Per la questione delle linee passive, i cosiddetti *rami secchi*, non ci sono ragioni di allarme, ha tenuto a precisare il Ministro che così si è espresso: « Non sopprimeremo una sola linea ferroviaria senza la certezza di poterla sostituire con un servizio che rappresenti un miglioramento e non un peggioramento per il pubblico viaggiante.

Quanto ai programmi per l'ammodernamento tecnico lo on. Spataro ha affermato che si conta per mettere in esecuzione un piano di investimenti per una somma dell'ordine di ottocento miliardi di lire ritraendoli dal collocamento di obbligazioni sul mercato. Questo piano dovrà portare la nostra Azienda al primo posto per efficienza e modernità e al tempo stesso fornire all'industria italiana un enorme volume di lavoro che andrà anche all'Italia meridionale e contribuirà a stimolare il progresso economico.

Circa l'ammodernamento amministrativo dell'Azienda il Ministro ha dichiarato che la sua struttura sarà modificata in modo da assicurarne l'autonomia funzionale. Nel Consiglio di Amministrazione saranno immessi esperti ed esponenti del mondo aziendale a garanzia contro possibili degenerazioni burocratiche. Il Ministro cesserà di presiedere il Consiglio di Amministrazione ed avrà funzioni di superiore coordinamento di tutta la politica dei trasporti.

« Ciò che mi allieta — ha concluso l'on. Spataro — è la prospettiva di poter dare il mio modesto contributo ad una opera che doterà l'Italia di un servizio ferroviario esemplare, che soddisfi gli italiani e sia ammirato dagli stranieri. Di riuscire non dubitiamo ».

*Il testo integrale dell'intervista di cui abbiamo pubblicato alcuni stralci compare sul n. 6 della Rivista Successo in vendita in tutte le edicole nel corrente mese di giugno. Ad esso rimandiamo i lettori che desiderassero prenderne visione* - n.d.r.

**Il nuovo treno per trasporti suburbani Ale 803: ha una sua precisa collocazione nel quadro dell'ammodernamento tecnico.**

# UNA LETTERA D'OLTRALPE

Un turista francese ha indirizzato al Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato la seguente lettera:

*« Signor Direttore Generale, ho ritagliato in questi giorni per Lei l'articolo qui unito, comparso su un grande quotidiano parigino. Certo non aggiungerà niente a quello che già sapete, in quanto riporta lagnanze che Ella avrà certamente già registrate. Ma Le confermerà, se ce ne fosse bisogno, il convincimento che tutto quello che riguarda da vicino e da lontano il turismo in Italia interessa vivamente anche noi.*

*Non è dunque per spirito critico che Le invio questo ritaglio di giornale, tanto più che io stesso, come la maggior parte dei Francesi, amo il vostro Paese anche per il magnifico sforzo economico e industriale di cui si vedono tante manifestazioni allorché si visita la penisola.*

*Perché l'Italia che, come la Francia, pone il turismo in una posizione di primo piano tra le sue industrie non deve trovare il modo di reperire i capitali indispensabili alle sue ferrovie? Poichè io so bene che se si constatano — come mi è accaduto di fare recentemente e con rincrescimento — tante lacune nel funzionamento delle vostre ferrovie ciò accade essenzialmente per mancanza di finanziamenti.*

*Siamo appena tornati, mia moglie ed io, da una vacanza in Italia e sono rimasto sconcertato nel vedere che le critiche erano fondate: gli orari non sono rispettati, non è facile ottenere le informazioni sui marciapiedi e nei treni, i convogli si arrestano nelle stazioni in misura maggiore di quanto sembra ce ne sia bisogno ecc. Il peggio è che io ho sentito le stesse osservazioni intorno a me da parte delle persone che hanno viaggiato in Italia per ferrovia.*

*Ho notato che qualcuno rinuncia a ritornare da voi o almeno a servirsi della vostra rete ferroviaria. Non sarà questo il mio caso perché io amo troppo il vostro Paese e mi ci sento un po' come a casa mia. Ed è del resto per questo che mi sono permesso di farmi eco delle lamentele registrate in Francia.*

*Se non vi si pone riparo rapidamente è il turismo italiano che subirà le negative conseguenze di questo stato di cose. Questo sarebbe deplorevole sotto molti aspetti.*

*Voglia credere, Signor Direttore Generale, ai sensi della mia stima e alla mia sincera simpatia per il vostro Paese. F/to Maurice OLLIER — Direttore Onorario delle Inchieste Economiche — Esperto presso la Corte d'Appello di Parigi e il Tribunale della Senna.*

Ed ecco la risposta dell'ing. Rissone:

*« Egregio Signore,*

*La ringrazio vivamente per la Sua lettera del 23 aprile, avendo apprezzato in modo particolare l'interesse appassionato che Ella dimostra per il nostro Paese e per i nostri problemi.*

*In effetti alcune delle rimostranze dell'Opinione Pubblica da Lei riportate sono in parte fondate, anche se non sempre esse tengono conto delle cause obbiettive della situazione e spesso ne ignorano i termini reali.*

*Altre critiche invece sono prive di fondamento, ed è quando si attribuisce a deficienze tecniche ciò che va imputato unicamente ad una dolorosa fatalità.*

*Il nostro traffico viaggiatori è più che raddoppiato dal 1939 ad oggi, per contro il nostro materiale rotabile, distrutto per il 60% durante l'ultimo conflitto, non ha potuto adeguarsi all'aumento del traffico sopratutto per la difficoltà di reperire i capitali necessari.*

*Ciononostante, le ferrovie italiane hanno fatto e fanno del loro meglio per assicurare al Paese un sistema di trasporti efficienti.*

*In ogni caso noi non ci siamo mai stancati di prospettare la reale situazione delle ferrovie del nostro Paese e presto il Governo prenderà delle decisioni importanti per la soluzione dei nostri problemi.*

*Nella speranza che nel corso di una prossima visita al nostro Paese Ella potrà constatare di persona i progressi apprezzabili nel settore dei trasporti su rotaia, La prego di gradire cordiali saluti. F/to Severo RISSONE ».*

---

*N.d.R. — Queste due lettere che sottoponiamo all'attenzione di tutti i ferrovieri si commentano da sole. E' ben vero — ed anche queste sono parole del nostro Direttore Generale — che molto raramente è accaduto che un ferroviere abbia omesso, per qualunque ragione, di compiere per intero il suo dovere, con quel senso di responsabilità e con quello spirito di sacrificio che il suo mestiere di per se stesso comporta. Ma è altrettanto vero che in un momento come questo, in cui la nostra azienda è al centro dell'attenzione della pubblica opinione, ogni ferroviere di qualunque livello si deve sentire impegnato a raddoppiare i suoi sforzi per dimostrare al Paese e agli ospiti stranieri che, pur nelle attuali, difficili condizioni, l'Azienda continua a fare onore — come sempre — ai suoi impegni al servizio della collettività.*

**Après le drame du tunnel de La Spezia**

## Vives réactions italiennes contre le vieillissement du matériel ferroviaire et l'inertie de l'État

**Rome, 4 avril. *(De notre envoyé spécial permanent.)***

**LE drame qui a fait cinq morts la semaine dernière à bord du train Turin-Rome sous un tunnel, près de La Spezia, provoque au Parlement italien et dans toute la presse une réaction de jour en jour plus vive contre le vieillissement du matériel des chemins de fer et contre les responsabilités de l'Etat.**

**Ce drame fait suite, en effet, à une longue série d'accidents inexpliqués... et pourtant explicables étant donné, dit-on dans tous les journaux, que le matériel roulant, l'armature, les postes de commande de la plus grande installation industrielle du pays exigent des réparations et une remise à neuf qui sont renvoyées depuis de nombreuses années pour de discutables raisons de fer de l'Etat. De là des économies qui, ne pouvant porter ni sur les salaires du personnel ni sur la consommation de courant électrique, affectent de façon dangereuse le matériel, les aiguillages, les appareils de précision. La direction des chemins de fer ne cesse de réclamer des crédits pour les réparations urgentes ou les in-**

# BENVENUTO AI COLLEGHI DELLA BIELLA-NOVARA

*(e all'agente più giovane della Rete)*

Com'è noto, il 21 gennaio la ferrovia privata Biella-Novara è passata allo Stato.

Un po' di storia. E' una ferrovia giovane; è stata infatti inaugurata nel luglio 1940, in piena guerra, è a semplice binario e sorse per il collegamento rapido fra Biella e Milano dato che, in precedenza, viaggiatori e merci erano costretti al giro vizioso per Santhià e Vercelli. Il servizio era ed è svolto in parte a trazione a vapore e in parte con automotrici; la linea è lunga 51 chilometri.

Già prima del passaggio alle F.S., venivano effettuati treni diretti fra Biella e Milano, che percorrevano, quindi, sulla rete dello Stato, una cinquantina di chilometri e precisamente la tratta Novara-Milano C.le. Insomma gli Agenti della Biella-Novara erano già un poco di casa.

All'atto del passaggio, la consistenza totale del personale era di un centinaio di agenti e noi auguriamo ai nuovi nostri colleghi che l'inquadramento nei ruoli F.S. avvenga (anche economicamente, si capisce) con loro piena soddisfazione.

Discorrendo coi nuovi amici, abbiamo notato una graziosa signorinella e...: « Permettono? Eugenia Viola, alunna d'ordine ex ferrovia Biella-Novara, ora aiuto applicato Ferrovie Stato ». Francamente, siamo rimasti di stucco. La signorina Viola ha solo diciotto anni: assunta all'età di 14, era diventata impiegata di ruolo nella ferrovia privata e, automaticamente, ora è di ruolo nella nostra Azienda. In seguito al riordinamento del personale della Biella-Novara (nota del fotografo: « Però questo Servizio Personale fa sempre la parte del leone ») è stata trasferita alla Segreteria Compartimentale di Torino.

Diamo dunque un cordialissimo benvenuto ai nuovi colleghi ed alla giovanissima aiuto applicato — certamente il più giovane Agente della Rete F.S. — che ci sta innanzi, perplessa di fronte alla prospettiva di apparire su « Voci della Rotaia », uso ad immortalare — che diamine — anche le dive dello schermo. Stavolta: benvenuta collega!

**Mario TOSCANI**
ed **Elio DE PAOLI**

**Eugenia Viola, l'Agente più giovane della Rete.**

**Per assoluta mancanza di spazio rimandiamo al prossimo numero la pubblicazione del notiziario del D.L.F.**

# "NIENTE DI NUOVO" A S. GIORGIO DI PIANO

Le due lettere che qui sotto riportiamo si riferiscono ad avvenimenti non del tutto eccezionali per chi vive e lavora sulle rotaie. Da una parte c'è Giuseppe Corticelli, un Manovale sorpreso da un attimo di distrazione; dall'altra Nello Boscagli, un Macchinista che, come impone il suo mestiere, ha i riflessi prontissimi.

Si incontrano alla stazione di S. Giorgio di Piano in una circostanza che sta per diventare tragica, ma grazie alla prontezza del Boscagli non accade nulla, e i due — che non si conoscono — potranno scambiarsi gli auguri di Pasqua.

Le lettere che qui pubblichiamo ci danno con estrema semplicità la cronaca di questo piccolo avvenimento: uno dei tanti che tessono giorno per giorno la rete della nostra solidarietà. Un ferroviere ha rischiato di morire, un altro lo ha salvato. E la nostra cronaca registrerà per quel giorno: « A S. Giorgio di Piano, niente di nuovo ».

Niente di nuovo, infatti, perchè la vita degli uomini della rotaia è fatta proprio di questo.

* * *

*« Spett. Direzione « Voci della Rotaia »,*

*avendo avuto occasione di far leggere la lettera che allego al mio Capo Deposito, sono stato invitato a farla pervenire al «nostro Giornale». Non l'ho fatto fino adesso perchè mi sembrava di mettere in evidenza un fatto non infrequente nel nostro lavoro. Ma la letterina di ringraziamento del «maggior interessato» potrebbe servire di invito agli agenti di stazione e della linea a non prendere troppa confidenza con l'attraversamento dei binari, e di sprone ai miei colleghi di macchina affinchè non perdano mai un secondo di vista quelle rotaie sulle quali in ogni momento vi può essere — oltre i segnali — un distratto da «salvare»!*

*La vigilia di Pasqua stavo transitando a 140 Km/h per la stazione di S. Giorgio di Piano con la « Freccia della Laguna VR ». Agli scambi di ingresso, avendo iniziato l'incrocio con un lungo treno merci, pure in transito, avevo emesso il fischio regolamentare; al centro della stazione sulla mia sinistra avevo notato in posizione di regolare presenziamento, l'agente di stazione che supponevo (anche dall'atteggiamento) attendesse il transito del mio treno oltre quello del merci. Senonchè appena sfilata la coda del merci egli si inoltrò tranquillo sulla passerella per tornare in stazione!*

*Gli stavo addosso, a non più di 10 metri! Il lacerante suono di fischio e di tromba fu per lui come una sferzata; lo vidi fare un salto degno di un atleta ma credo che lo spostamento d'aria che il mio treno stava « tagliando » l'abbia aiutato nel lancio verso l'interbinario! La mia prontezza sì, ma anche la fortuna di aver avuto in quel momento ambedue le mani sui due pulsanti di allarme salvò un agente della « nostra famiglia ». Dopo quel momento d'inevitabile turbamento subentrò la soddisfazione di aver compiuto un salvataggio — il terzo certo — della mia vita ferroviaria.*

*Giunto a Roma Termini scrissi una cartolina con la fotografia dell' « Arlecchino »: « Al manovale della stazione di S. Giorgio di Piano, in servizio alle ore 12 del... Buona Pasqua amico, ed auguri di lunga vita felice insieme alla tua famiglia! E attento alla Freccia della Laguna! Nello Boscagli Macchinista presso il Dep. Loc. Roma S.L. ».*

*« S. Giorgio di Piano, li 7 aprile 1961.*

*Signor Boscagli, la sua cartolina, è stata per me il più bello e significativo regalo di Pasqua. So che debbo molto a lei se oggi posso ancora fare servizio a S. Giorgio di Piano. Quel fischio prolungato, mi svegliò da un mondo lontano, e bastò perchè mi rendessi conto della gravità della situazione.*

*Sono rimasto molto scosso dal fatto, poichè, mi creda, il morire cerco di farlo per ultima cosa. Il rumore del merci che il V R. incrociò a S. Giorgio coprì completamente quello del vostro arrivo e in un momento di amnesia tornavo tranquillo in stazione riattraversando i binari.*

*A lei e al suo collega debbo grandissima riconoscenza e mi permetta di esprimerle la mia più sincera gratitudine. Con la speranza di poterla un giorno incontrare e ringraziare personalmente, le ricambio di cuore gli auguri di lunga vita con affetto e sincerità ed assieme al suo collega di lavoro le dico di cuore buona fortuna e lieto avvenire.*

*Con stima, manovale Giuseppe Corticelli. Stazione F S. S. Giorgio di Piano ».*

# ERRE-U

E' uscito « Erre-U » periodico mensile del Centro Italiano delle Relazioni Umane, pubblicazione brillante sia dal punto di vista tecnico — ci riferiamo in particolare all'originale formato ed alla estrosa impaginazione — sia da quello del contenuto.

Scorci di storia e di cronaca, attualità, reportage, si integrano alle sobrie trattazioni tecniche (il dosaggio e la impostazione di questa parte possono costituire il successo della pubblicazione), per gettare uno sguardo attento e pieno di calore sul mondo del lavoro di ieri e di oggi.

Ma ora cediamo la parola alla redazione di « Erre-U » sui motivi che hanno determinato la nascita del Periodico, sui fini che intende perseguire.

« I periodici sono già tanti. E' vero. Ma se è pacificamente acquisito che non si devono moltiplicare le iniziative senza necessità, è altrettanto certo che ove sussista la necessità ivi la iniziativa è più giustificata. E qui la necessità sussiste.

Le Relazioni Umane: quando si parla di esse si può assistere ad una serie di diverse reazioni. Da quella irritata a quella di scherno: da quella interessata a quella scettica. Molti ritengono che si tratta di cosa che fa perdere tempo perché non serve a nulla.

Che cosa strana! Anche se esistessero soltanto due persone sulla terra, ivi sorgerebbe l'indubbio problema di relazioni umane. Se poi queste persone sono a milioni; se vivono gomito a gomito; se sono coinvolte nella medesima attività di lavoro: se hanno da affrontare comuni problemi e da risolvere comuni difficoltà: se, addirittura, devono stabilire se sia meglio collaborare o piuttosto lottare tra di loro, è di palmare evidenza che la complessa problematica delle Relazioni Umane si impone in tutta la sua attualità.

Questo periodico è, dunque, più che giustificato e dovrà affrontare problemi ben gravi, vivi e palpitanti.

Esso è caratterizzato (quindi più che giustificato) dal fatto che è pensato e scritto per tutti e tre i soggetti del lavoro: imprenditori, dirigenti, maestranze.

Non è un giornale di categoria: di questi ce ne sono già tanti: forse troppi.

Non è, tuttavia, un giornale di azienda. Non può portare, non porterà i piccoli problemi di ogni singola comunità e neppure le notiziole di cronaca, pur cari ma sempre troppo angusti.

Ma questo periodico deve affrontare i problemi comuni che non sono meno interessanti, ma anzi maggiormente appassionano come quelli dai quali fluisce tutta una prassi orientata in un senso o in quello opposto.

Il periodico sarà battagliero se occorrerà; sarà rasserenante, quando ce ne sia l'opportunità; saprà dire la verità a tutti, anche se le reazioni non saranno sempre favorevoli; si sforzerà tenacemente di insegnare di nuovo agli uomini a comprendersi, anche se non sarà sempre ascoltato.

E, sempre, sarà suo costante impegno d'essere onesto ».


A TORINO con il D.L.F.

PER LE CELEBRAZIONI DEL CENTENARIO DELL'UNITÀ NAZIONALE

**PROGRAMMA**

1° giorno: Arrivo in mattinata; transfert; mattinata libera; pranzo; visita della città ed escursione a Superga in pullman con guida; cena; pernottamento.

2° giorno: 1° colazione; visita all'Esposizione « ITALIA 61 » con transfert (solo percorso di andata); pranzo libero (a carico gitanti); pomeriggio libero; cena; pernottamento.

3° giorno: 1° colazione; transfert alla stazione.

QUOTA INDIVIDUALE DI PARTECIPAZIONE L. 3.800

TURNI ASSEGNATI A CIASCUN COMPARTIMENTO

COMPARTIMENTO DI VERONA: 6-7 e 8 luglio
» » VENEZIA: 8-9 e 10 luglio
» » TRIESTE: 24-25 e 26 giugno
» » BOLOGNA: 2-3 e 4 lug. - 14-15 e 16 lug.
» » FIRENZE: 20-21 e 22 g. - 10-11 e 12 lug.
» » ANCONA: 26-27 e 28 giugno
» » ROMA: 28-29 e 30 g. - 16-17 e 18 lug.
» » NAPOLI: 22-23 e 24 g. - 12-13 e 14 lug.
» » BARI: 4-5 e 6 luglio
» » REGGIO C.: 30 giugno-1 e 2 luglio
» » PALERMO: 18-19 e 20 luglio
» » CAGLIARI: 20-21 e 22 luglio

Prenotazioni ed informazioni dettagliate presso il Dopolavoro di Sede Compartimentale. Compatibilmente con la disponibilità di posti, è consentito effettuare prenotazioni anche presso altre Sedi Compartimentali.

IL CAPO DELL'UFFICIO CENTRALE
G. Cutrona

I ferrovieri mutilati ed invalidi per causa di servizio del Comp.to di Torino, nel giorno dell'inaugurazione della loro sede, di cui diamo notizia nella cronaca torinese.

In occasione dell'anniversario della Liberazione, i ferrovieri torinesi hanno indetto manifestazioni celebrative al Deposito Locomotive, alle Officine Materiale Rotabile e al Controllo Merci. La cerimonia conclusiva ha avuto luogo, invece, alla stazione di Torino Porta Nuova, presso la Lapide che ricorda i Caduti di tutte le guerre. (Nella foto: la cerimonia all'Officina Materiale Rotabile).

Al Teatro Carignano di Torino, la bambina Margherita Bastianini, figlia dell'Operaio Qualificato di 1ª classe Angelo, delle Officine M.R., ritira il premio «Pongilione - Città di Torino» a lei assegnato dalla giuria.

## ANCONA

● **E' in pieno svolgimento** nel Compartimento di Ancona, a titolo sperimentale, la «campagna della cortesia», tendente a creare un miglior clima nei rapporti umani tra viaggiatori e personale dei treni e delle stazioni. Al termine della campagna, che si concluderà nel prossimo ottobre, saranno sorteggiati premi, ai quali concorreranno tanto i ferrovieri meritevoli quanto i viaggiatori. Questi ultimi, durante la «campagna della cortesia», segnaleranno all'Azienda le azioni particolarmente significative portate a termine dal personale ferroviario e di cui furono protagonisti o testimoni. Auguriamo alla simpatica iniziativa fecondi risultati.

● **Con l'intervento** del Capo Divisione Movimento e di altri funzionari, i ferrovieri della stazione di Pescara hanno festeggiato il Capo del 2° Reparto Movimento ing. Vincenzo Gallo, trasferito alla dirigenza di un Reparto Movimento di Genova. A sostituire il partente è stato designato l'Ispettore di 1ª classe dr. Otello De Sisto, proveniente da Arezzo. Cordiali auguri ad entrambi.

● **E' deceduto ad Ancona,** a 85 anni, il Segretario Capo Carlo Monti, capostipite di una «dinastia» di ferrovieri. Infatti il figlio Roberto è Revisore Capo presso la Divisione Movimento e il nipote rag. Lorenzo è Segretario Capo alla locale Divisione Ragioneria. Ai familiari le più sentite condoglianze.

● **Cicogna Express:** i gemelli Leo e Lucio, all'Aiutante a.p. Luigi Paolini della stazione di Porto S. Giorgio, già padre di sei figli; Beatrice, ad Alfio Benedetti, Manovale a Chiaravalle; Silvia, a Giovanni Costarelli, Capotreno al D.P.V. di Ancona. Felicitazioni ai genitori ed auguri vivissimi ai neonati. **A. Rosso**

## BARI

● **Il Capo Stazione P.le,** Titolare di Bari Parco Nord, Castillo Tarasconi, ha lasciato il servizio attivo per limiti di età, dopo quarantun anni di attività, festeggiato dai «movimentisti» e dai Superiori. Per la circostanza, il Direttore Comp.le gli ha indirizzato una lettera personale di commiato, mettendo in luce le sue doti di capacità professionale e di dirigente. Al caro Don Castillo, suocero del nostro collaboratore «cinefotoreporter» Mario Lucatuorto, l'affettuoso augurio di vita lunga e serena. Pure per limiti di età è stato collocato a riposo il Segretario Sup. di 1ª cl. cav. Vincenzo Ficele della Divisione Ragioneria e decano dei giornalisti ferrovieri del nostro Comp.to. Al simpatico amico giugano fraterni auguri di ogni bene.

● **La gentile signora Maddalena Rubino,** nota a tutti per la sua modestia, ci ha lasciati per andarsene in pensione. Appropriate parole le ha rivolto, in occasione del commiato, il Capo della Segreteria Compartimentale dr. Desiati, mentre i colleghi l'hanno festeggiata con una calda manifestazione di viva simpatia.

● **Auprendiamo con piacere** che al Capo Stazione P.le Dirigente C.le di Foggia, Antonio Bonante — che conta ben 42 anni di servizio — è stato concesso il cavalierato della «Stella al merito del Lavoro» dell'Ordine di San Giorgio d'Antiochia. Felicitazioni vivissime.

● **Per onorare la memoria** del Capo Deposito di 1ª cl. Antonio Sulpizio, perito tragicamente per infortunio sul lavoro, il personale degli uffici del Deposito Locomotive di Taranto, ha raccolto e versato per il Fondo di solidarietà, istituito dal Direttore Compartimentale, la somma di Lire 7.000.

● **Cicogna Express:** Fedele, al Capotreno Domenico Moretti del D.L.F. di Taranto. Auguri e rallegramenti.

● **Binario dieci:** Relatore il prof. Francia, e discutendo una dotta tesi sul Museo di Lucera, si è laureata in Lettere Classiche, con il massimo dei voti, la signorina Franca Santoro, figlia del caro collega cav. Cesare, Capo dell'Ufficio Biglietti della stazione di Foggia. Rallegramenti e vivi auguri. **N. Zingarelli**

## BOLOGNA

● **Per metà turisti e per metà giornalisti-ferrovieri,** 29 inglesi, membri della Railway Correspondence and Travel di Londra, hanno visitato il D.L. di Bologna C.le ed il D.C.O., nonchè la privata Società Veneta.

● **Hanno lasciato il servizio per limiti di età:** Pietro Bonaiuti, Coadiutore P.le Divisione Comm.; Giuseppe Pasquali, Cantoniere 11° tronco; Domenico Mazzarra, Usciere Divisione Lavori; rag. Romolo Mazzoni, Rev. Sup. 3° Rip. Comm. e Traff.; Pio Pesaresi, Conduttore D.P.V. Rimini; Alberto Casagrande, Coad. Capo Div. Rag; Valentino Targa, Csq. deviatori Bologna S. Donato; cav. Giuseppe Puccioni, Cass. 2ª cl. a.p. Divisione Ragioneria; Giuseppe Spaccesi, Controllore Viagg. 1ª cl. Gr. P.V. Bologna C.le; Mario Moruzzi, C. Dep. 1ª cl. a.p. D.L. Bologna S. Donato; Adolfo Biondi, Capo Staz. P.le D.C. Bologna C.le; Ascanio Vincoli, Op. q. 1ª cl. 6ª Zona I.E.; Giuseppe Poggiali, Macch. T.M. D.L. Bologna C.le; Armando Bergonzoni, Man. D.L. Bologna C.le; Armando Boninsegni, Coad. P.le Segreteria Com.le Vivissimi auguri. **A. Sensi**

## CAGLIARI

● **Nella sala del Liceo Artistico di Cagliari,** ha avuto luogo la vernice della Mostra Nazionale di Arti Figurative riservata ad opere di soci del Dopolavoro Ferroviario. Il Direttore Comp.le dr. Gazzei ha ringraziato le numerose autorità intervenute dichiarandosi lieto che il Comp.to di Cagliari sia stato, quest'anno, prescelto ad ospitare una così importante manifestazione dopolavoristica. Ha preso poi la parola il dr. Cutrona, Capo dell'Ufficio Centrale del D.F. che ha porto agli intervenuti il saluto del Ministro, dei Sottosegretari e del Direttore Generale, dichiarandosi soddisfatto dell'ospitalità ricevuta. Sono stati, quindi, assegnati numerosi premi tra i quali segnaliamo: il 1° premio per la sezione ad olio al Signor Renato Corradini del D.L. di Verona, il I° premio scultura al Signor Walter Procida del D.L. di Cagliari e il 1° premio incisione al Signor Sergio Innocenti del D.L. di Torino.

● **Sono stati collocati in quiescenza** i colleghi: Bachisio Masala, Coadiutore Capo della Divisione Comm.le e del Traffico; Antonio Noce, Op. 1ª cl. del D.L. di Sassari; Vittorio Atzeni, Macchinista 1ª cl. del D.L. di Cagliari e Francesco Busoni Macch. 1ª cl. del D.L. di Cagliari. A tutti «Voci» porge il suo augurio e saluto affettuoso.

● **E' stato di recente promosso** Segretario Superiore il rag. Giovanni Cocco, Capo della Segreteria Comp.le di Cagliari. Felicitazioni. **A. Luchi**

## CONCORSO "PASQUA '61"

Ecco gli annunciati risultati del Concorso di « Pasqua '61 » riservato a tutti coloro che avevano aderito alla nuova formula di distribuzione di « Voci ». Hanno vinto un **salottino** del Mobilificio Tedeschi di Livorno: **Ciro Damone**, Assistente di Stazione - S. Severo (Foggia); **Antonio Floris**, Manovale - Assemini (Cagliari); **Gregorio Zuccarello**, Cantoniere - Motta S. Anastasia (Catania); **Pietro Ritella**, Macchinista 1ª Cl. - Udine; **Buffo Nello**, Cantoniere - Soave (Verona). Hanno vinto una **poltrona** da salotto dello stesso mobilificio: **Dante Carvelli**, Assuntore di Stazione - Tocco Castiglione (Pescara); **Vezio Lepri**, Capo Stazione 1ª Cl. - Rimini; **Carlo Klemen**, Cantoniere - Romito Magra (La Spezia); **Andrea Traverso**, Operaio Qualificato - Genova Sampierdarena; **Giorgio Michelini**, Manovale - Sagrate (Milano); **Domenico Vernacchia**, Cantoniere - Ariano Irpino (Avellino); **Amedeo Tiripicchio**, Assuntore - Cariati (Cosenza); **Stefano Jannello**, Operaio Qualificato - Castiglione Teverina (Terni); **Cristina Baracco**, Manovale - Torino; **Cav. Vittorio Simionato**, Capo Stazione Superiore - Treviso Centrale.

### FIRENZE

**(Servizio Materiale e Trazione)**

● **E' stato collocato in quiescenza** per limiti di età e di servizio il Capo Tecnico Sovrintendente Cav. Eugenio D'Onofrio. Assunto nel 1921 in qualità di Operaio di 1ª cl. a Benevento, il Cav. D'Onofrio ha salito brillantemente i vari gradini della carriera meritandosi anche un encomio ufficiale per il contegno coraggioso tenuto a Messina durante la guerra, mentre trovavasi distaccato presso quel Deposito Locomotive. Il nostro giornale gli porge i più sinceri auguri di lungo e felice riposo.

● **Sono stati collocati in quiescenza**, per limiti di età, il Capo Deposito Sovrintendente cav. Primo Guazzelli ed il Capo Tecnico Sovrintendente cav. Gino Ciappei della Sezione del Servizio. Entrati in servizio con modeste qualifiche, entrambi hanno raggiunto le qualifiche più elevate nelle rispettive gerarchie di tecnici. « Voci della Rotaia » invia ai due agenti il proprio sincero saluto augurale.

● **Marcia nuziale** per il Segretario Capo rag. Enzo Lucarini della Sezione della sede C.le e la Signorina Liliana Mura figlia dell'ex Applicato Capo Francesco; per il Capo Tecnico di cl. P. I. G. Battista Ferri della stessa Sezione e la Signorina Iliria Marucelli. Alle coppie felici i più sinceri auguri di felicità.

**G. Giuliattini**

**(Dagli Impianti)**

● **In una gara di pesca fluviale**, svoltasi a Firenze fra Ferrovieri appartenenti agli impianti compartimentali, la squadra delle Officine Veicoli di Porta al Prato, composta da Dino Baldini, Remo Marcantonini, Franco Crini, Bruno Olivieri e Fernando Di Laghi, si è classificata al primo posto, conquistando la « Coppa Nettuno ». Vive felicitazioni ed auguri di nuovi successi nelle future competizioni.

● **Auguri vivissimi** ai seguenti colleghi collocati a riposo per limiti di età: Capo Gestione P.le Bruno Cardechi, di Arezzo; Controllore Viagg. P.le Emilio Mei, di La Spezia; Deviatore Capo Angelo Chirico, di Livorno C.le; Conduttore Pasquale Mancini, di Firenze; Macchinista T.M. Anselmo Campi, di Massa Zona Industriale, ed i Capi Squadra Manovali Renato Baggiani e Bruno Pasquetti, delle Officine Veicoli di Firenze P.P.

**A. d'Errico**

### GENOVA

● **Destinato ad altro incarico**, presso il Servizio Lavori e Costruzioni, l'ing. Maurizio Navaretti ha lasciato la dirigenza di questo Comp.to. Malgrado il breve tempo trascorso qui dall'ing. Navaretti, la calda umanità e il fervore squisitamente romagnolo, di cui aveva improntato i suoi rapporti col personale, gli avevano procurato l'unanime affetto e simpatia dei diecimila ferrovieri di Liguria, che porgono all'egregio funzionario un affettuoso saluto con i voti e gli auguri di bene nel nuovo lavoro presso la Sede C.le.

A sostituire l'ing. Navaretti, è giunto a Genova l'ing. Eros Palladini, già Direttore Centrale al Servizio Lavori e Costruzioni. All'ing. Palladini, che dopo molti anni torna in terra di Liguria dove diresse un Reparto d'esercizio, giungano il nostro cordiale benvenuto nella Superba e la promessa della più fattiva collaborazione.

● **Nella splendida cornice** della scogliera di Nervi, numeroso personale della Divisione Comm.le e dell'esercizio si è riunito intorno all'Ispettore P.le, rag. Mario Pesce, posto in quiescenza, per porgergli un saluto di commiato nella letizia di un lauto pranzo a base di pesce della riviera e vino delle cinque terre.

● **Manifestazioni di simpatia** e d'affetto sono state tributate, al Dep. Loc. di Genova Rivarolo, al Capo Tecnico cl. a.p. Gaspare Massara, collocato a riposo per limiti di età. Al bravo Massara, giungano gli auguri più fervidi di bene e di lunga vita.

● **Binario dieci:** Franco Mileto, figlio dell'Ispettore Capo Superiore Pasquale Mileto, vice Capo della Divisione Commerciale e del Traffico, ha conseguito la laurea in ingegneria elettrotecnica col punteggio di 110, lode e medaglia d'argento, discutendo brillantemente la seguente tesi: « Progetto di un sistema di telecomunicazioni a modulazione di impulsi ». Al neo-ingegnere le nostre vive congratulazioni e gli auguri di sempre migliori affermazioni.

● **Marcia nuziale** per la gentile Sig.na Lella Augusta Guidetti e il Capo Gestione cl. rag. Ivo Mangano, della Divisione Commerciale. Felicitazioni e auguri.

**A. Battaglia**

*Il « Cicogna-Express » è giunto per la seconda volta e in perfetto orario a casa del nostro collega di Redazione Ennio Salvatore, portando il piccolo Stefano.*

*Il Direttore e i componenti la famiglia di « Voci » porgono alla Signora, all'amico Ennio e al neonato molte felicitazioni e gli auguri più vivi e cordiali.*

### MILANO

● **Il personale della Divisione Materiale e Trazione** ha cordialmente festeggiato con un brindisi di circostanza la partenza, per la sede di Roma, del loro capo, ing. Pietropaoli. Al partente ed al subentrante, ing. Taglioni, « Voci della Rotaia » augura buon lavoro.

● **La sede del Gruppo A.V.I.S.** compartimentale e del Gruppo Mutilati ed invalidi del lavoro compartimentale dei ferrovieri milanesi è stata inaugurata a Milano C.le, alla presenza del Direttore Com.le ing. Forte, del Titolare dell'Impianto cav. Guidoni e di numerosi associati. Dopo la benedizione dei locali da parte del cappellano ferroviario Don Lupi, l'ing. Forte manifestava il suo compiacimento con un breve discorso.

● **Marcia Nuziale:** per il geom. Giuseppe Alberiazzi, Segretario P.le della Officina Veicoli di Voghera e la Sig.na Luigia Perduca; per la sig.na Antonia Milanese ed Antonio La Nave, Segretario presso l'Ufficio Collaudi del Servizio Trazione. Felicitazioni.

● **Cicogna Express:** Manuel, all'Assistente di stazione Ubellino Cecchinato, della Stazione di Domodossola; Patrizia, al Segretario Fernando Di Loreto, del Dep. Loc. di Cremona. Auguri.

**L. Paina**

### NAPOLI

● **Il Capo Stazione Principale Elia Sica**, della stazione di Napoli Centrale, è stato posto in quiescenza per limiti di età e di servizio. Egli è stato festeggiato da amici e colleghi nel corso di una simpatica cerimonia. Auguri cordialissimi.

● **Binario Dieci:** si è laureato in Economia Marittima, col massimo dei voti, il Capo Tecnico cl. a.p. Armando La Scala della Divisione I.E., discutendo una interessante tesi su: « La ricerca operativa nel campo dei trasporti ». Il Segretario Capo Mariano Paternoster, della Segreteria Compartimentale, si è brillantemente laureato in Giurisprudenza, discutendo una interessante tesi su: « La nazionalità della nave nel vigente regime amministrativo ». Ad entrambi felicitazioni ed auguri.

**D. Manganelli**

### PALERMO

● **Il Coadiutore Capo Signora Ersilia Rizzuto**, dopo oltre 40 anni di encomiabile attività presso la Segreteria Compartimentale di Palermo, ha lasciato il servizio per limiti di età. Ha porto il saluto di commiato alla festeggiata l'Ispettore Capo dr. Cricchio. Alla signora Rizzuto gli auguri fervidi del nostro giornale. Anche il Manovale Cirino Maucieri della Officina Veicoli di Catania, ha lasciato l'Azienda per limiti di età. Agli auguri dei superiori e colleghi, aggiungiamo anche i nostri.

● **Binario Dieci:** l'Aiuto Macchinista Approvato Antonino Ruggeri Cannata del Dep. Loc. di Catania, ha conseguito la laurea in Economia e Commercio presso l'Università catanese, riportando la votazione di 90/110 dopo la discussione della tesi « Analisi dei costi, ricavi e reddito delle Imprese Ferroviarie ». Relatore il chiarissimo prof. Amedeo Salzano. Al collega Ruggeri Cannata i nostri più vivi complimenti.

● **Marcia Nuziale:** per Pippo Pilato, Alunno d'ordine presso la Stazione di Messina Marittima, con la gentile Sig.na Brigida De Santis, primogenita del cav. Giovanni, Capo Tecnico di 1a cl. a.p. presso l'Officina Veicoli di Messina. Agli sposi i migliori auguri di « Voci della Rotaia ».

**G. Caruso**

*Il decano dei ferrovieri pensionati del Comp.to di Verona è Attilio Lupi, il quale ha felicemente superato il traguardo delle 97 primavere. Nato a Luzzara il 21 febbraio 1864 e assunto in servizio presso la Società Adriatica Strade Ferrate il 1° marzo 1889 con la qualifica di Cantoniere, si affermò gradualmente per intelligenza ed attaccamento al dovere, tanto da lasciare il servizio il 21 febbraio 1924 con la qualifica di Applicato di 1ª classe. Presentemente gode ottima salute e conserva una sorprendente lucidità di mente, e ciò ci fa sperare che fra tre anni lo saluteremo centenario. E' questo l'augurio che formuliamo e che di cuore indirizziamo ad Attilio Lupi.*

### REGGIO CALABRIA

● **Il Direttore Com.le ing. Carucci**, presenti numerose autorità ferroviarie e agenti del Deposito Locomotive, a nome della Direzione Generale ha premiato i macchinisti Giuseppe Azzarà e Barberio Evaristo e i loro aiutanti Giovanni Diamante e Giuseppe Nava del Depostio Locomotive di Reggio C., che con il loro comportamento e con la loro prontezza — degni del più alto elogio — evitarono un disastro che poteva costare tante vite umane, nell'incidente occorso il 21 aprile scorso nella stazione di S. Pietro Maida tra il rapido R. 53 in transito e il treno merci BBH in sosta.

**A. Cremona**

### ROMA

**(Dai Servizi)**

● **Festeggiato dai superiori, colleghi e dipendenti**, ha lasciato il suo posto di lavoro per limiti di età il Revisore Superiore Gualtiero Peruzzi del Servizio Movimento. Entrato nell'Azienda nel lontano 1915 a Ceccano, l'amico Peruzzi ha prestato la sua attività per oltre 45 anni con zelo, diligenza e fervore, accattivandosi la considerazione dei superiori e larghe simpatie fra i colleghi. A lui i nostri affettuosi auguri.

● **Hanno lasciato** il Servizio Approvvigionamenti per limiti di età, festosamente salutati da superiori e colleghi, l'Ispettore Ca-

# TUTTA LA RETE

po rag. Antonio Paglino, Capo della Sezione Personale, il Segretario Superiore di 1a cl. cav. Luigi Nardini, della Sezione 5a e il Segretario Superiore Signora Egle Liboà nata Colapietro della Sezione 3a. A tutti il nostro saluto augurale.

● **Hanno lasciato il servizio** per limiti di età i seguenti agenti del Servizio Approvv.ti: Segr. Sup. Enrico De Sena della Sezione Affari Generali e Contenziosi; Applicato Capo Palmira Vozzi nata Costa della Sezione Personale e Appl. P.le Alberto Piergentili della Sezione 7a. A tutti il nostro più vivo augurio.

● **Attorniato dai genitori**, dai nonni e dai parenti, Daniele Cellamare, figliolo del nostro Corrispondente dal Servizio Approvv.ti, ha ricevuto i sacramenti della Cresima e della Eucarestia. Al piccolo Daniele i migliori, affettuosi auguri.

● **Cicogna express:** Il caro amico Amedeo Peroni, Coadiutore Capo del Servizio Ragioneria, è diventato nonno. Alla signora Luciana Picone, figlia del nostro collega, felicitazioni e auguri per la piccola Paola; Vittoria al Coadiutore Capo Settiminio Giannini dell'Ufficio II del Servizio Movimento, nata il 27 marzo 1961, ricorrenza del Centenario dell'Unità d'Italia. Non a caso, quindi alla neonata è stato imposto il nome di Vittoria. Ai genitori felici gli auguri migliori.

**(Dagli Impianti)**

● **In occasione** del suo recente viaggio in Italia, S.M. la Regina Elisabetta II d'Inghilterra, si è compiaciuta di conferire il grado di Cavaliere Ufficiale dell'Ordine della « Regina Vittoria » al Capo Superiore Titolare di Roma Ostiense, Cav. Ernesto Costantini. Al carissimo collega i nostri vivissimi rallegramenti uniti a quelli di tutto l'Impianto romano.

## Scambio di ospitalità

*Studentessa francese ventiduenne ottimo carattere, figlia di un Operaio specializzato della S.N.C.F., propone scambio di ospitalità per l'estate '61, con giovane italiana, preferibilmente dall'Italia del Nord. L'ospite italiana trascorrerebbe la sua vacanza a St. Briene, sulla costa del Nord.*

*Scrivere: Madame Baril, S.N. C.F., 36, rue de Leningrad, Paris 8e.*

* * *

*Famiglia ferroviere francese, religione cattolica, cerca famiglia italiana, similare, residente località marina, per ricevere studentessa quindicenne in luglio. In cambio ospiterebbe giovane italiana, mese agosto, in località montana. Scrivere: Peregallo, 5 rue Bernaix a Villeurbanne (Rhône) France.*

● **Ha lasciato la dirigenza della Squadra Rialzo** di Roma Porta Maggiore per limiti di età il Capo Tecnico Sovrintendente cav. Dante Corinaldesi, attorniato e festeggiato in modo caloroso da tutto il personale. Uomo di poche parole ma di competenza ferrata, il Corinaldesi ha saputo essere di esempio a tutti per dinamismo e senso del dovere durante tanti anni di incessante attività, creando attorno a sé un'atmosfera di benevola comprensione e di fattivo esempio. Il suo esodo dall'Azienda ha veramente rattristato tutto il personale di Porta Maggiore il quale, tramite il nostro giornale, rinnova al cav. Corinaldesi le espressioni di riconoscenza e di sincero affetto e formula auguri fervidi di ottima quiescenza.

● **Cicogna Express:** Ilde, al geom. Antonio di Franza della stazione di Roma S. Lorenzo. Le nostre vivissime felicitazioni.

**D. Loffredo**

## ■ TORINO

● **Al nostro fotoreporter dal Piemonte, Elio Depaoli,** Segretario Superiore della Divisione I.E. di Torino sono stati assegnati i seguenti premi in Concorsi Fotografici: V Concorso Internazionale di Fotografia fra Ferrovieri - Vienna 1960: 1° premio per la fotografia in bianco e nero dal titolo « Solitudine ». I Mostra Concorso di Fotografia fra personale delle Amministrazioni Statali (Prefettura di Torino): 1° Premio per il ritratto in bianco e nero - 3° premio per la fotografia a colori. All'amico Elio i rallegramenti della Redazione e gli auguri per sempre maggiori affermazioni.

● **L'Associazione dei Ferrovieri Mutilati ed Invalidi** per causa di servizio a Famiglie dei Caduti di Torino ha inaugurato la propria sede: un piccolo, decoroso ed accogliente locale che, per l'occasione, appariva imbandierato a festa. Erano presenti le massime autorità ferroviarie, soci, familiari ed agenti, giunti anche dai vari centri del Piemonte.

Alla nuova Associazione, « Voci della Rotaia » augura prosperità e affermazioni e si associa all'aspirazione di tutti i consociati: vedere cioè il sodalizio giuridicamente riconosciuto come « ENTE MORALE ».

● **E' stato collocato in quiescenza** il Segretario Superiore della Divisione Ragioneria di Torino, Giuseppe Sciandra. Auguri di lungo e meritato riposo.

● **A soli 34 anni è mancato improvvisamente** il Coadiutore P.le Giovanni Verquera, della Segreteria Comp.le. Tra le altre mansioni il buon Giovanni curava gli abbonamenti del personale al nostro Periodico e tale compito assolveva con encomiabile zelo e precisione. I superiori e colleghi, nella dolorosa circostanza, hanno devoluto in Sua memoria una somma in denaro all'asilo infantile di Novalesa, paese natale dello scomparso. « Voci della Rotaia » Lo ricorda fra i suoi collaboratori e presenta alla Sua mamma i sensi del più profondo cordoglio.

● **Binario Dieci:** Francesco Tedesco, figlio del Segretario P.le Italo, della Direzione Ragioneria, da poco laureato in Medicina, ha recentemente e brillantemente sostenuto gli Esami di Stato per l'esercizio della professione di Medico Chirurgo. Tanti auguri.

● **Marcia Nuziale:** per Giuseppe Cristallo e la Sig.na Rosa Spera; per Francesco Giuliano e la Sig.na Annamaria Garofalo; per Giuseppe Avila e la Signa Maria Meli; tutti Operai Qualificati dell'O.M.R.; per Lodovico Toncic, C. T. P.le e la Sig.na Anna Vattolo; per Antonio Piacenza, Op. q. e la Sig.na Luigina Galandrino; per Carlo Pellissetto, Op. q. e la Sig.na Ermelinda Testa. A tutti le nostre vive felicitazioni.

● **Cicogna Express:** Pierlaura, a Mario Laiolo, Operaio Q. la cl. O.M.R.; Fulvio, a Fernando Filippone, Op. Q. 1a cl. O.M.R.; Enrico, a Giuseppe Chiappone, Op. Q. 1a cl. O.M.R.; Antonella, ad Angelo Buoso, Manovale O.M.R.; Elisa, a Fiorenzo Ottaviano, Capo Stazione in servizio presso l'Agenzia Doganale di Modane; Paola, a Rocco Piscazzi, Op. q. 1a cl.: Elena a Giovanni Gazzena, Man.; tutti della Officina M. R. di Torino. Ai genitori felici, vivissimi rallegramenti e ai neonati gli auguri migliori.

**R. Marello**

## ■ TRIESTE

● **Hanno lasciato il servizio,** per raggiunti limiti di età: il Cantoniere Giovanni Belletti, del Tronco Trieste C. M.; l'Aiutante a. p. Antonio Borgheresi, della Stazione di Gorizia; il Capo Stazione P.le Edoardo Brandi, della Stazione di Gorizia; il Capo Gestione P.le Francesco Paoli, della Stazione di Prosecco; il Capo Stazione P.le Vincenzo Rossetti, della Stazione di Muzzana del Turgnano; il Sorvegliante P.le Pietro Zanghirella, del Tronco di Portogruaro; il Conduttore Mario Zerbini, del D.P.V. di Trieste C.le. A tutti gli auguri fervidi del nostro giornale.

**L. De Leonardis**

## ■ VENEZIA

● **Si è costituita a Venezia** la Sezione Compartimentale dell'Associazione Mutilati, Invalidi e Famiglie dei Caduti per cause di servizio. E' stato eletto Presidente il sig. Scudeller della Divisione Movimento. Alla fine della riunione, il Consiglio Direttivo eletto è stato ricevuto dal Direttore Comp.le.

**Fisarmoniche e pianole ad azione elettrica delle più antiche e rinomatissime Fabbriche locali. Eccezionali riduzioni e facilitazioni per i ferrovieri. Richiederci catalogo VR/1 e condizioni.**

**Cav. GIUSEPPE ZARLETTI**

**CASTELFIDARDO (Ancona)**


● **Organizzata dal D.L.F. di Padova,** si è svolta a Bassano del Grappa, una gara intercompartimentale di tiro al piccione, alla quale hanno partecipato 67 ferrovieri appartenenti ai Comp.ti di Venezia, Verona, Trieste, Roma, Bologna e Firenze. L'interessante manifestazione ha visto la vittoria dei pisano Beconcini e quella del D.L.F. di Bologna nella classifica a squadre.

● **Nei locali della Divisione Movimento** è stato festeggiato da superiori e colleghi il Capo Gruppo dell'Andamento Treni Pietro Grosso — mutilato del lavoro — che ha lasciato la nostra Azienda per raggiunti limiti di età, dopo oltre quaranta anni di lodevole servizio. Pure festeggiati dai colleghi, hanno lasciato il servizio il Capo Stazione P.le Carlo Fumi, primo Aggiunto alla Stazione di Treviso C.le e l'Aiutante a. p. Mario Tessari del 1° Posto Movimento di Mestre. A tutti i nostri migliori auguri.

● **E' deceduto improvvisamente** a Casarsa il Capo Squadra Deviatori Luigi Pillosio, che per anni ricoperse l'incarico di Cassiere-Economo di quel Dopolavoro Ferroviario. Lascia largo rimpianto in quanti lo conobbero.

**F. Poli**

## ■ VERONA

● **Il Direttore Compartimentale** ing. Italo Padoan ha assunto la dirigenza del Compartimento di Verona. Al valente funzionario il personale tutto porge un cordiale benvenuto con l'augurio di un ottimo e proficuo lavoro.

**R. Campagnari**

*La casa del collega dr. Vincenzo Colarossi, Capo Reparto Stampa e Studi della Sezione Relazioni Aziendali, è stata allietata dalla nascita della piccola Bice. Alla signora Colarossi, all'amico Vincenzo e al primogenito Paolo i nostri vivissimi rallegramenti, con i migliori auguri per Bice.*


**SHERIDAN RACCONTA**

**Le avventure di Sheridan il noto personaggio televisivo nella collana « Sheridan racconta ». In vendita in tutte le edicole.**

**I nove romanzi finora pubblicati possono essere richiesti a: F.lli Spada, Editori - Via Enea, 77 Roma - mediante versamento di L. 150 per copia da effettuarsi sul c/c postale n. 1/36853 o mediante invio vaglia bancario o di francobolli per pari importo.**

**Chi richiederà almeno sei romanzi li riceverà in elegante custodia.**

**ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA** chiedete catalogo a colori VR/6 contenente 100 ambienti, inviando L. 120 in francobolli. Mobili d'arte antica. Materassi garantiti a molle Imeaflex. Consegna ovunque gratuita. Pagamenti anche rateali. **PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AL PERSONALE F.S.** - Scrivere chiaramente: cognome, nome, professione, indirizzo, forma di pagamento gradita ed ambienti desiderati alla **MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA - CARRARA.**

## AL TEATRO DELLE MUSE

# LE ULTIME NOVITÀ
## della COMPAGNIA di FRANCA DOMINICI

*Molto pubblico ha presenziato la «prima» de' «La morte di Shakespeare» di Michele Barbato, che la Compagnia di Franca Dominici ha allestito al Teatro delle Muse del D.L.F. di Roma. La trama del «giallo» prende le mosse dalla morte di un pappagallo e di un cane di proprietà di una ex attrice, uccisi misteriosamente nella villa di quest'ultima, abitualmente frequentata da parenti ed amici. I colpi di scena sono ben congegnati e creano perplessità ed apprensione fra il pubblico. Gli interpreti vanno elogiati in blocco: da Franca Dominici al Ressel, dal Veronese alla Farnese, al Maestosi, al Degli Abati; dalla Quattrini, alla Marchiò; dal Marescalchi al Gicca, all'Annicelli, a Mario Siletti, al Betti e al Vinci. Applausi a scena aperta e alla fine di ogni atto.*

*L'ultimo lavoro della stagione, «Scandalo» di Fabrizio Sarazani, è stato messo in scena dalla Compagnia Dominici con molto impegno. «Scandalo» affronta un tema difficile che è diventato particolarmente attuale nel dopoguerra; il disprezzo e tavolta l'odio dei figli verso i genitori. Nei «due tempi» e quattro quadri di «Scandalo», l'irrimediabile incomprensione che divide i membri di una stessa famiglia degenera in aperto conflitto. Da una parte marito e moglie tra i quali regna un perfetto accordo; dall'altra i due figli, Silvana e Maurizio, in completo disaccordo con i genitori. Silvana vende il suo amore ad un attempato signore sposato con figli e con il denaro che ricava compra il silenzio del fratello Maurizio, e intanto non disdegna la corte di un giovane amico di quest'ultimo. Una notte, in un incidente d'auto, l'amante muore e Silvana riporta ferite che le lasceranno irrimediabilmente sfigurato il viso. Essa matura allora propositi suicidi: non li porterà a compimento solo perché l'affetto e l'abnegazione della madre l'aiuteranno finalmente a redimersi. Franca Dominici, nella parte della mamma, si è confermata l'efficace attrice che tutti conosciamo; a lei hanno fatto degna corona Paola Quattrini, Guido Marchi, Fanny Marchiò, Mario Siletti, Corrado Annicelli e Gigliola Sonni. Ottima la regia dell'autore e molto belle le scene di Carla Guidetti Serra. Applausi insistenti tanto a scena aperta quanto alla fine di ogni tempo agli interprete e ripetute chiamate alla ribalta dell'autore.*

**ALBERT**

## FILATELIA

### *Per l'Unità d'Italia*

Il centenario dell'Unità d'Italia, che Torino sta celebrando solennemente da questo mese, sarà ricordato anche con una emissione di sei valori che, fra l'altro, riprodurrà il Conte Camillo Benso di Cavour, di cui quest'anno ricorre il centenario della morte.

Mentre mi riservo di dare ai lettori più dettagliate notizie su questi francobolli commemorativi che verranno emessi prossimamente, ritengo ora utile riferire quanto è già stato fatto in Italia nel campo filatelico per commemorare i moti per il «Risorgimento» che prepararono l'Unità e l'Indipendenza italiana.

Il 3 maggio del 1948 una serie di 12 valori più un espresso vide la luce a cura dell'Istituto Poligrafico dello Stato (rotocalco, dentellatura 14x14 1/2). In questa serie il 3 lire ricorda l'insurrezione della Sicilia del 12 gennaio 1848; il 4 lire i moti di Padova dell'8 febbraio 1848 e il 5 lire la concessione del nuovo Statuto ai Piemonte da parte del Re Carlo Alberto. Le cinque giornate di Milano (18-22/3-1848) sono rammentate nel 6 lire verde; mentre l'8 lire bruno rosso è dedicato alla proclamazione della Repubblica Veneta da parte di Daniele Manin ed il 10 lire riproduce la difesa delle porte della città di Vicenza (8-5-1848). Il 12 lire verde grigio ricorda l'eroico artigliere Cassani nella battaglia di Goito del 30-5-1848. Il 20 lire rosa vivo riproduce i moti di Bologna dell'8 agosto 1848; il 30 lire oltremare per le 10 giornate di Brescia (23-3/1-4-1849). Il 50 lire violetto celebra la battaglia di Porta S. Pancrazio in Roma (30-4-1849) cui prese parte Garibaldi; il 100 lire grigio azzurro riproduce la consegna in Roma del brevetto di capitano a Goffredo Mameli in punto di morte (luglio 1849). Il francobollo espresso da 35 lire violetto ci riporta al conflitto fra liberali e truppe regie a Napoli il 15 maggio 1848.

L'Unità dell'Italia libera ed indipendente ha origine da questi moti e dalle lotte gloriose ed eroiche del 1848-49, storico processo da cui ebbe inizio il «Risorgimento Italiano».

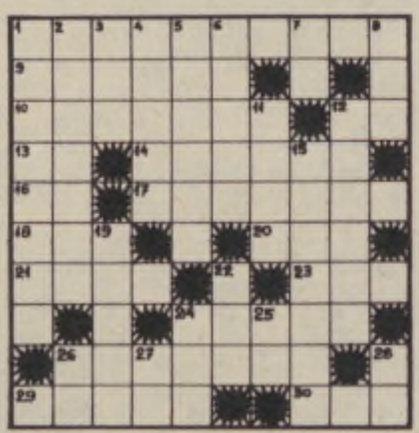
Il 27 giugno del 1959, in occasione del Centenario delle battaglie della Guerra dell'Indipendenza apparve in Italia un'emissione di 5 francobolli da lire 15, 25, 35, 60 e 110 (dentellatura 14x14 1/2 senza filigrana) il primo dei quali (L. 15) riproduce le effigi di Vittorio Emanuele II, di Garibaldi, di Cavour e di Mazzini, mentre gli altri valori ci ricordano le varie battaglie.

Infine, il 5 maggio 1960, per la commemorazione del Centenario della Spedizione dei Mille, le Poste Italiane emisero una serie di tre valori (L. 15, 25, 60) bollati nel giorno stesso a Quarto dei Mille con un annullo speciale che già oggi ha un valore superiore al prezzo corrente della serie stessa.

**Dino BONCOMPAGNI**

## CRUCIVERBA

(F. Muccio)



**ORIZZONTALI:** 1) Gli usi e costumi tramandati; 9) Un filo d'acqua; 10) Associarsi ad una proposta; 12) Le iniziali dell'Alfieri; 13) Due lettere di diavolo; 14) Mercantile o militare; 16) In mezzo alla vita; 17) Mandare un buon profumo; 18) Figlia di Giove e di Iris; 20) Nata da una costola; 21) Un Otello televisivo; 23) Una Rita decapitata; 24) Famose quelle massoniche; 26) Lo fu la Francia con l'Italia nella guerra del 1859; 29) Popolo inuto; 30) Il nome di un noto Vallone.

**VERTICALI:** 1) La «ragazza squillo» di Verdi; 2) Un passo per la pellicola; 3) Saluto latino; 4) Se lo faccio... non prendo pesci; 5) Vi si canta la storia di Troia; 6) Un avventuriero... che lascia il segno; 7) Fiume della Siberia; 8) Il nome della Bellini; 11) Irlanda; 12) Nuove navi scese in mare; 15) Viaggiare in mare (tr.); 19) Lo fu Giuseppe Mazzini; 22) Varietà di rettile; 24) Famoso generale nordista americano; 25) Le iniziali di Tamagno; 26) L'amico degli animali (iniz.); 27) Le iniziali di Bigiaretti; 28) Le Ferrovie a rovescio.

**SOLUZIONE DEL NUMERO 4 (aprile 1961)**

**ORIZZONTALI:** 1) Cavalleria; 9) Iraniani; 10) Malo; 11) Versi; 13) Troia; 15) CD; 16) Gemme; 17) Sia; 18) Sila; 19) Duca; 21) Collaudati; 22) Arie; 23) Rito; 24) Van; 25) Latore; 26) Ama; 27) Pioli; 28) Arl.

**VERTICALI:** 1) Cima; 2) Are; 3) Valtellina 4) Anormale; 5) Li; 6) Enea; 7) RIR; 8) Acida; 12) Sciatori; 14) Om; 16) Gioram; 17) Scatola; 18) Scavar; 20) Udito; 25) LPR.

## I MODELLI

**ABITO PRIMAVERILE in pesante canapa color banana. Scollatura a barchetta con due grossi bottoni sulla spalla; maniche a campana e tasconi dipinti a mano.**

**IL TAILLEUR PIU' ADATTO ai viaggi estivi è formato da una gonna a teli appena svasata, da una casacchina senza maniche a scollo diritto e dalla giacca, a un sol petto, con piccolo collo a uomo, e quattro tasche chiuse da linguette di tessuto.**

La "monorotaia" è una delle attrattive più spettacolari del comprensorio torinese di "Italia '61". Il treno aereo corre a 90 Km/h, su una trave di cemento armato alta dieci metri da terra.

VOCI DELLA rotaia

(Fotocolor Marinelli)

Anno IV - N. 7-8
LUGLIO
AGOSTO
1961

# BUON MARE, "TYRSUS"

L. 40

FRANCIA 0,40 NF
BELGIO 4 Fr:
SVIZZERA 0,30 Fr.

VOCI DELLA rotaia

ANNO IV - N. 7-8 - LUGLIO-AGOSTO 1961

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: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957.

## ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia NF 4
« VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 3.800 Francia NF 20 - Belgio Fr. 365.

**ALTRE PUBBLICAZIONI FERROVIARIE**

BOLLETTINO FFS (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. s. 8 (L. 1200).

## TRADIZIONI NOSTRE

**Il Direttore Compartimentale di Torino, ing. Funghini, appunta sul petto del Capo Stazione Pr.le O. Mina Garello la medaglia di bronzo al V. C.**

Il Capo Stazione Principale di Carmagnola, Ottavio Mina Garello, ha ricevuto lo scorso mese, dalle mani del Direttore Compartimentale di Torino, ing. Funghini, la medaglia di bronzo al Valore Civile, che gli è stata attribuita per l'eroico gesto compiuto il 27 agosto dello scorso anno: il salvataggio di una anziana signora che stava per essere travolta dal treno.

Nel corso della cerimonia, che si è svolta nell'aula magna del Municipio carmagnolese, presenti anche il Sindaco, la giunta comunale al completo e l'Arciprete don Pipino, è stato rievocato l'episodio che ha meritato la decorazione al Garello.

Il 27 agosto 1960, poco prima delle 18, la settantenne Giulia Moiser Tocco, mentre stava attraversando i binari, non si accorgeva del diretto da Savona che stava sopraggiungendo sul binario adiacente. Prontamente, il Capo Stazione Garello saltava in mezzo ai binari, dava uno spintone alla donna e la gettava sul marciapiedi, proiettandosi contemporaneamente nella stessa direzione. Il locomotore lo sfiorò ad una spalla con uno dei respingenti, sotto lo sguardo pieno di raccapriccio di diecine di persone.

Ottavio Mina Garello ha 57 anni e da cinque è Titolare di Carmagnola: è un uomo modesto, sposato, con due figli. Il riconoscimento che gli è stato attribuito lo ha commosso fino alle lacrime. Particolarmente gradito gli è giunto un telegramma del Ministro dei Trasporti on. Spataro, in cui è detto: « Nel momento in cui riceve giusto riconoscimento per suo coraggioso atto di solidarietà umana, le giunga mio vivo compiacimento per sua dedizione servizio che onora grande famiglia ferrovieri ».

---

N.d.R. - Al coraggioso « *berretto rosso* » le felicitazioni vivissime dei ferrovieri italiani e del nostro Giornale.

**Secondo la consuetudine di molti giornali aziendali, "Voci della Rotaia" non uscirà in agosto. Arrivederci quindi a settembre, amici lettori.**

## IN COPERTINA

**Scende in mare la «Tyrsus», la prima delle due speciali navi traghetto che faranno servizio tra la Sardegna e il continente. Il nuovo collegamento, impostato sul binomio treno-nave, è stato realizzato nel quadro del piano generale di rinascita della Sardegna, inteso a favorire e incrementare lo sviluppo agricolo, industriale ed economico della Regione.**

# FERROVIE SENZA VELI

**Al simposio sulla sicurezza ferroviaria, tenuto a Genova, il Ministro Spataro ha tracciato un panorama serenamente realistico della situazione dell'Azienda ed ha illustrato il coraggioso programma di riforme e le vaste realizzazioni in via di attuazione**

Nei giorni 17-18 e 19 giugno, indetto dall'Istituto Colombiano e dalla Presidenza del Convegno Internazionale delle Comunicazioni, si è svolto a Genova un interessante simposio sulla sicurezza ferroviaria.

L'importanza del convegno era messa in evidenza oltre che dalla nota autorevolezza del Comitato Organizzatore — già promotore gli scorsi anni di analoghe, rilevanti manifestazioni — dalla presenza del ministro dei Trasporti. D'altra parte l'attualità del tema trattato, la sicurezza ferroviaria, faceva logicamente concentrare sulla riunione l'attenzione della stampa e della pubblica opinione.

Così è avvenuto, infatti: ed anche i più prevenuti tra i giornalisti presenti, sono rimasti vivamente colpiti dalla serenità, chiarezza e profondità della discussione, e lo hanno onestamente riconosciuto nei loro resoconti. Il merito di questo positivo andamento del convegno va senza dubbio all'ampio e sincero discorso di apertura dell'on. Spataro. E' infatti la prima volta che un Ministro dei Trasporti in carica ha affrontato con tanta sincerità e senza tergiversazioni la reale situazione ferroviaria nei suoi vari aspetti, tutti influenti direttamente o indirettamente sulla sicurezza del servizio. Ciò è servito a sdrammatizzare l'atmosfera e ad impostare la discussione in termini concreti, evitando vuote polemiche e, soprattutto, a dare al convegno stesso dei risultati largamente costruttivi e positivi.

Si può dire che l'esposizione del Ministro Spataro è stata una coerente e realistica valutazione della situazione, scevra da possibilismi e false retoriche, e una valida conferma del nuovo coraggioso intendimento con cui si vuole affrontare la sostanza dei complessi problemi ferroviari. Tale giudizio non è solo nostro, ma è confortato da una generale approvazione proprio in un momento in cui non si può certamente dire che esista una situazione psicologica particolarmente favorevole alla ferrovia. Siamo certi che « le nuove frontiere » — tanto per rimanere in termini oggi divenuti di moda — della riforma ferroviaria saranno affrontate con profonda e costante volontà, tale da far superare i non facili ostacoli che sicuramente si pareranno dinnanzi al cammino dei coraggiosi riformatori.

Dopo la prolusione del Senatore Corbellini, che ha illustrato le finalità del convegno, ha preso la parola il Ministro Spataro, il quale ha sottolineato l'importanza di un incontro di tecnici alla vigilia della approvazione da parte del Governo di una serie di provvedimenti, con i quali viene affrontata la situazione delle Ferrovie italiane per quanto riguarda sia la struttura sia il necessario potenziamento e ammodernamento delle attrezzature. Il Ministro si è quindi soffermato sul provvedimento di riforma del Consiglio d'Amministrazione delle F.S. « Le più rilevanti modificazioni — ha detto — riguardano: la trasformazione del Consiglio da Organo consultivo ad Organo deliberante; la Presidenza di esso affidata a persona diversa dal Ministro dei Trasporti; l'attribuzione di tutti i poteri di gestione al Consiglio stesso, il quale, a sua volta, può delegarli in parte agli altri Organi dell'Azienda ».

L'On. Spataro è poi entrato nel vivo dei problemi della gestione ferroviaria: « Le strutture tecniche, la potenzialità dell'Azienda — ha affermato — pur con l'attuazione del primo piano quinquennale, non sono più in grado di soddisfare il crescente sviluppo del traffico. Questa situazione, che si era già profilata nel secondo semestre del 1959, indusse ad accelerare l'esecuzione del predetto piano con l'approvazione, avvenuta nel dicembre dello stesso anno, della seconda fase di investimenti per 175 miliardi di lire. Però si doveva ancora attendere l'ultimazione dei lavori e delle forniture, per i quali erano impegnati l'Azienda e l'industria nazionale ed era d'altronde impossibile, per motivi contingenti, proporre fin dai primi mesi del '60, nuovi cospicui investimenti: questo ha determinato un ritardo nel processo di adeguamento dell'Azienda all'espansione dei servizi.

Appena assunta la responsabilità del Dicastero, rilevai l'urgenza di nuove e più vaste iniziative da valutarsi nel quadro più generale comprendente la stabilizzazione economica dell'Azienda. Al problema ferroviario doveva necessariamente darsi l'ampio rilievo che la situazione, ma soprattutto le prospettive future, richiedevano. Nella relazione della Commissione degli esperti venne confermato quanto già era a mia conoscenza, a seguito dei rapporti che avevo chiesto al Direttore Generale delle Ferrovie, circa l'urgenza di avviare l'esecuzione di un nuovo e più vasto piano di investimenti ».

« Il Governo — ha proseguito il Ministro — ha così deciso di impostare un nuovo, più esteso ed impegnativo programma fondato su criteri produttivistici e con prospettive di largo respiro, da finanziare col ricorso a prestiti ripartiti in più anni e con una revisione, in limitata misura, delle tariffe ferroviarie le quali, tuttavia, a revisione avvenuta, restano sempre le più basse d'Europa: rispetto all'anteguerra 41 volte per i viaggiatori. Nel nuovo piano sono programmati investimenti per 800 miliardi. Per accelerare la realizzazione delle opere è prevista una prima autorizzazione legislativa che consentirà all'Azienda di assumere impegni per innovazioni e forniture fino a 500 miliardi, da portare a termine nel periodo di 3 anni. Si prevede così di conseguire, in breve termine, notevoli risultati ai fini del potenziamento e riclassamento del patrimonio ferroviario, riportando le condizioni di esercizio al livello delle esigenze del Paese, accresciute dalla vasta espansione economica verificatasi in questi ultimi anni. Le opere previste dal programma costituiranno anche la premessa indispensabile per l'assestamento della situazione economica dell'Azienda attraverso una maggiore offerta dei servizi e una riduzione dei costi, conseguente, questa, all'ammodernamento degli impianti e dei mezzi ed all'accrescimento della produttività dell'esercizio ».

Il Ministro ha poi proseguito dicendo che la riduzione dei costi verrà ottenuta anche attraverso la riduzione delle concessioni gratuite di viaggio e con la revisione del servizio sulle linee a scarso traffico. Sarà esaminata la situazione di

**L'On. Spataro pronuncia il suo discorso**

questi servizi che comportano un forte onere per lo Stato per accertare la possibilità di assicurare efficienti autoservizi sostitutivi, da affidare ai concessionari privati o da gestire a cura delle F.S. per il tramite dell'I.N.T. Ogni decisione terrà conto delle reali esigenze delle popolazioni e delle economie locali e sarà attuata solamente dove il sistema stradale sia in grado di assorbire il maggior traffico; quest'ultimo accertamento è stato affidato ad una commissione tecnica di cui fanno parte rappresentanti dell'ANAS, della Cassa per il Mezzogiorno, delle F.S. e dell'Ispettorato MCTC.

« Allo stato degli atti — ha precisato l'On. Spataro — la preoccupazione delle popolazioni interessate è prematura e infondata. Il fine che vogliamo perseguire è quello di adeguare i trasporti alle mutate esigenze delle popolazioni che, generalmente, per le brevi distanze, preferiscono i trasporti stradali più facilmente adattabili alle situazioni di fatto, tenuto anche conto del progressivo accentramento delle abitazioni lungo le strade».

Il Ministro, dopo un breve panorama delle opere ferroviarie in via di realizzazione in Liguria e Piemonte, ha affrontato il tema della sicurezza delle ferrovie.

« Un esame obbiettivo — egli ha detto — della questione del controllo della sicurezza ferroviaria non può prescindere da alcune considerazioni sulle condizioni in cui si svolge il traffico. Ogni sistema di sicurezza e i molteplici controlli cui esso è sottoposto, sono infatti studiati e realizzati — di regola — per conseguire il massimo dei risultati in condizioni di normalità, che ricorrono allorché le linee, i mezzi, il personale non sopportino un carico eccedente determinati limiti medi. Anormale sarebbe una situazione che comportasse stabilmente il supero di questi valori medi. In tale situazione è evidente che anche per i più perfezionati sistemi di controllo, non si può non ridurre il margine di infallibilità. E' proprio per queste ragioni che il problema del controllo della sicurezza del traffico presenta aspetti estremamente complessi che toccano, sia pure indirettamente, ogni settore dell'attività ferroviaria, da quello tecnico specifico a quello tecnico generale, da quello organizzativo e amministrativo a quello umano. Perciò qualsiasi progresso raggiunto nel settore non può non essere preceduto — potrebbe quasi dirsi condizionato — da una vasta opera di potenziamento delle Reti ferroviarie e dei mezzi rotabili, da una sempre maggiore rispondenza dei servizi alle esigenze della vita di oggi, da un sempre maggiore adeguamento dell'Azienda ferroviaria alle caratteristiche funzionali ed economiche di un moderno complesso industriale.

Esaminando in particolare la situazione delle ferrovie in Italia, si deve però precisare che essa non ha toccato in realtà limiti generali di allarmante precarietà, né ha raggiunto persistenti condizioni di anormalità, anche se denuncia taluni sintomi di pesantezza. In realtà, oggi più che mai, la Rete risente — com'è noto — di antichi vizi di origine, mai eliminati in oltre un secolo di vita, ed anzi aggravati in seguito, per effetto di eventi posteriori ».

Dopo aver ricordato tali cause, il Ministro ha precisato che negli anni '50 non fu possibile disporre di mezzi finanziari adeguati per provvedere ai rinnovamenti di più alta efficienza; e che solo recentemente si è potuto riprendere, con una certa intensità, l'opera di adeguamento della Rete e del materiale alle crescenti esigenze del traffico, ma ancora in maniera inferiore alle esigenze del rapido sviluppo dei trasporti. Il traffico ha infatti raggiunto una misura tale da toccare i limiti di potenzialità delle linee, specie di alcune fra quelle a semplice binario; su altre di maggior traffico sono in corso lavori di raddoppio o di rinnovo della sede, di ammodernamento o di elettrificazione e di trasformazione del tipo di corrente, e se tali lavori porteranno in futuro sensibili miglioramenti all'esercizio, per il momento costituiscono fattori che incidono sul regolare andamento dei treni, specialmente per le linee ad elevata intensità di circolazione e perciò di ormai limitata elasticità. Altre difficoltà si incontrano nei traffici di « banlieue », nelle stazioni di frontiera e in quelle di smistamento che lavorano ormai al massimo delle loro capacità.

Dopo aver fornito alcuni dati sul traffico ferroviario viaggiatori e merci e sul materiale rotabile, egli ha così proseguito: « L'insieme dei dati mette in evidenza una ancora ragguardevole sproporzione tra traffico e mezzi, cui si deve aggiungere la più elevata variabilità nell'intensità e nella distribuzione del traffico. Le conseguenze di questi squilibri accentuatisi nel dopoguerra per effetto anche di modificazioni strutturali dell'economia delle regioni, si traducono nella difficoltà di distribuire razionalmente i mezzi. E' infine da rilevare che la Rete italiana è fra quelle aventi più elevata proporzione di traffico viaggiatori, più impegnativo di quello merci in termini di regolarità, rispetto al traffico totale ».

L'On. Spataro, facendo riferimento a considerazioni tecniche e a dati statistici ufficiali, ha poi escluso che si sia giunti ad uno scadimento dei mezzi tecnici tale da influire in maniera sintomatica sulla sicurezza del traffico.

Il Ministro ha quindi passato in rassegna i vari sistemi di segnalamento e sicurezza oggi in uso in Italia, quelli che regolano la circolazione dei treni, i problemi ad essi inerenti e le possibilità di utilizzare proficuamente le risorse di tutti i ritrovati e delle tecniche più recenti. Egli ha poi esaminato le questioni riguardanti la sede ferroviaria, il binario ed i rotabili, problemi tutti in correlazione con la sicurezza del traffico. L'On. Spataro si è poi soffermato sul fattore umano ed ha rilevato « che gli uomini sono sostanzialmente gli stessi che hanno ricostruito le Ferrovie italiane nel dopoguerra, assicurando loro un grado di sicurezza che è stato persino favore-

**Rientra dal lavoro una Squadra Cantonieri. Una voce molto importante nel programma annunciato dal Ministro Spataro riguarda l'armamento**

# INAUGURATA LA RINNOVATA STAZIONE DI TRIESTE CENTRALE

*Con l'intervento del Presidente del Consiglio, on. Fanfani, e del Sottosegretario ai Trasporti, on. Volpe è stata inaugurata il 21 giugno la rinnovata Stazione di Trieste C.le.*

*La vecchia Stazione, che ha conservato la facciata esterna sulla piazza della Libertà ed il grande atrio iniziale, è stata completamente rinnovata sia nella parte strettamente inerente all'esercizio ferroviario, sia nella parte dei servizi a diretto contatto con il pubblico.*

*I lavori hanno comportato una spesa di lire 1.630 milioni ed hanno impegnato in loco circa 100.000 giornate operaio.*

*Rivolgendosi all'ing. Giannone, Capo del Comp.to di Trieste, il Presidente del Consiglio, prima di iniziare la visita alle nuove opere ha detto tra l'altro: «Mi è grato cogliere quest'occasione per ricordare che tra pochissimi giorni, tra poche ore si può dire, il Governo procederà ad un grande atto, prenderà un'importante decisione, grazie alla quale le ferrovie italiane diventeranno un'azienda modello, perfettamente autonoma ed estremamente funzionale.*

*Quando sentirete annunciare lo stanziameno di cifre imponenti per il rinnovo dell'attrezzatura ferroviaria — ha proseguito l'on. Fanfani — dovrete considerare che di questi stanziamenti verranno a beneficiare non solo le ferrovie, ma tutte le officine e i laboratori che sono legati alla produzione di materiale ferroviario e che nei prossimi dieci anni moltiplicheranno il loro carico di lavoro».*

*Subito dopo è avvenuta la benedizione dei nuovi impianti da parte del Vescovo Mons. Santin ed il Presidente del Consiglio ha tagliato il nastro inaugurale della rinnovata Stazione.*

*Alla cerimonia hanno presenziato anche alti funzionari della Direzione Generale tra cui il Direttore del Servizio Lavori, ing. Fienga, il Direttore Centrale, ing. Zaniboni, l'Architetto Perilli, Capo dell'Ufficio Architettura e Fabbricati Civili del Servizio Lavori e Costruzioni, e l'Architetto Fadigati, dello stesso Ufficio, progettista.*

**Luigi DE LEONARDIS**

**Il frontale della stazione, rimasto immutato**

volmente citato or non è molto in occasione di fatti verificatisi su Reti estere».

Egli ha rilevato che sono proprio i ferrovieri a cadere per primi vittime di eventuali incidenti. Dopo aver ricordato le particolari cure poste dall'Azienda per l'istruzione e la selezione del personale, ha così concluso: «All'opinione pubblica i ferrovieri chiedono soltanto una valutazione obiettiva dei fatti: una valutazione serena, non deformata da elementi polemici, che agevoli il mantenimento di quei rapporti di fiducia che hanno sempre onorato le nostre Ferrovie».

Passando a parlare degli incidenti ferroviari, il Ministro ha fornito attraverso fatti e dati una rappresentazione estremamente precisa dell'andamento del doloroso fenomeno e ha dimostrato come la spettacolarità di taluni incidenti e la fatalità del loro verificarsi a breve distanza di tempo l'uno dall'altro non alterano in realtà la media ed alcuni rientrano nelle incresciose eventualità imprevedibili, purtroppo sempre connesse ad ogni attività umana. Anche il confronto con le principali reti ferroviarie europee mostra che la Rete italiana è ancora in grado di offrire a chi viaggia in treno un alto grado di sicurezza. «A maggior ragione — ha proseguito il Ministro — si può escludere che si siano modificati i larghi margini di maggior sicurezza che il traffico ferroviario tradizionalmente presenta rispetto agli altri mezzi di trasporto; a ciò si aggiunga una osservazione di carattere generale: negli altri mezzi di trasporto ci si trova di fronte a responsabilità disperse per cui non esiste la possibilità di collegarle e di polarizzarle, come avviene per le Ferrovie, attorno all'Azienda gerente del servizio; ciò impedisce la concatenazione degli episodi e la generalizzazione di giudizi negativi cui invece sono periodicamente soggette le reti ferroviarie».

L'on. Spataro ha quindi esaminato particolarmente quell'aspetto della sicurezza del traffico che riguarda i passaggi a livello. Rilevati i gravi inconvenienti determinati dall'esistenza di ben 16.400 attraversamenti, ha passato in rassegna le misure che, finora, è stato possibile adottare ed ha rilevato che esse non possono considerarsi risolutive ed è quindi necessaria l'attuazione di provvedimenti straordinari, parte dei quali sono già allo studio. Frattanto i miglioramenti apportati hanno dato già buoni frutti poiché malgrado l'aumento del traffico, sia ferroviario che stradale, nello scorso esercizio si è registrata una flessione degli incidenti e delle vittime per scontri di treni ai passaggi a livello.

Il Ministro ha terminato il suo interessante discorso rilevando che non sussiste alcun motivo reale di grave allarme per quanto si riferisce alla sicurezza della circolazione, ma che purtuttavia occorrono programmi commisurati a rilevanti e prevedibili incrementi del traffico. Dopo aver ringraziato gli ascoltatori ed i relatori, ha assicurato che i suggerimenti e i consigli formulati nel convegno saranno presi in attento esame.

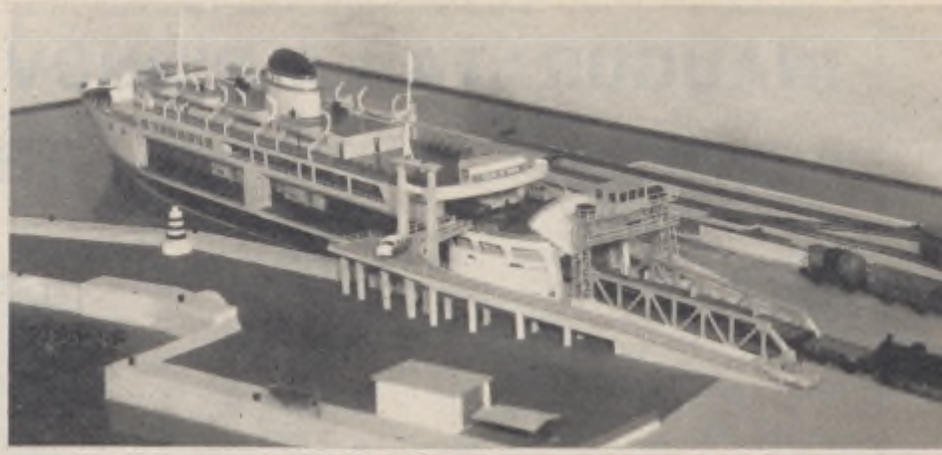
Dopo il discorso del Ministro Spataro hanno preso la parola i relatori ing. Pittoni, Capo dell'Ufficio Tecnico della Breda Ferroviaria, l'ing. Di Maio della Fiat Ferroviaria, l'ing. Cini, Direttore della Westinghouse italiana, che ha parlato sui metodi e regolamentazioni del controllo della circolazione, e l'ing. Samoggia, del Servizio Lavori e Costruzioni, che ha descritto alcuni congegni di impianti modernissimi impiegati per il controllo del binario e per la protezione dei passaggi a livello. Fra i vari interventi seguiti alle relazioni, si segnalano quelli degli ingegneri D'Arbela e Cuttica, del prof. Stagni, e degli ingg. Jachino e Righi.

Al termine del Convegno è stata approvata una mozione proposta dal Senatore Corbellini, nella quale vengono precisate le condizioni indispensabili perché il Paese abbia in breve volgere di tempo un efficiente servizio ferroviario, che agevoli il suo sviluppo economico e sociale. I convenuti, preso atto con soddisfazione delle dichiarazioni del Ministro dei Trasporti circa i programmi formulati dal Governo e ringraziando, hanno auspicato che i notevoli provvedimenti annunciati siano completati con la preparazione di un ulteriore programma tecnico, armonicamente sviluppato e finanziato e da svolgersi in successive fasi dopo il primo triennio.

**Armando NANNI**

NASCE UN NUOVO SERVIZIO

# PRORE F.S. SULLA ROTTA CIVITAVECCHIA - GOLFO



Il plastico della nuova nave e delle invasature di Golfo Aranci

Fervono i lavori prima del varo

Le maestranze lasciano la nave

Il varo di una Nave è sempre avvenimento che corona in bellezza anni di studio, di lavoro, di attese; è sempre un rito austero che emoziona e commuove tutti, ma specialmente chi, con la propria attività ed il proprio lavoro, ha contribuito alla realizzazione di un'opera.

La cerimonia solenne con la quale la nave traghetto « Tyrsus » ha felicemente ricevuto l'amplesso del mare domenica 2 Luglio, nell'incomparabile scenario del Golfo di Palermo e della « Conca d'oro », — alla presenza del Ministro dei Trasporti on. Spataro, dei Sottosegretari ai Trasporti e alla Marina Mercantile on. Volpe e Mannironi, dell'on. Battaglia, in rappresentanza del Governo della Regione Siciliana, dell'ing. Rissone, Direttore Generale dell'Azienda — ha però rappresentato, per noi ferrovieri, qualcosa di più dell'atto che sancisce l'ingresso di una nuova unità nella nostra flotta. Il « saluto » della sua agile ed elegante prora ha infatti sottolineato e suggellato la nascita di una nuova attività, l'imminente attivazione del nuovo servizio di traghetto fra il Continente e la Sardegna.

Sull'attiguo scalo dello stesso cantiere la nave traghetto « Hermaea », gemella della « Tyrsus», attende che vengano compiuti gli ultimi lavori di allestimento. Scenderà in mare, ultimata in ogni sua parte, verso la metà del prossimo mese di Settembre.

Il nuovo servizio di traghetto s'inquadra nell'imponente piano regionale di rinascita della Sardegna, inteso a favorire ed incrementare lo sviluppo agricolo, industriale ed economico di quella Regione, e si inserisce nel più vasto piano nazionale per il Mezzogiorno e le Isole. Esso tende principalmente a potenziare le comunicazioni fra la Regione Sarda e la Penisola eliminando gli oneri, particolarmente gravosi, cui danno luogo attualmente le manipolazioni delle merci nei porti terminali con gli ordinari sistemi di trasporto marittimo. Si avrà così un agile sbocco ai centri di consumo nazionali ed europei della produzione ortofrutticola sarda, in fase di crescente sviluppo per il grandioso programma di irrigazione in atto nel Campidano di Cagliari e di Oristano con la Diga sul Flumendosa, e si agevolerà sempre più il promettente flusso di correnti turistiche, attratte dalle bellezze naturali della Sardegna.

Al notevole impegno finanziario per la costruzione delle due navi, delle invasature, degli impianti portuali e per la realizzazione dei servizi a terra, ha totalmente provveduto la Cassa per il Mezzogiorno, la quale ha però affidato alla nostra Azienda, in virtù della particolare competenza e della vasta esperienza posseduta nel campo dei servizi di traghetto, l'incarico di provvedere allo studio ed alla realizzazione delle nuove unità e del complesso degli impianti ai porti terminali, e di assicurarne l'esercizio in gestione diretta.

Pur essendo stati prescelti, dopo esame di diverse soluzioni, i terminali di Civitavecchia e Golfo Aranci, che rappresentano i punti più vicini ed idonei fra il Continente e la Sardegna, la distanza marittima di 115 miglia (213 Km.) intercorrente fra di essi è fra le più lunghe, in Europa, percorse da navi traghetto.

Ciò impone una navigazione prettamente d'altura in una zona di mare spesso battuta, specialmente nella stagione invernale, da notevoli traversie.

Per conseguenza, le due nuove unità hanno spiccate qualità nautiche, prora completamente chiusa, notevole potenza e cospicua velocità, anche per consentire l'effettuazione giornaliera di due traversate marittime, ciascuna della durata di circa 8 ore, con una sosta di 4 ore in ciascun porto terminale per le operazioni di imbarco e sbarco.

Per circa 250 giorni l'anno presterà servizio una sola nave, che effettuerà una coppia di traversate giornaliere; per il rimanente periodo, che comprenderà la campagna ortofrutticola e la punta del traffico turistico, saranno in servizio ambedue le navi, che effettueranno due coppie di traversate al giorno.

Con tale programma la potenzialità media annua di esercizio sarà di circa 300.000 tonn. nette di merci trasportate su carri ferroviari od autoveicoli industriali, di circa 68.000 autovetture e 160.000 passeggeri occupanti gli autoveicoli trasportati. La potenzialità massima mensile di punta, con ambedue le navi in esercizio, potrà ascendere a circa 40.000 tonn. nette di merci, a circa 8.900 autovetture ed a circa 42.000 passeggeri, trasportabili nei due sensi.

Sulle navi potranno essere imbarcate merci di qualsiasi natura (ad eccezione di alcune categorie classificate fra le più pericolose o nocive), caricate su qualsiasi tipo di carro ferroviario (naturalmente compresi i carri frigoriferi per il trasporto delle derrate deperibili) od autoveicolo industriale (autocarri, autotreni, rimorchi stradali, semirimorchi, autofurgoni); potrà essere altresì imbarcato qualsiasi tipo di autopullman od altro mezzo stradale per il trasporto collettivo di persone, nonché autovetture od altri mezzi motorizzati di trasporto; potranno accedere a bordo in qualità di passeggeri, tutte le persone che occuperanno i vari autoveicoli o mezzi motorizzati trasportati.

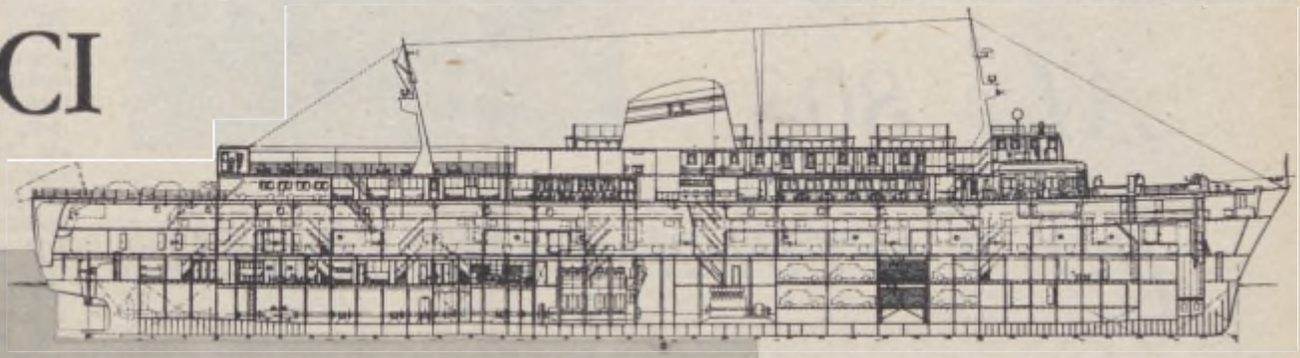
Le manovre di imbarco e sbarco saranno estremamente agevoli e spedite. I carri ferroviari, per mezzo di un ponte mobile a cinque vie, imbarcheranno da poppa, attraverso un ampio portellone a celata azionato idraulicamente, e saranno sistemati su tre binari, ubicati in apposita galleria interamente chiusa; così pure gli autoveicoli industriali che saranno sistemati sul ponte binari in promiscuità con i rotabili ferroviari.

Le autovetture troveranno invece sistemazione in quattro ampie autorimesse, adeguatamente attrezzate e servite da montacarichi elettrici, nonché su apposito ponte superiore, servito da rampe con diretto accesso da terra.

Gli autoveicoli industriali e le autovetture accederanno a bordo esclusivamente con i propri mezzi.

**Si sta approntando accanto alla «Tyrsus», la nave gemella « Hermaea »**

# ARANCI



## Le gemelle "TYRSUS" ed "HERMAEA" in cifre

| | | |
|---|---|---|
| Lung.zza fuori tutto | m. | 119,87 |
| Larghezza fuori tutto | m. | 17,23 |
| Portata lorda a pieno carico | tonn. | 1200 — |
| Immersione massima a pieno carico, circa | m. | 4,75 |
| Dislocamento massimo a pieno carico, circa | tonn. | 5200 — |
| Potenza normale continuativa dello Apparato Motore | CA. | 8000 — |
| Velocità massima a pieno carico, circa | nodi | 19 — |
| Velocità di crociera a pieno carico, circa | nodi | 17 — |

**CAPACITA' DI TRASPORTO**

n. 30 carri ferroviari oppure 45 autocarri sul ponte binari;

n. 74 autovetture in autorimesse e sul ponte auto;

n. 350 passeggeri occupanti gli autoveicoli trasportati;

**SISTEMAZIONE PER I PASSEGGERI:**

n. 2 saloni di soggiorno-Bar con 128 posti a sedere;

n. 1 salone ristorante con 50 posti a sedere;

n. 47 cabine a letto singolo + n. 23 cabine a letto doppio, totale 93 posti letto;

passeggiate coperte e scoperte.

**IMPIANTI E APPARECCHIATURE SPECIALI**

Duplice apparecchiatura Radar ner navigazione d'alto mare e per distanze ravvicinate (approdi);
Radiogoniometro e giropilota asserviti alla girobussola;
Indicatore di moto vero con tubo a memoria, collegato al radar.
Scandaglio ultrasonico e solcometrico, indicatori e registratori;
Eliche di propulsione a passo variabile ed invertibile;
Apparecchi ricetrasmettitori fissi e portatili (galleggiabili) per le imbarcazioni di salvataggio;
Impianti automatici di estinzione incendi a pioggia e semiautomatici telecomandati anche ad anidride carbonica (per i locali apparato motore);
Impianto di stabilizzatori antirollanti ad una coppia di pinne con comando elettronico automatico.

Per facilitare le manovre di sistemazione o di sbarco degli autoveicoli, le navi sono provviste di un'ampia piatta-forma girevole ad azionamento elettrico.

Le sistemazioni di bordo per i passeggeri sono state studiate con i criteri più funzionali di una moderna classe turistica non lussuosa, ma dotata di « comforts » sostanziali.

Due ampi saloni Bar dotati di confortevoli poltrone anche allungabili, televisori ed impianto di diffusione sonora per programmi radio e di musica, e due luminose verande a murata, costituiranno i principali locali di soggiorno per i passeggeri.

I pasti saranno serviti in apposito salone con annessa riposteria collegati ad una modernissima cucina.

Il bagaglio dei passeggeri sarà conservato in appositi bagagliai attrezzati: le cabine sono a letto singolo ed a letto doppio, ciascuna con annesso locale igienico e doccia.

Tutti i locali a disposizione dei passeggeri e dell'equipaggio sono serviti da un eccellente impianto di aria condizionata a regolazione interamente automatica che garantirà una confortevole temperatura ed un opportuno tasso di umidità costanti in tutte le stagioni dell'anno.

Moderni e funzionali sono gli impianti ed apparecchiature speciali esistenti a bordo e destinati alla sicurezza della navigazione, alla regolarità dell'esercizio ed in particolare delle manovre di ingresso nelle invasature, alla salvaguardia dei passeggeri e dell'equipaggio, del carico e della nave, ai collegamenti a terra e per una confortevole e sicura navigazione anche in condizioni di mare avverso.

La « Tyrsus », dopo minuziose prove di collaudo, sarà pronta ad entrare in esercizio entro il mese di agosto; l'« Hermaea » si affiancherà ad essa nel mese di novembre p.v.

Al nuovo servizio, alle nuove unità, auguriamo lunga, operosa e prospera attività per i migliori destini della Sardegna e dell'intero Paese.

**Giuseppe SCARSINI**

# Debuttano le ALe 803 per i servizi suburbani

In un precedente numero del Giornale, abbiamo illustrato i motivi che hanno indotto le F.S. ad indirizzare la costruzione delle nuove elettromotrici su due tipi: uno, per servizi a lunga distanza (ALe 601, Le 601, Le 360, Le 480), l'altro per servizi suburbani. Dei mezzi del primo tipo, entrati in servizio da tempo, abbiamo già parlato in altra occasione.

I primi esemplari delle elettromotrici del secondo tipo, costituite da motrice (ALe 803), rimorchiata intermedia (Le 803) e rimorchiata semipilota (Le 803), sono stati consegnati in questi giorni.

Essendo destinate ai trasporti di massa, come quelli che si effettuano nei dintorni delle grandi città, queste elettromotrici hanno un arredamento semplice e razionale, simile a quello delle vetture tramviarie, dalle quali differiscono per la maggiore capacità e per il fatto che sono fornite di ritirate.

Poiché è prevista l'affluenza di gran numero di viaggiatori, le vetture sono state dotate di ampi e comodi accessi: tre su ogni lato.

Analogamente le porte di accesso ai vari compartimenti e di testata sono di notevole ampiezza in modo che risulti estremamente agevole il flusso dei viaggiatori.

Gli intercomunicanti tra le vetture sono realizzati con mantici in tubolare di gomma. Particolare notevole è che su dodici convogli verrà esperimentato l'aggancio automatico.

Nell'interno sono stati utilizzati totalmente laminati plastici per i rivestimenti. La esclusione completa della vernice, che comporta l'eliminazione delle graffiature e delle scrostature e l'ingiallimento dei colori, permetterà così di conservare a lungo negli ambienti un aspetto fresco e piacevole.

Per consentire una buona aerazione, i finestrini sono ampi ed alti, del tipo Klein ad apertura con cristalli sovrapponibili e tali da consentire una corsa delle parti mobili pari a quella ottenuta sulle vecchie costruzioni.

Per la progettazione della cassa della ALe 803 è stato adottato un nuovo metodo di calcolo, grazie al quale è stato possibile ridurre il peso della vettura, renderne più semplice la costruzione e nelle stesso tempo aumentarne la resistenza.

Il pavimento è stato abbassato di oltre 20 cm rispetto alle elettromotrici in servizio e sono stati notevolmente semplificati l'intercomunicante ed i finestrini.

La ALe 803 è equipaggiata con 4 motori di un nuovo tipo con una potenza continuativa di 200 Kw ed oraria di 250 Kw.

Ogni carrozza poggia su due carrelli identici a quelli degli ETR 250 (Arlecchino) per la ALe 803 e simili a quelli delle più moderno carrozze viaggiatori per le Le 803.

La sospensione dei carrelli, sia interna che esterna, è ad alta flessibilità con molle ad elica e smorzatori idraulici.

Le due cabine di guida si trovano una su una estremità della ALe 803 e l'altra su una estremità della semi-pilota Le 803. A corrente alternata vengono alimentati tutti i motori dei compressori d'aria, il circuito di illuminazione sia della motrice che dei rimorchi accoppiati, il gruppo trasformatore-raddrizzatore per la carica delle batterie, l'impianto di riscaldamento ad aria pulsata.

Le prestazioni che ogni convoglio può fornire sono notevoli sia nel servizio suburbano, sia, eventualmente, in quello metropolitano.

La trasmissione del moto dai motori alle ruote è ad albero cavo con tamponi in gomma (tipo Fanelli) analoga a quella già in uso sugli elettrotreni della serie ETR 300 (Settebello).

Il rapporto di trasmissione è di 28/56.

Per ora l'impiego di queste prime unità entrate in servizio, è stato limitato alle linee ferroviarie che uniscono Roma con i Castelli. Oltretutto, ciò permetterà di togliere da queste linee alcune elettromotrici che, per le loro caratteristiche, possono essere meglio utilizzate su altri percorsi a lunga distanza.

**Michele DARD**

| | | |
|---|---|---|
| *Peso a vuoto della ALe 803* | *T* | *54* |
| *Peso a vuoto della Le 803* | » | *35* |
| *Lunghezza fra i respingenti della ALe 803* | *mm* | *25.325* |
| *Lunghezza fra i respingenti della Le 803* | » | *24.770* |
| *Numero dei motori della ALe 803* | » | *4* |
| *Potenza totale oraria* | *KW* | *1.000* |
| *Potenza totale continuativa* | » | *800* |
| *Velocità massima* | *Km/h* | *130* |
| *Numero dei posti della ALe 803 a sedere* | | *80* |
| *Numero dei posti della ALe 803 in piedi* | | *120* |
| *Numero dei posti della Le 803 a sedere* | | *80* |
| *Numero dei posti della Le 803 (intermedia) sedili ribaltabili* | | *6* |
| *Numero dei posti della Le 803 in piedi* | | *120* |
| *Numero dei posti della Le 803 (semipilota) a sedere* | | *80* |
| *Numero dei posti della Le 803 sedili ribaltabili* | | *6* |
| *Numero dei posti della Le 803 in piedi* | | *120* |

## COMMISSIONI INTERNE A CONVEGNO

*Si è svolto a Firenze il primo Convegno nazionale delle Commissioni Interne delle Officine di grande riparazione, al quale hanno partecipato rappresentanti degli impianti di Torino, Voghera, Verona, Vicenza, Bologna, Firenze, Foligno, Napoli (Pietrarsa), Foggia e Messina. Sono anche intervenuti, in qualità di invitati, i rappresentanti delle organizzazioni sindacali unitarie.*

*Scopo del convegno è stato uno scambio di vedute sui principali problemi inerenti all'attività e alle condizioni di lavoro negli impianti interessati.*

*Alcuni intervenuti hanno fra l'altro messo in risalto l'attuale scarsezza di personale di manovalanza, esistente nelle officine, ed hanno altresì auspicato che l'Azienda indirizzi i propri sforzi verso una sempre maggiore produttività degli impianti, tenendo inoltre a migliorare le condizioni degli ambienti di lavoro. Particolare rilievo è stato dato, nel corso del dibattito, ai problemi riguardanti la prevenzione degli infortuni e, a questo proposito, nella mozione conclusiva gli intervenuti hanno chiesto che da parte dell'Azienda ferroviaria sia provveduto ad un costante aggiornamento delle misure dirette ad evitare il verificarsi degli infortuni sul lavoro.*

*Fra le altre richieste formulate a chiusura del convegno, figura l'istituzione di corsi di cultura professionale per le maestranze, allo scopo di adeguare la preparazione tecnica alla continua evoluzione dei metodi di lavorazione.*

**A. D'ERRICO**

# IL 4° CONGRESSO NAZIONALE DEI MEDICI DI REPARTO F.S.

Organizzato dalla locale Sezione Compartimentale, si è svolto a Torino, il mese scorso, il 4° Congresso Nazionale della Associazione Naz. Medici Fiduciari e Consulenti delle F.S.

L'inaugurazione ufficiale del Congresso è avvenuta nei salon del Dopolavoro ferroviario di Via Sacchi alla presenza di Autorità politiche, ferroviarie e sanitarie italiane e straniere.

Dopo il saluto ai convenuti, porto dal Direttore Compartimentale ing. Funghini, hanno parlato il Rappresentante dell'Ordine dei Medici di Torino ed il dr. Pisano, Capo dell'Ispettorato Sanitario F.S. torinese. Questi ha sottolineato tra l'altro la necessità dell'adeguamento ai tempi moderni delle funzioni dei Medici di Reparto. Ha fatto seguito il dr. Lombardo del Servizio Sanitario di Roma.

Dopo un intervento del prof. Banchieri, Presidente dei Medici Fiduciari F.S. di Torino, il dr. Rantzer, Presidente Nazionale della stessa Associazione, ha tratteggiato la storia dei Medici di Reparto, ricordando l'opera del dr. Raiteri, primo medico fiduciario delle ferrovie italiane per gli agenti della linea Milano-Monza.

I congressisti si sono poi trasferiti, nei locali del palazzo di «Torino-Esposizioni», dove sono state svolte le numerose ed interessanti relazioni in programma.

Ecco in sintesi, gli argomenti trattati:

prof. Greppi, Direttore della Clinica Medica Univ. di Firenze: Potenziale morbigeno dell'età presenile nell'ambito del personale F.S.»;

prof. Vallebona, Direttore Istituto Radiologico Univ. di Genova: «Importanza della radiodiagnostica e dei suoi moderni metodi di indagine nel servizio sanitario F.S.»;

prof. Perria, Direttore della Clinica Neurochirurgica di Genova: «Importanza e problemi della traumatologia del sistema nervoso centrale»;

prof. Brunetti, Direttore della Clinica Otorino Univ. di Torino: «Problemi acustici ed audiologici nel personale F.S.»;

prof. Serati, Capo dei Servizi Sanitari delle Ferrovie Svizzere: «L'apprezzamento pratico di discromatopsie interessanti il personale ferroviario»;

prof. Biancalana, Direttore Istituto Patologia Chirurgica Univ. di Torino: «I traumi del torace da incidenti di grave entità»;

prof. Benassi, Direttore Istituto Radiologico Univ. di Torino: «Schermografia di massa del personale F.S.»;

prof. Boganelli, Direttore Servizio Sanitario Centrale F.S. di Roma: «Una importante branca della medicina del lavoro: la medicina dei trasporti»;

dott. Rantzer, Presidente Nazionale dei Medici di Reparto FS: «Una più razionale prestazione dei Medici di Riparto»;

prof. Banchieri, Presidente dei Medici Fiduciari FS di Torino: «Il cancro del polmone: concetti diagnostici, terapeutici e di prevenzione del personale F.S.».

Numerosi e tutti ad alto livello scientifico sono stati gli interventi durante la trattazione delle singole relazioni, la maggioranza delle quali, come si è visto, riguardava i rapporti tra l'arte medica ed il lavoro dei ferrovieri.

Assai interessante è stata anche la proiezione di due films del Centro Documentazione F.S. sulla lotta per la protezione antinfortunistica.

**R. MARELLO**

**Parla il prof. Banchieri, presidente dei Medici fiduciari F.S. di Torino**

# VITTIME DEL DOVERE

## FEROCIA A PARTINICO

Il Capo Stazione di 1ª Classe Lucio Leone, di anni 37, in forza all'Impianto di Palermo Brancaccio e da qualche tempo in missione alla Stazione di Partinico (linea Palermo-Trapani) in sostituzione del Titolare, lo scorso mese, veniva trovato, di notte,

assassinato nel piazzale dell'Impianto, a poca distanza dal fabbricato viaggiatori.

Le autorità di P.S., nel corso delle indagini, rinvenivano, nell'ufficio del Titolare, la cassaforte aperta ed accertavano la mancanza di circa lire 300.000.

Si presume che il coraggioso «berretto rosso», costretto, sotto la minaccia dei malfattori, ad aprire la cassaforte, abbia in seguito tentato di reagire e sia stato così freddato a colpi di rivoltella dai rapinatori.

Il Leoni lascia la moglie e tre figli in tenera età.

---

N.d.R. - *Un delitto, uno di quelli che oseremmo definire assurdi per i motivi che verosimilmente lo hanno provocato, è stato consumato con feroce e fredda determinazione; un delitto che ha stroncato la vita ad un nostro giovane e coraggioso collega.*

*Interpreti dei sentimenti unanimi di tutti i ferrovieri della Rete, ci inchiniamo, riverenti, alla Sua memoria ed inviamo alla vedova, agli orfani ed ai congiunti le espressioni del nostro profondo cordoglio.*

## CADUTO IL MACCHINISTA GAMBOGI

Ad un passaggio a livello incustodito, nei pressi della Stazione di Collesalvetti, in Toscana, il Treno AT 600 investiva nei giorni scorsi un autotreno carico di pietre, il cui conducente si era avventurato sul passaggio senza osservare le necessarie precauzioni. Il violento urto era fatale al Macchinista di 1ª Classe Nello Gambogi, di anni 54, del Deposito di Pisa, mentre l'A. Macchinistra Angelo De Luca, pure del Deposito di Pisa e il Capo Treno Augusto Poggianti, del Deposito di Livorno, ed alcuni viaggiatori riportavano, fortunatamente, lievi ferite.

---

N.d.R. - *Ancora un nostro compagno di lavoro viene ad accrescere la schiera dei ferrovieri vittime del dovere. Ai congiunti di Nello Gambogi inviamo le condoglianze dei ferrovieri di tutta la Rete ed ai feriti gli auguri migliori per una pronta guarigione.*

## SUL LAVORO

*Nel compartimento di Genova:* Cantoniere Angioletto Moggia, deceduto per investimento a Genova-Pra; Cantoniere Enrico Lasagna, deceduto per investimento lungo la tratta Serravalle-Arquata Scrivia; Macchinista di 1ª Classe Alberto Revelli, deceduto per folgorazione presso il Deposito Locomotive di Savona Fornaci.

---

*Ai familiari le espressioni del nostro cordoglio.*

# L'unità italiana ed il mondo del lavoro

*A questo tema la Stampa Aziendale ha dedicato la sua riunione nell'anno centenario dell'Italia una. Il « Premio Attilio Pacces » ai collaboratori di «Voci della Rotaia»*

**Parla il prof. Golzio, presidente dell'A.S.A.I.**

**Il dr. Sorrentino di «Voci», primo premio per «reportage»**

Nei giorni 16, 17 e 18 giugno si è svolto a Torino, nella sede dell'Unione Industriali, il 12° Convegno Nazionale dell'Associazione Stampa Aziendale Italiana. Prima dei lavori si è svolta l'assemblea dell'A.S.A.I., che ha deciso, per acclamazione, di confermare nella carica di Presidente il prof. Silvio Golzio, ed ha eletto alle cariche di Vice Presidente il Gr. Uff. Ceccarelli (nominato recentemente Pres. della F.E.I.E.A.) e il dr. Pestelli.

Il prof. Golzio ha aperto i lavori del Convegno ed ha ricordato come il 12° raduno della Stampa Aziendale ci riporti alle origini dell'Associazione che ha da poco compiuto i dieci anni di vita. « Qui a Torino — ha affermato l'oratore, alludendo al primo Convegno del 1950 — trovammo in Attilio Pacces, primo Presidente dell'Associazione, un convinto assertore di questa forma di relazioni aziendali. La validità dei principi che, con lui, i fondatori dell'Associazione fissarono, trovano conferma in questa amicizia di lavoro e nel successo annuale di quel premio tra i collaboratori dei nostri giornali che fu intitolato alla sua memoria. Da allora i nostri Convegni proseguirono felicemente in ogni parte d'Italia, da Milano a Sorrento, da Genova a Venezia, da St. Vincent a Pozzuoli e poi ancora da Bologna a Firenze, a Cagliari. Ed eccoci ancora a Torino, per una coincidenza cara a tutti: la celebrazione dell'Unità d'Italia ».

L'oratore ha quindi illustrato la situazione della Stampa Aziendale che conta oggi 127 pubblicazioni d'azienda diffuse tra un pubblico di almeno un milione e mezzo di lettori. Esse sono distribuite da aziende che operano nei diversi settori dell'attività economica, ed anche questo è un dato significativo per misurare l'importanza della stampa aziendale. Nessuno pensa, evidentemente, che questi giornali possano sostituirsi alle funzioni di informazione e documentazione proprie della stampa in genere, ma è anche vero che in taluni casi il giornale d'azienda è l'unico che entri periodicamente in non poche famiglie.

Il tema del Convegno di quest'anno, « Il mondo del lavoro nel consolidamento del processo unitario italiano », è stato svolto dall'avv. Giovanni Caprì, direttore centrale della Società Generale Elettrica della Sicilia.

L'oratore ha efficacemente puntualizzato i momenti salienti della nascita e dello sviluppo industriale del nostro Paese attraverso le due grandi guerre. Egli ha ricordato, tra l'altro, che l'industria elettrica, da una produzione di un milione di chilowattora nel 1883, ha superato nel 1960 i 56 milioni di chilowattora; che la rete ferroviaria, che nel 1861 non raggiungeva i 2.500 km, è oggi di oltre 21.000 km, per metà elettrificati; che la marina mercantile, che nel 1861 stazzava 650.000 tonnellate, ne conta oggi oltre 6 milioni; che in 80 anni di telefoni, si è passati dai 118 abbonati delle prime due centrali urbane di Roma e Milano del 1881, ad oltre 3 milioni di abbonati; la rete stradale è oggi di 200.000 km, di cui 25.000 su strade nazionali; il traffico aereo ha raggiunto nel 1959 2.326187 unità. « Tali indicazioni stanno a significare — ha affermato l'avv. Caprì — la trasformazione radicale della vita del popolo italiano, anche se essa non si è sempre svolta ovunque con uguale ritmo e velocità ».

Il relatore ha quindi passato in rassegna l'azione svolta dai Governi e dai privati, specialmente in quest'ultimo mezzo secolo, a favore del Sud Italia e si è soffermato, infine, a rilevare un contributo che anche la stampa aziendale ha dato e può dare al consolidamento del processo unitario.

Di particolare interesse sono risultati i tre « seminar » organizzati per la trattazione dei seguenti argomenti: «Tecniche di preparazione del giornale aziendale »; « La stampa aziendale per la prevenzione degli infortuni»; «Le forme di sdoppiamento di alcuni giornali aziendali ».

Nella riunione conclusiva del Convegno, ha avuto luogo la premiazione dei vincitori dell'annuale concorso « Attilio Pacces » tra i collaboratori di tutta la Stampa Aziendale italiana. Fra i 28 vincitori, il nostro collaboratore dr. Filippo Sorrentino, (1° Premio) per una serie di «reportages» pubblicati su « Voci della Rotaia » nell'anno 1960. Anche i nostri collaboratori Nicola Coppola, Cesare Tucci, Augusto Finocchi e Gianluigi Gazzetti hanno ottenuto una segnalazione particolare della giuria, per le categorie, rispettivamente, « rubriche fisse », « illustrazioni », « Corrispondenti » e « Italia '61».

## IL 4° INCONTRO BIENNALE DI "VOCI"

**Si è svolto recentemente a Torino il 4. Incontro di « Voci della Rotaia », al quale hanno partecipato tutti i corrispondenti Compartimentali e di Servizio della Rete.**

**I lavori hanno tenuto fede alla tradizione che li vuole molto vivaci e realistici: gli interventi — di critica, di consenso, di suggerimento — sono stati numerosi ed impegnati.**

**Sono intervenuti al convegno il Direttore del Servizio A.G., dr. Santoni Rugiu, e il Direttore Comp.le di Torino, ing. Funghini, che hanno sottolineato con espressioni di simpatia l'importanza che l'Azienda, al centro e alla periferia, attribuisce al Periodico Aziendale.**

**Il giorno seguente all'Incontro, tutti i partecipanti hanno preso parte ai lavori del 12. Convegno della Stampa Aziendale Italiana di cui diamo notizia in questa stessa pagina.**

**Un aspetto dei lavori**

# Di giorno e di notte...

# ...a Genova Principe

*Genova, piazza Acquaverde: l'attività perentoria del traffico viaggiatori segna il ritmo delle ore. E' questo il solo punto della città ove non c'è differenza alcuna tra il giorno e la notte per l'avvicendarsi ininterrotto di viaggiatori che vengono e vanno, quasi al passo con l'annunzio degli altoparlanti che indicano arrivi e partenze. E' un fiume eterogeneo di colori ed espressioni: l'azzurro sorriso dele ragazze del Nord accanto all'occhio malinconico dei negri, lo sguardo obliungo ed enigmatico del cinese e quello assorto e geloso dell'indiano.*

*Questa mescolanza di razze dà quasi impronta e fisionomia alla stazione di Genova Principe, ne definisce il rango: una galleria asimmetrica come la città, che accoglie le attese tra un viaggio di mare terminato e uno ferroviario che s'inizia; una galleria all'antica, sotto trabeazioni sorrette da grosse colonne che approssimativamente delimitano un lato del triangolo scaleno della piazza, con i suoi giardini ben curati e la statua di Cristoforo Colombo, bersaglio preferito di obiettivi fotografici. Dai vicoli vicini, protende la sua punta al cielo la cuspide gotica del campanile di S. Giovanni di Prè, e intorno, a terrazze, alti palazzi danno al forestiero il benvenuto nella Superba.*

*In questa cornice, sorge la massiccia costruzione del Fabbricato Viaggiatori che accolse, nel 1859, i soldati di Napoleone III in partenza verso il Ticino.*

*Bisogna dire subito, però, che lo spazio, nemico numero uno di Genova, non consente alcuna soluzione di rimedio.*

*Tuttavia, tra queste mura vetuste, opportunamente rimodernate, un grande impianto assolve la sua funzione di stazione centrale in stretto collegamento con la vicina stazione marittima, ai cui moli giornalmente grandi piroscafi gettano le ancore per affidare ai treni migliaia di viaggiatori.*

**Un gruppo di senegalesi aspetta il treno a Genova P.P.**

*Entriamo insieme in stazione: spesso il mio lavoro mi ci porta e sono felice quando posso mescolarmi alla marea di gente che sgorga dagli sportelli dei treni o che vi accorre, accanto agli infaticabili portabagagli che sanno tutto di ferrovia e sono, forse, i più solleciti a dare notizie ai viaggiatori.*

*Ci vengono incontro i fiori della riviera dal lindo negozio vicino alla biglietteria: sono le rose di S. Remo, i garofani di Taggia, le mimose di Pieve che impongono una sosta all'ansia e alla fretta del partire; ci vengono pure incontro i numerosi cartelli indicatori comandati a distanza, che agevolano l'avvio ai treni nel confuso meandro dei locali.*

*Di fronte, l'Ufficio Informazioni, con i suoi momenti di febbrile attività. Il dott. Marconcini che lo dirige ci ha fornito questa cifra: cinquemila persone al giorno, di cui un terzo di nazionalità straniera.*

*Ed ecco ora il piazzale: a sinistra i binari dell'antica stazione di testa con i primi tre marciapiedi che hanno tutti una denominazione, più o meno storica, come alcuni moli del porto.*

*Il traffico effettivo si svolge, invece, dal quarto all'ottavo marciapiedi, quest'ultimo costruito non molto tempo fa, strappando un'ultima lingua di terra accanto a un muraglione a strapiombo sul quale si elevano altissimi edifici.*

*Incassata in poco spazio, la stazione di Genova Principe, il cui piazzale si snoda per molta parte nelle due gallerie che si fronteggiano, assolve un intenso lavoro, seriamente ostacolato dall'esiguità dei binari a disposizione.*

*Una moderna cabina di apparati centrali elettrici, entrata in funzione due anni fa, ha reso più facili e spedite le manovre, più sicura la circolazione.*

*Il Capo Tecnico di I classe Patrone, studioso di apparati centrali, che ne ha seguito la costruzione, ci spiega sommariamente la sua funzione, parlandoci con entusiasmo della congerie di cavi e di relé che vi fanno capo. Seguiamo dall'alta torretta il movimento della stazione, il via vai dei treni, il loro serpeggiare tra gli scambi.*

*Sul marciapiede sei è pronto un treno diretto verso il Nord dell'Europa. Dalla cabina di comando, una delle annunciatrici ne segnala la partenza e sulle carrozze di colore bleu oltermare, dirette a Hoeck Van Holland e a Copenaghen, si affrettano i viaggiatori che dal Mediterraneo raggiungeranno il Mare del Nord. Numerosi, ogni giorno, affluiscono su questi marciapiedi dai sottopassaggi; alcuni provengono da navi in arrivo dall'Africa e dall'Oriente, altri sono di passaggio, scesi in Italia per turismo, attratti dalle nostre riviere e dal nostro sole.*

*Partenze in continuazione: la stazione di Genova Principe ha numerosi collegamenti con le città più importanti d'Europa, è il centro di una raggiera di relazioni che toccano tutti i transiti internazionali, da Ventimiglia a Modane, da Chiasso a Domodossola, dal Brennero a Tarvisio. Il motivo cardine di questo movimento è senz'altro il porto che la Ferrovia s'incarica di congiungere al Mare del Nord, al Baltico, al Danubio.*

*Partono da qui giornalmente carrozze dirette a Parigi, Ginevra, Bordeaux, Zurigo, Basilea, Stoccarda, Amburgo, Vienna, Copenaghen, Hoeck Van Holland; l'impianto è un ganglio di arterie vitali che confermano l'efficienza e l'insostituibilità del treno.*

*Molto spesso anche comitive di pellegrini, diretti a Lourdes ed ai santuari spagnoli, transitano o partono da questa stazione.*

*Nei giorni scorsi, ci è capitato di assistere al passaggio di un curioso pellegrinaggio che ha raccolto una grande folla intorno a Piazza Acquaverde: uomini alti dal viso di pece, avvolti in lunghe djellabach, e donne stranamente sedute per terra sopra stuoie di pelle. E ieri ha accolto sotto i suoi vecchi archi settecento senegalesi, giunti via mare e diretti alla Mecca.*

*Non è uno spettacolo consueto: per questo Genova Principe è una grande stazione.*

**Aurelio BATTAGLIA**

# NAPOLI MARITTIMA

**Lungo un dedalo di binari tra il Golfo e il Vomero arrivano e partono ogni anno 50.000 carri per oltre 600.000 tonnellate di merce: carbone, cereali, conserve, frutta fresca e secca, metalli, prodotti chimici, cellulosa, lana, ecc. L'attività amministrativa si svolge nella zona della "Immacolatella vecchia", lo specchio d'acqua che vive nei ricordi di milioni di emigranti**

Su una superficie di oltre 40 chilometri quadrati, compressa tra lo specchio d'acqua del Golfo partenopeo e le digradanti pendici occidentali della collina del Vomero, tra darsene, pontili, calate e miriadi di banchine e fabbricati vari, si sviluppa il dedalo di binari che formano l'insieme di quegli impianti ed attrezzature ferroviarie che danno il nome alla stazione di Napoli Marittima.

Dall'ingresso ai Pontili Bausan, alle Calate e giù i Moli Pisacane, Piliero e Beverello fino alla Base Navale del Molosiglio, ai piedi del monumentale Palazzo Reale, il binario, su cui gloriosamente, come Dio benigno, incombe il sole di Napoli, contribuisce notevolmente alle molteplici attività, industriali e commerciali, del nostro porto, il più importante del basso Mediterraneo ed il secondo d'Italia per entità di traffico.

« Oltre 20 mila navi per circa 35 milioni di tonnellate di stazza netta; 10 milioni di merci imbarcate e sbarcate; circa 2 milioni di passeggeri: questo il movimento medio annuale che dà vita all'antico e glorioso porto partenopeo, il quale, lentamente, va risorgendo dopo le catastrofiche distruzioni subite durante l'ultimo conflitto ». Così ci ha detto l'ing. Borriello, che è anche membro effettivo del consiglio di Amministrazione dell'Ente che esercita la sorveglianza su tutto il complesso.

Dalla fine della guerra moltissimo è stato fatto, ma molto ancora resta da fare per rendere pienamente efficenti tutte le attrezzature. Confortanti, comunque, appaiono le prospettive future, perchè notevoli lavori di miglioramento e soprattutto di ammodernamento sono stati programmati — in base al nuovo Piano Regolatore del porto di Napoli — sia per gli impianti portuali nel loro complesso, sia per le attrezzature ferroviarie, in vista soprattutto dello sviluppo dei traffici conseguenti alla attuazione del Mercato Comune Europeo e degli scambi con l'Estremo e Vicino Oriente ed i Paesi africani.

E' senza dubbio importante — ci ha detto il comm. Mandara, Titolare della stazione di Napoli Marittima, il quale ci ha accompagnati nella nostra visita — il contributo del mezzo ferroviario a tali traffici, anche se non sono state finora raggiunte le quote anteguerra e malgrado la concorrenza degli altri mezzi di trasporto.

In media, ogni anno arrivano e partono circa 50 mila carri per oltre 600 mila tonnellate di merce, pari a circa l'8 per cento delle merci sbarcate ed imbarcate. La percentuale deve considerarsi soddisfacente se si tiene conto del fatto che la maggior parte delle merci sbarcate è costituita da lubrificanti che vengono trasportati direttamente ai depositi con pipe-lines.

I primi posti sono tenuti dal carbone e dai cereali seguiti dalle conserve, dalla frutta fresca e secca, dai metalli, dai prodotti chimici e quindi dalla cellulosa, dai macchinari e dalla lana.

Scarso il traffico viaggiatori. Un solo treno navetta tra il Molo Angioino e la stazione di Napoli Centrale assicura il trasporto di circa 30 mila viaggiatori annui, diretti in massima parte in Sicilia. La Sezione Marittima della Consulta Economica Provinciale, in collaborazione con

**In alto: Scarico diretto nave treno. In basso, a sinistra: Carri sotto carico al molo Piliero. In basso a destra: In azione la gru girevole, da 50 T. A pag. 13, in basso e in alto: Carri in manovra al molo Luigi Razza. Sullo sfondo il Maschio Angioino**

la nostra Divisione Commerciale, sta studiando la possibilità di istituire addirittura una relazione diretta per la Capitale ed il Nord, in maniera da convogliare, subito dopo lo sbarco, quei passeggeri che intendono proseguire per le diverse destinazioni, senza soffermarsi nella Città.

Attualmente sono circa 120 i dipendenti (di cui una quarantina addetti al servizio delle manovre, affidato ad una ditta appaltatrice) che assicurano il servizio nella stazione di Napoli Marittima. Essi sono distribuiti un po' dovunque: dal Posto Movimento dei Pontili, ove si provvede alla composizione ed allo smistamento dei treni in arrivo ed in partenza, agli Uffici di Gestione Biglietti e Bagagli sistemati al Molo Angioino, di fronte alla rinnovata Piazza Municipio, coronata dall'inconfondibile arco delle alture del Vomero e di S. Martino.

La vaporiera è ormai definitivamente scomparsa dal Porto: tre moderni locomotori diesel sono quotidianamente impegnati nei vari servizi, con piena soddisfazione non solo dal personale ferroviario ma anche di tutti coloro che per un motivo o per l'altro frequentano il porto.

L'attività commerciale ed amministrativa di tutto il vasto complesso dei traffici ferroviari viene svolta tra la Calata Piliero e la Calata di Porta Massa, in quel tratto che, ancora recintato con alte ringhiere di ferro, viene chiamato dai napoletani la « Immacolatella Vecchia » e che vive nei ricordi di milioni di emigranti e dei vecchi soldati, reduci dalle campagne di guerra in Africa e oltremare. E' questo lo specchio d'acqua che ha visto nei secoli salpare piroscafi e navi carichi di emigranti e di soldati e che torna alla memoria del meridionale che vive in terre lontane; è qui che tuttora resistono alle forze dell'acqua i più antichi fabbricati, onusti di storia millenaria: l'antichissima chiesa del Carmine con lo svettante campanile di Fra Nuvola, la mole gigantesca del Maschio Angioino e al centro, il secolare fabbricato della Capitaneria di Porto, coronato dalla bianca statua della Vergine Immacolata con le braccia tese come per accogliere uomini e cose, navi, treni, città e mare.

**Domenico MANGANELLI**

**Alle O.M.R. di Torino**

# FESTA IN FAMIGLIA

**Un gelato non fa mai male**

*Anche quest'anno per la quinta edizione della « Festa della Famiglia », le O.M.R. torinesi hanno realizzato originali e interessanti iniziative.*

*Nel pomeriggio del 17 giugno il fischio della sirena anzichè indicare l'inizio del turno di lavoro, ha dato l'avvio ad una parentesi di gioiosa letizia, durante la quale ferrovieri di ogni impianto e qualifica, con le loro famiglie, hanno potuto visitare i vari Reparti delle O.M.R. e le loro installazioni sussidiarie.*

*Considerevole è stata l'affluenza di visitatori.*

*Moltissimi i bambini, per i quali il Comitato Organizzatore aveva predisposto un vero « paese dei balocchi »; a tutti è stato offerto un buon gelato ed un bel viaggetto su un trenino automotore. Altra attrattiva per i piccoli visitatori era costituita da un grande plastico su cui correvano velocissimi modellini di treni elettrici e dal grosso treno-siluro, lungo un metro, con trazione ad elica e alimentato elettricamente con una terza rotaia.*

*Anche per gli adulti il programma era assai denso: musiche e balli con orchestrina, un programma musicale con esecuzioni della banda del D.L.F. torinese e del Coro dell'Officina, una rappresentazione interpretata da bambini.*

*Una gara particolarmente simpatica è stata quella abbinata al lancio di quaranta colombi viaggiatori che hanno raggiunto la colombaia di Asti, coprendo in un'ora di volo la distanza di sessanta chilometri. Altre novità di quest'anno sono state le mostre sistemate nelle sale a pianterreno della palazzina degli Uffici.*

*Eccone i soggetti:*

*— Rassegna dell'attività tecnica culturale, nella biblioteca delle O.M.R., relativa ai corsi di istruzione professionale;*

*— Mostra antinfortunistica, con cartelloni, grafici, bozzetti ed altro interessante materiale;*

*— Mostra artistica con esposizioni di quadri, fotografie e ceramiche di alcuni dipendenti delle O.M.R.;*

*— Rassegna dei collaudi, con partecipazione di numerose Ditte fornitrici ed esposizione dei pezzi dalle stesse costruiti;*

*— Rassegna delle relazioni aziendali composta da sedici rubriche, fra cui molto ammirata quella: « il ferroviere... da matricola a pensionato».*

*Nei locali dell'Ufficio Organizzazione Lavoro Locomotive era sistemata invece una mostra « Storica e del Lavoro », con esposizione della produzione delle O.M.R. dal lontano 1887, quando esse costruivano la più grande ed efficiente officina di Torino non ancora industriale, fino al modernissimo Diesel elettrico D 341 ed alla elettromotrice suburbana ALe/Le 803 di prossima ultimazione.*

*Le attrattive dunque non sono mancate e tutti, dai dirigenti ai tecnici, agli impiegati, alle maestranze, hanno contribuito per l'ottima riuscita di questa manifestazione.*

*Il Direttore Comp.le ing. Funghini, pure intervenuto, ha rivolto all'ing. Gargiulo, Capo delle O.M.R., ed ai suoi validi collaboratori, parole di vivo compiacimento per il brillante successo della iniziativa.*

**Renzo MARELLO**

**Attrattiva principale della festa il trenino automotore**

# NOTIZIARIO DI VILLA PATRIZI

## AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

**Il Consiglio di Amministrazione delle F.S. nelle riunioni del 2 maggio, 7 e 14 giugno u.s., presiedute dal Ministro dei Trasporti, on. Spataro, ha deliberato l'effettuazione di numerosi lavori, fra i quali: il raddoppio della sede del binario dal km. 75+565 al km. 83+350, fra le stazioni di S. Mauro la Bruca e Celle di Bulgaria, della linea Battipaglia-Reggio Calabria; il raddoppio dei binari fra le stazioni di Guardia Piemontese e di Paola, della stessa linea, per un importo complessivo di 5.850 milioni. Lo stesso Consiglio di Amministrazione ha approvato numerose forniture per una spesa di oltre 4.318 milioni. Nel corso dell'adunanza è stata approvata la graduatoria di merito del concorso pubblico a 45 posti di A. Applicato stenodattilografo in prova e disposta l'assunzione in servizio di 211 candidati riusciti idonei oltre i vincitori del Concorso pubblico a 500 posti di Cantoniere in prova. Sono state pure approvate la graduatoria di merito del concorso pubblico a 8 posti di Ispettore in prova fra laureati in giurisprudenza e quella dei pubblici concorsi a posti di Ispettore, Ufficiale Macchinista e Ufficiale Navale.**

* * *

Nel decorso mese il Consiglio di Amministrazione ha esaminato, esprimendosi favorevolmente, numerosi provvedimenti riguardanti il personale.

Fra i più importanti sono da segnalare:

**Promozioni « ad honorem »** per dirigenti dell'esercizio collocati a riposo per raggiunti limiti di età e di servizio nel corso dell'anno 1960.

**Inquadramento** nel personale direttivo di 7 dipendenti ex combattenti laureati che hanno terminato con esito favorevole il periodo di esperimento pratico previsto dall'art. 4 1° comma della Legge 471/1958.

**Retrodatazione** ai sensi dell'art. 5 della Legge 471/1958 di n. 7 promozioni conferite con decorrenze varie ad altrettanti dipendenti ex combattenti della guerra 1940-45 od assimilati.

**Concorso pubblico** a 75 posti di Capo tecnico in prova.

**Modifica dell'art. 1** del D.M. 11 dicembre 1958, per adeguare la **misura delle competenze accessorie** corrisposte durante il congedo alle disposizioni di cui alla legge 20 ottobre 1960, n. 1227.

Il Consiglio di Amministrazione si è pure pronunciato favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie ed ha esaminato, inoltre, vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riaperture di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio e riammissioni in impiego.

### AUMENTO INDENNITA' INTEGRATIVA SPECIALE

Con decreto in corso di pubblicazione, emanato dal Ministro per il Tesoro, in applicazione dell'art. 1 della legge 27 maggio 1959, n. 324, e successive modificazioni, la misura dell'indennità integrativa speciale prevista per il personale in attività di servizio è stata elevata, a decorrere dal 1° luglio p.v., da L. 2.400 a L. 3.200 mensili nette.

La nuova misura sarà liquidata a favore di tutto il personale di ruolo e non di ruolo, nonchè degli Assuntori e degli Incaricati di servizi vari.

Per quanto riguarda i Coadiutori le nuove misure giornaliere dell'indennità saranno rese note, con separata comunicazione, ai Servizi interessati (Circ. n. P. 3.2.1/1960 del 15-6-61).

### BUONI ACQUISTO C.I.P.S.

Con circolare n. R. 13896/1/1/3° del 6 giugno 1960 venne disposto, in conformità a quanto stabilito dal Comitato Interministeriale Provvidenze agli Statali, di non concedere i buoni di acquisto di qualunque specie ai richiedenti che avessero in atto, oltre all'ammortamento di un mutuo o di una cessione, anche una ulteriore ritenuta a scomputo di un piccolo prestito.

Il suddetto Comitato nell'intento di soddisfare le nuove ed insistenti richieste del personale statale e di agevolarne ulteriormente il credito, ha fatto conoscere, in via breve, che la limitazione di cui sopra deve ritenersi provvisoriamente non più operante.

Pertanto, d'ora innanzi, possono essere accolte anche le richieste di buoni presentate dai dipendenti ferroviari che abbiano in corso di estinzione, contemporaneamente, un mutuo od una cessione ed un piccolo prestito.

Restano in vigore tutte le altre disposizioni emanate in materia. (Circ. n.R. 13400/1/1/3° del giugno 1961).

### PENSIONE ESONERATI 1923

Il giorno 27 giugno sono entrate in vigore le norme di cui alla legge n. 458 del 28 maggio 1961 — pubblicata nella G.U. n. 142 del 12 giugno 1961 — relative al trattamento di pensione per i dipendenti delle Ferrovie dello Stato esonerati dal servizio in base ai regi decreti 143 e 153 del 28 gennaio 1923.

Le disposizioni contenute nella legge in questione sanciscono il diritto a pensione a favore del personale ferroviario esonerato dal servizio, ai sensi dei regi decreti sopraddetti, senza liquidare il trattamento di pensione. **Ora questo personale è ammesso a conseguire il diritto a pensione, solamente qualora all'atto dell'esonero abbia raggiunto almeno 10 anni di servizio utile valutabile in pensione in base alle disposizioni legislative allora vigenti in materia.** Parimenti è concesso diritto a pensione di riversibilità agli aventi causa degli agenti come sopra esonerati.

Il diritto in questione è riconosciuto, su domanda degli interessati, **domanda che dovrà esser prodotta entro il termine perentorio di 120 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di cui trattasi** (27-6-1961) termine che scade inesorabilmente il 25-10-1961. Ugualmente la domanda per la pensione di riversibilità deve, dagli aventi causa (vedove, figli minorenni e maggiorenni inabili ecc.) essere prodotta entro lo stesso periodo di tempo. (Circ. n. P. 4.1.D/19700 del 17-6-'61).

### APPLICAZIONE ART. 80 S.G.

Sono state segnalate rimostranze da parte di taluni Manovali in prova che sono utilizzati, per esigenze di servizio, in mansioni di pertinenza delle qualifiche di Manovratore, Deviatore, Frenatore senza che a tale utilizzazione faccia riscontro nei loro confronti l'applicazione dell'art. 80 S.G.

La D.G. mentre ha ribadito il concetto espresso con nota 20-3-1961, n. P. 2.2.1.38896, ossia, che il personale in prova deve svolgere mansioni della qualifica rivestita, ha precisato che, allorquando imprescindibili esigenze di servizio lo impongano, può farsi luogo alla utilizzazione di detto personale in funzioni superiori con l'applicazione dell'art. 80 S.G., avendo peraltro cura di porre immediatamente termine a siffatta utilizzazione non appena le circostanze lo permettano (Circ. P.2.2.1/3.2.3. 79624 del 18.5.1961).

### TRASFERIMENTI DALL'ALTO ADIGE

E' stato interpellato il Servizio Personale per conoscere se i trasferimenti richiesti dagli Agenti dopo una permanenza di almeno tre anni negli Impianti ferroviari dell'Alto Adige debbano continuare ad essere motivati per esigenze di servizio, come stabilito con telegramma n. P. 2.3.129399 dell'8-8-1960, pur essendo stato approvato recentemente dal Consiglio di Amministrazione l'elenco delle località disagiate ai sensi dell'art. 17 c) delle D.C.A., nonchè se debba essere corrisposto al personale in questione il soprassoldo giornaliero di cui al D.M. 3827/1951 (che ha sostituito il D.M. 5397/48), e successive modificazioni.

Al riguardo è stato confermato che fino a nuovo ordine, i trasferimenti disposti in ottemperanza alla circolare P. 2.3.3. 72887 del 18-3-1960 devono ancora motivarsi per esigenze di servizio in considerazione delle particolari situazioni climatiche ed ambientali di detta Regione.

Conseguentemente, per quanto concerne il soprassoldo giornaliero di cui al D.M. 3827/51 e successivi, è stato precisato che il beneficio stesso potrà essere concesso agli interessati semprechè nei loro riguardi si verifichino tutte le altre condizioni previste dalle norme vigenti in materia per averne titolo. (Circolare n. P. 2.3.3. 3351 del 17-3-1961).

# COME CI VEDE
## LA STAMPA

*ANCHE la stampa inglese si è occupata del riordinamento delle nostre Ferrovie e la cosa non deve meravigliare quando si consideri l'analogia tra la situazione ferroviaria italiana e quella inglese. Non a caso anche in Gran Bretagna il governo ha varato un piano di risanamento delle ferrovie, basandolo sul rapporto elaborato da un comitato di esperti estranei all'azienda, le cui conclusioni non si discostano molto da alcune indicazioni formulate dalla Commissione Longo-Onida-Saraceno. Ad occuparsi delle Ferrovie italiane sono stati due autorevoli giornali inglesi, il « Financial Times » e il « Times »; quest'ultimo ha pubblicato un articolo in cui, rilevato il sottofondo politico dell'attuale dibattito sulla situazione dell'Azienda, si afferma che le F.S. per il fatto che impiegano circa 200 mila persone costituiscono l'azienda più grande del Paese, la quale proprio in relazione alle sue dimensioni e alla sua importanza si presta ad essere considerata il metro per giudicare altri settori dell'iniziativa pubblica.*

*Rilevato che l'amministrazione della Azienda è stata finora strettamente controllata dal Ministero dei Trasporti ma non ha goduto, come le altre imprese statali, di una larga autonomia, e dopo aver accennato alla riconosciuta insufficienza degli stanziamenti per la manutenzione negli anni passati, il giornale nota che da alcuni anni i governi danno ampia priorità al programma autostradale, dispendioso ma indubbiamente di grande effetto. Ora però il governo si è deciso ad affrontare anche il problema ferroviario, provvedendo alla revisione delle tariffe e delle concessioni di viaggio, (di cui le Ferrovie italiane sono troppo prodighe) e chiudendo una parte delle linee improduttive. Altri due passi importanti saranno compiuti: un progetto di legge sarà presentato al Parlamento per dare alle Ferrovie una maggiore autonomia; circa 600 milioni di sterline saranno spesi nei prossimi anni per il miglioramento della Rete e il rinnovo del materiale rotabile. Obiettivo di questo piano — ha scritto a sua volta il « Financial Times » — è quello di porre le Ferrovie su una più solida base tecnica e finanziaria.*

*Tutte queste cose naturalmente erano già state scritte dai giornali italiani, che negli ultimi tempi hanno continuato ad occuparsi delle F.S. senza risparmio di spazio. Riferendosi alla procedura prevista per rendere operanti i provvedimenti disposti dal Governo, il prof. Massimo Rocca su « Il Sole » ha scritto che nessuno sa bene quanto tempo occorrerà perchè si compia l'iter legislativo, e certo comunque che più passa il tempo e più le ferrovie continueranno a deteriorarsi. Bisogna dunque fare presto e bene per le Ferrovie: il rinnovamento tecnico deve avvenire con una rapidità sufficiente a sopravanzare le nuove esigenze del traffico e si deve tener conto dei continui progressi della tecnica, che si perfeziona e rinnova senza sosta.*

*Altro problema sul quale è continuata la polemica è quello della soppressione delle linee passive o meglio della questione connessa dei servizi sostitutivi che secondo « l'Avanti » dovrebbero essere affidati alle stesse Ferrovie, e per esse all'INT, per fornire le più ampie garanzie alle popolazioni locali, e per risolvere senza grosse opposizioni, come ha scritto « Il Giorno », il problema del ridimensionamento della Rete. In proposito il Ministro Spataro nel discorso pronunciato al Simposio sulla sicurezza ferroviaria a Genova e riportato da « Il Messaggero », ha affermato che le linee che verranno soppresse saranno affidate ai trasporti su strada, sia attraverso l'appalto o la gestione a concessionari privati, sia attraverso un potenziamento della società autolinee che è già di proprietà dello Stato.*

*Sulla riforma dell'Azienda dobbiamo infine segnalare un interessante articolo di Cesare Zappulli comparso sul « Messaggero ». Dopo aver affermato che l'autonomia delle F.S. rappresenta un'esigenza primaria per snellire l'andamento della gestione, ricorda che non si tratta di una innovazione ma del ripristinio di una situazione che già esisteva prima del 1924, quando le velleità di accentramento del regime politico dell'epoca portarono a sconvolgere una costruzione che aveva dato sempre buoni frutti fin dal sorgere delle Ferrovie dello Stato. Vero è che a quell'epoca esisteva ancora una situazione di monopolio nei trasporti terrestri, ma proprio l'autonomia dell'Azienda, se fosse stata mantenuta, avrebbe potuto costituire un'ottima difesa contro la concorrenza della strada. Difatti,con l'apparizione sulla scena dei trasporti dell'automobilismo industriale, le Ferrovie si trovarono a dover competere con l'avversario in condizioni di netto sfavore, inchiodate da leggi e regolamenti che apparivano superati e più ancora lo sarebbero divenuti con il passar degli anni.*

**Renato MATTONE**

# AVVISI

**Le inserzioni devono essere indirizzate a « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Piazza della Croce Rossa 1 - 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 informarci qualora, prima della pubblicazione della « proposta di cambio », avessero ottenuto il trasferimento per il quale era stato interessato il giornale.**

**0 - Acquisto volumi storia ferroviaria** in genere et in particolare: « Ferrovie » di Carlo Ferrario-Hoepli, Milano (1911); « Storia delle Ferrovie Italiane » di Filippo Tajani.Garzanti, Milano (1939); « Le Ferrovie italiane » - « Storia politica ed economica » - Giuffrè - Milano (1940); « Il centenario delle Ferrovie Italiane 1839-1939 » A cura della Direzione Generale F.S. - Roma (1940) 2 volumi. Su richiesta, cambierei con libri di letteratura e storici. Scrivere: Pietro Trio - Capo Stazione P.le Titolare - S. Agata Militello (Messina).

### CAMBI DI RESIDENZA

**200) Manovale** Umberto Pisani, Stazione Civitavecchia (Comp.to Roma) cambierebbe con p.g. stazione Firenze, Venezia S. Lucia o Treviso. Non lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Viale Guido Baccelli, 132 - Civitavecchia (Roma).

**201) Capo Stazione** 1ª cl Carmine Amato, Stazione Taino Angera (Lag. Maggiore), Comp.to Milano, cambierebbe con movimentista Stazioni Riviera Comp.to Genova. Lascia alloggio fabbricato viaggiatori di 5 locali più servizi e non ne chiede altro in cambio.

**202) Manovale** Mario Ruis, stazione. Somma Lombardo (Milano) cambierebbe con p.g. o Manovratore e Deviatore Comp.to Reggio C. linea Battipaglia-Paola. Non chiede alloggio. Scrivere: Via Mazzini, 40 - Somma Lombardo (Prov. Varese).

**203) Capo Gestione P.le** Diomede Garaffa, Stazione Udine, cambierebbe con p.g. o Capo Gestione 1a a.p. Comp.ti Milano, Genova o Torino. Non lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Via Goito, 12 - Udine.

**204) Assuntore** Francesco Bracciodieta, P.L. Km. 254 linea Potenza-Metaponto Comp.to Bari cambierebbe con p.g. qualsiasi P.L. del Comp.to di Torino. Scrivere: Bernalda Scalo (Matera).

**205) Cantoniere** Nello Barbini 12o Tronco Arona, Castello Ferroviario km. 12 Belgirate prov. Novara cambierebbe con p.g. Comp.to Roma, tratto Roma-Firenze. Lascia e non chiede alloggio.

**206) Aiuto Macchinista** Anarico Fogli, Deposito Locomotive di Novara, Comp.to Torino, cambierebbe con p.g. Comp.to Firenze. Non lascia e non chiede alloggio: Scrivere Via Gnifetti, 23 - Novara ».

**207 Manovale di Stazione** Paolo Sportiello, Stazione Sangoae, distante 15 km da Torino, cambierebbe con p.g. di posto Stazione di Cervaro o Foggia. Non chiede alloggio dell'Amministrazione e offrirebbe alloggio privato a Torino sito in Via Bionaz, 18.

**208) Capo Gestione** Carlo Benigni, Stazione Lecco (Como) cambierebbe con p.g. o Alunno Comp.to Ancona. Lascia alloggio privato e non chiede alloggio. Scrivere: Ufficio Biglietti Stazione Lecco (Como).

**209) Manovale** Angelo Angeli (i.p.), Stazione Genova Brignole, cambierebbe con p.g. in Stazione dislocata tratte Viareggio-Lucca, Pistoia-Pontedera e Pisa-Lucca. Non lascia e non chiede alloggio. Scrivere: presso Turco, Via Orfani, 6/21 Genova.

**210) Alunno a.p.** Antonio Del Fiacco, Stazione di Genova P.P. abilitato tutti i servizi, cambierebbe con p.g. o superiore Comp.ti Roma o Ancona. Non lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Via Giuseppe Avezzana, 3/14 - Presso Cassinelli - Genova.

**211) Manovale l.p.** Luigi Scalera, Stazione Roma Trastevere, cambierebbe con p.g. Caserta, Napoli o Aversa. Non lascia e non chiede alloggio.

**212 Cantoniere** Primo Piergigli, 19o Tronco Genova Pegli, 2o Cantone Ge-Voltri, linea Genova-Ventimiglia, cambierebbe con p.g. linea Ravenna-Pescara. Lascia alloggio, casa cantoniera 4 vani, acqua, luce, sita sul mare e chiede altrettanto. Scrivere direttamente a: Primo Piergigli - Via P.P. Rubens, 41 - Ge-Voltri.

**213) Capo Gestione** Vito Giuseppe Antonicelli, Stazione di Monza, cambierebbe con p.g. comp.to Bari. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Stazione Monza.

**214) Capo Gestione** Pietro D'Elia, in servizio a Milano C.le, Divisione Comm.le e Traffico cambierebbe con p.g. stazioni o uffici divisionali Roma loco. Non chiede nè lascia alloggio. Scrivere: Via Belgirate, 2 - Milano.

**215) Manovale** Alfio Aguzzi, Stazione di Pieve Vergonte Comp.to Torino, linea Novara-Domodossola, cambierebbe con p.g. o Manovratore qualsiasi località Comp.to Ancona. Lascia alloggio F.S. 4 vani e non ne chiede altro: Scrivere: Stazione F.S. Pieve Vergonte (Novara).

**216) Operaio Qualificato I.E.** Paolo Notarangelo, 12o Tronco, 6ª Zona, Stazione Vasto (Comp.to Ancona) cambierebbe con p.g. impianto Napoli o dintorni. Lascia alloggio F.S. due grandi camere ed accessori in nuovo fabbricato di stazione e non ne chiede. Scrivere: Piazza Fiume, int.8 - Vasto.

# L'autorità dei genitori

Il bambino scopre presto i valori dell'autorità e non tarda a individuare quelli buoni. Egli lo fa istintivamente, prendendo le mosse secondo due aspetti: quello *oggettivo*, legato alla persona, e quello *soggettivo*, legato al compito ed all'incarico

L'autorità dei genitori ha entrambe queste qualità; la prima, però, parte con tale favore da consentire, se i genitori lo vogliono, di evitare il ricorso alla seconda.

Tenerezza, intimità, pazienza, dolcezza sono attribuiti spontanei nelle due persone che fondano la famiglia, alla quale non c'è istituzione sociale che non si ispiri nello esercizio dell'autorità.

Ma quando la famiglia non è a posto, essa esercita la sua autorità in maniera convenzionale, senza adeguata saggezza, senza virtù, con scarso senso umano: si manifesta solo in senso repressivo ed il ragazzo ne sente solo il peso. Partecipazione di giudizi, frettolosità, fatuità suscitano in lui una reazione negativa, stimolata dalla impulsività, sua propria.

Sono frequenti queste forme di autorità:

*Autorità della bontà*, valida se non è debolezza ,se non dà adito a cedimenti, a trascuranze.

*Autorità dell'amicizia*, valida se temperata e controllata, senza dar luogo a soverchia libertà di licenza.

*Autorità del cuore*, può produrre gli egoismi materni e gli orgoglismi paterni e può deformarsi e degradarsi scivolando nel *sovrastare* e nella *gioia del comando*

Più frequentemente, l'autorità va da quella della repressione a quella del disinteresse, talora degenerando nella *rinuncia all'autorità*. A questo punto, il figlio non si sente più membro della famiglia, ma signorotto e despota. La rinuncia all'autorità nel periodo dell'adolescenza è quanto mai perniciosa: i genitori non si chiedono quali immagini, quali sogni, speranze, assurdità, entusiasmi, desideri di primi assaggi della vita avventurosa avvolgano il ragazzo.

In tale età egli incomincia a credere di bastare a se stesso, di sapere risolvere i suoi problemi: vuole essere adulto senza esserlo. Quante delusioni in quell'età. L'adolescenza è il momento in cui maggiormente è necessaria la autorità dei genitori.

Spesso il genitore sente con tristezza di essere indietro rispetto al proprio ragazzo; è conseguente l'esautoramento, per quanto modesto e parziale. Non è permesso esimersi dall'adeguarsi al suo progressivo sviluppo, né è lecito considerarsi arrivati perchè l'educazione, la formazione non si arresta mai. Non è permesso darsi per vinti, né evadere dalla realtà di ogni giorno: proibito essere agnostici. I genitori sono sempre impegnati alla chiarezza, alla precisione, nonchè all'interpretazione della personalità del ragazzo. Interpretare, più che giudicare.

Occorre ostacolare l'evasione del sentimento e del ragionamento, non col divieto ma col ragionevole uso dell'autorità.

Non c'è un metodo, non c'è una formula. Ogni situazione è nuova: *intelletto d'amore, coscienza* (o consapevolezza) e *fede* (in Dio, negli uomini e nel bambino stesso) sono, comunque, i tre ingredienti indispensabili per rendere efficace l'autorità familiare. Deve essere fatta di dialogo — anche senza parole — fra genitore e figlio; essa esclude la svalutazione dell'altro coniuge, ad evitare conflitti che generano il complesso dell'abdicazione. Essa si sforza di cercare il proprio metodo idoneo (non ce n'è uno unico, data la diversità di personalità di ambiente), collaudando nella famiglia un'unità dinamica superiore a ciascuno dei suoi singoli membri, in clima di solidarietà; se ciò manca, insorge l'ansia nei bimbi.

La famiglia ideale, fatta di amore (madre) ed autorità (padre), non commina la punizione senza tener presente che quei difetti che hanno i figli sono spesso la ripetizione di quelli dei genitori, sia pure in grado più modesto: perchè non si ereditano solo i tratti somatici, ma anche quelli della personalità.

**A. SENSI**

## CONCORSO FOTOGRAFICO DI VOCI della rotaia

*« Voci della Rotaia » indice un concorso trimestrale per la migliore fotografia sul tema: « La Ferrovia ed i Ferrovieri ».*

*Il concorso, cui possono partecipare tutti gli abbonati — in regola per il 1961 — comprende due sezioni:*

a) *Fotografia in bianco-nero;*
b) *Diapositive a colori.*

*Il formato delle fotografie in bianco-nero dovrà essere di cm. 18x24; per le diapositive a colori sono ammessi tutti i formati « standard ».*

*E' consentita la contemporanea partecipazione di uno stesso concorrente alle due sezioni del concorso; il numero massimo di fotografie ammesso per ciascuna sezione e per ogni singolo concorrente è di tre.*

*Ciascuna fotografia dovrà recare le seguenti notizie:* a) *nome,* b) *cognome,* c) *indirizzo dell'autore,* d) *titolo del soggetto.*

*Le notizie vanno chiaramente indicate nel retro, per le foto in b.n.; oppure, scritte su striscie di carta incollate al telaino per le diapositive a colori.*

*La Commissione Giudicatrice — composta di tre membri: un esperto di fotografia, un giornalista ed un pittore — prenderà in esame tutte le fotografie e diapositive pervenute alla redazione di « Voci della Rotaia » entro e non oltre, rispettivamente, il 31 marzo, 30 giugno, 30 settembre, 31 dicembre. Unitamente alle foto dovrà pervenire — applicata su cartoncino a parte — la fascetta indirizzo, con la quale viene spedito il periodico. La partecipazione al concorso è condizionata all'invio di tale fascetta-indirizzo.*

*Le fotografie che, a giudizio insindacabile della Commissione, saranno dichiarate vincenti per ciascuna delle sezioni* a) *e* b), *potranno essere pubblicate su « Voci della Rotaia » con il titolo dell'opera ed il nominativo dell'autore. Inoltre, saranno segnalate sul periodico la seconda e la terza classificata di ciascuna sezione.*

*Verranno attribuiti premi, in materiale sensibile, per i seguenti importi:*

per le foto b.n.

| | |
|---|---|
| alla foto classificata vincente | L. 8.000 |
| alla foto classificata seconda | L. 4.000 |
| alla foto classificata terza | L. 2.500 |

per le diap. a.c.

| | |
|---|---|
| alla foto classificata vincente | L. 12.000 |
| alla foto classificata seconda | L. 6.000 |
| all foto classificata terza | L. 3.500 |

*Le foto premiate resteranno di proprietà della Redazione; di quelle in b.n. gli autori dovranno cedere il negativo.*

*Le foto non premiate — se riconosciute di un certo interesse — potranno essere acquistate dalla Redazione: quelle in b.n. al prezzo di L. 1.000 cad., negativo compreso; quelle a colori al prezzo di L. 1.600.*

## BINARIO 10

# DOTTORE A 47 ANNI

Se il Comp.to di Torino ha nel dr. Giovanni Panaro — il medico-macchinista del Deposito Locomotive di Sm.to — il « campione della volontà ferrea », quello di Napoli non è da meno. Lo scorso mese si è infatti laureato in Economia e Commercio — relatore il prof. Corbino — il Capo Gestione P.le Felice Granisso, con la discussione della tesi « Il nuovo piano di sviluppo (ammodernamento, potenziamento e risanamento dell'Azienda) delle Ferrovie dello Stato ».

Per conseguire una laurea a 47 anni, mentre si copre un posto impegnativo di Capo Gestione alla Biglietteria di Napoli Campi Flegrei e si seguono negli studi tre figli (di 19, 17 e 14 anni), c'è da darsi attorno giorno e notte: dimenticare ogni distrazione, ogni svago e sacrificare le stesse ore del riposo.

Ma esaminiamo da vicino il «curriculum vitae et studiorum » del collega Granisso. Con il diploma di scuola industriale di 2° grado, egli viene assunto nel 1935 al Deposito Locomotive di Foggia, quale vincitore di concorso, come Operaio aggiustatore elettricista. Contemporaneamente, il Nostro, vince un altro concorso, per la stessa qualifica, bandito dall'Ufficio I.E.S., assicurandosi, dopo la parentesi del servizio militare, l'assegnazione della residenza nella sua Napoli.

Il 1° settembre 1938 il Granisso — vincitore di un terzo concorso esterno — assume la qualifica di Alunno d'Ordine e inizia il nuovo servizio a Napoli C.le. Entro i periodi fissati, consegue tutte le abilitazioni e supera la prova per la dirigenza degli impianti (ex grado VIII), affermandosi brillantemente.

Negli anni dell'immediato dopoguerra il Nostro si dedica alla letteratura, al teatro, alla canzone napoletana, compone anche la musica. L'attività del Nostro si estende, nel contempo, anche al campo filodrammatico con affermazioni lusinghiere.

Nel 1952, il Granisso consegue il diploma di ragioniere e si iscrive alla Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Napoli, dove ora si è brillantemente laureato.

« Voci » porge felicitazioni e rallegramenti vivissimi per il conseguimento di questa eccezionale affermazione all'insegna della buona volontà, dell'intelligenza, dello spirito di sacrificio.

# FATTI DI CASA

## *Case e fitti*

I recenti ritocchi dei canoni di affitto degli alloggi di proprietà dell'Azienda, hanno sollevato da parte di taluni interessati perplessità e preoccupazioni che appaiono ingiustificate, nel mentre su alcuni organi sindacali sono state avanzate riserve e critiche non adeguate alla reale portata degli aumenti medesimi.

Ci sembra perciò opportuno inquadrare nelle sue cause e nel giusto valore il provvedimento.

Come è noto gli alloggi, rispetto ai canoni di affitto, si possono dividere in due gruppi: quelli costruiti nell'anteguerra e quelli costruiti nel dopoguerra. Le ragioni di tale suddivisione sono facilmente intuibili. Ciascun gruppo è a sua volta diviso in categorie a seconda del comfort offerto dall'alloggio. Per comfort si intendono bagno, ascensore e riscaldamento. Sono classificati di 1ª categoria gli alloggi che offrono tutte e tre queste comodità; di 2ª categoria quelli che ne offrono due (bagno e ascensore oppure bagno e riscaldamento); di 3ª categoria quelli forniti di una sola « comodità » e di 4ª quelli privi delle tre suddette comodità. Ora, mentre la maggioranza degli alloggi costruiti prima della guerra era compresa fra la 3ª e la 4ª categoria, la massa degli alloggi costruiti nel dopoguerra è invece compresa fra la 1ª e la 2ª e ciò è un indubbio segno di progresso sociale oltrechè l'espressione di diverse concezioni edilizie.

Anche la politica dei fitti perseguita dall'Azienda ha subito nel dopoguerra una sostanziale modifica. Mentre prima del secondo conflitto mondiale la gestione degli alloggi si ispirava a criteri prevalentemente economici e di conseguenza i canoni di affitto erano di poco inferiori a quelli del mercato privato, nell'ultimo ventennio l'Azienda si è orientata verso criteri di maggiore socialità concedendo le case al personale a fitti modestissimi.

Una riprova di ciò sta nel fatto che nell'anteguerra la richiesta di alloggi era assai più limitata.

In effetti, i canoni di affitto dalla fine della guerra ad oggi hanno subito soltanto lievissimi aumenti, di gran lunga inferiori a quelli degli alloggi privati soggetti a regime vincolistico (blocco dei fitti). Mentre infatti questi ultimi sono aumentati del 20% ogni anno a partire dal 1° gennaio 1956 e continueranno ad aumentare nella stessa misura fino tutto il 1964, quelli dell'Azienda, dopo il 1956 hanno subìto **un solo aumento** del 25% quello del 10% (o del 20% secondo i casi) disposto con decorrenza 1° luglio u.s.

In altre parole, mentre i fitti degli alloggi privati sono quasi triplicati dal '56 ad oggi, l'Azienda non ha seguito questi aumenti ma solo saltuariamente ha apportato lievi ritocchi. Inoltre, mentre nel regime privato le spese di esercizio, compreso il portierato, sono per l'80% a carico degli inquilini, negli alloggi per ferrovieri esse sono a totale carico dell'Azienda.

In conclusione, anche per gli alloggi costruiti dall'Azienda nel dopoguerra, il canone massimo non superara mai le 2.160 lire mensili a vano contro le 5 o 6 mila lire mensili del mercato privato degli alloggi a fitto libero.

Questa politica dei bassi fitti adottata nel dopoguerra, col passare del tempo è andata a discapito della manutenzione che, per mancanza di fondi, si è dovuta limitare alle riparazioni indispensabili e urgenti. Tale manutenzione non può più essere trascurata senza un grave pregiudizio del patrimonio edilizio e di qui la necessità degli attuali aumenti che serviranno ad integrare i fondi destinati a tale scopo. In ultima analisi gli aumenti si risolveranno anche in beneficio per gli inquilini, in quanto destinati a conservare o a riportare nelle migliori condizioni gli stabili da essi occupati.

Inoltre, è significativo che in questa occasione l'Azienda, e in particolare il Direttore Generale, ha voluto tenere conto delle diverse possibilità economiche degli inquilini stabilendo, per la prima volta e per quanto la legge non faccia distinzione di limiti di stipendio, delle differenziazioni (10% o 20%) nelle misure degli aumenti a seconda del grado ferroviario rivestito dall'inquilino stesso.

Quanto poi alla osservazione della stampa sindacale circa una presunta dipendenza degli aumenti dalla legge che riguarda esclusivamente i proprietari privati, è doveroso segnalare che il « ritocco » deciso dell'Azienda non è affatto collegato con tali aumenti (ben diversa infatti ne dovrebbe essere la misura!), ma è solo determinato, come già detto, dalle accennate inderogabili necessità di manutenzione.

In particolare se nella Circolare che regola il provvedimento si è parlato di « armonia con la legge del 21 dicembre 1960 N. 1521 » lo si è fatto al solo scopo di far rilevare che gli aumenti stabiliti non sono in contrasto con le più recenti disposizioni di legge.

Infine per quanto riguarda la riserva avanzata da alcuni organi sindacali sulla competenza del Direttore Generale ad emanare il provvedimento e la loro relativa richiesta di sospensione, si precisa che la materia è esplicitamente regolata nella competenza del Direttore Generale dall'art. 305 del Testo Unico delle Disposizioni sulla Edilizia Popolare ed Economica — R.D. 28-4-'38 n. 1165 — per le Case Economiche e per i Ferrovieri e dall'Art. 31 delle « Norme relative alle concessioni di Alloggi al Personale ai sensi del Capo V delle Disposizioni delle Competenze Accessorie » per gli alloggi patrimoniali.

Per comodità del lettore riportiamo qui a fianco le tabelle relative ai recenti aumenti.

**C. S.**

| AUMENTO DEL 10% (1) | | | AUMENTO DEL 20% (2) | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Categ. | Canone 30-6-'61 | Canone 1-7-'61 | Categ. | Canone 30-6-'61 | Canone 1-7-'61 |
| I | 1500 | 1650 | I | 1500 | 1800 |
| II | 1350 | 1485 | II | 1350 | 1620 |
| III | 1050 | 1155 | III | 1050 | 1260 |
| IV | 750 | 825 | IV | 750 | 900 |
| Case Cant. | 425 | 470 | Case Cant. | 425 | 510 |
| All. Provv. | 250 | 275 | All. Provv. | 250 | 300 |

| AUMENTO DEL 10% (1) | | | AUMENTO DEL 20% (2) | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Categ. | Canone 30-6-'61 | Canone 1-7-'61 | Categ. | Canone 30-6-'61 | Canone 1-7-'61 |
| I | 1800 | 1980 | I | 1800 | 2160 |
| II | 1650 | 1815 | II | 1650 | 1980 |
| III | 1500 | 1650 | III | 1500 | 1800 |
| IV | 1350 | 1485 | IV | 1350 | 1620 |

(a) Per gli alloggi nelle Case Cantoniere dotati di bagno o di riscaldamento centrale o di ambedue le comodità, a termini del 3° comma della circolare n. Pag. 32.1.53800 del 31-8-1959, dovrà applicarsi il canone previsto per gli altri alloggi di proprietà dell'Azienda classificati di 3ª o di 2ª categoria con i relativi aumenti, tenendo conto se trattasi di case cantoniere costruite prima o dopo la guerra.

(1) Se trattasi di alloggi concessi al personale (od aventi causa) con qualifica di Ispettore ovvero al livello gerachico C ed inferiori di cui al quadro di equiparazione delle qualifiche del personale (D.M. 23 luglio 1958, N. 358).

(2) Se trattasi di alloggi concessi al personale direttivo (od aventi causa), esclusi gli Ispettori, nonchè al personale delle qualifiche di cui ai livelli gerarchici A e B del citato quadro di equiparazione.

# CONCORSO letterario nazionale PENNA D'ORO FERROVIARIA 1961

L'Ufficio Centrale del Dopolavoro ferroviario bandisce, ed il Dopolavoro ferroviario di Ancona organizza, un Concorso letterario Nazionale denominato «Penna d'Oro Ferroviaria 1961».

Il concorso si articolerà in due sezioni — *narrativa* e *poesia* — secondo le norme che seguono:

a) - possono parteciparvi tutti i ferrovieri in attività di servizio od in quiescenza, purché iscritti al Dopolavoro ferroviario per l'anno 1961;

b) - la partecipazione alla sezione *narrativa* comporta la presentazione di una composizione letteraria in prosa, ad argomento libero, di lunghezza non superiore alle *sei* cartelle dattiloscritte (spazio due). A parità di valutazione, saranno preferite in graduatoria, le composizione che trattino argomenti di vita ferroviaria.

La partecipazione alla sezione *poesia* comporta la presentazione di un componimento in lingua italiana, d'argomento libero, di lunghezza non superiore a *cinquanta* versi;

c) - ogni concorrente può partecipare al Concorso, con un solo lavoro, in ciascuna delle due sezioni;

d) - possono essere presentate al Concorso soltanto composizioni inedite;

e) - 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).

Le copie dovranno essere messe in una busta, insieme ad altra busta di formato minore e non trasparente, recante all'esterno il «motto» di cui sopra; nell'interno di tale seconda busta piccola, dovrà essere posto un foglio, sul quale siano riportati i seguenti dati:

— motto prescelto;
— cognome, nome e qualifica del concorrente;
— Ufficio ed Impianto di appartenenza (nel caso che si tratti di agente in servizio);
— numero della tessera del Dopolavoro ferroviario per l'anno 1961;
— Sodalizio dopolavoristico di appartenenza.

Tale busta minore dovrà 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 completo dovrà essere inviato, *chiuso e senza alcuna indicazione relativa al mittente*, al seguente indirizzo:

DOPOLAVORO FERROVIARIO
(Concorso «Penna d'Oro Ferroviaria 1961»)
— P.zza Cavour, 23 - Ancona —

f) - i lavori dovranno essere inviati al Dopolavoro ferroviario di Ancona, a mezzo plico raccomandato da spedire *entro il 30 settembre 1961*. Farà fede la data del timbro dell'Ufficio postale di partenza;

g) - alle migliori composizioni presentate per la sezione «narrativa» secondo il giudizio insindacabile della Commissione giudicatrice, verranno assegnati i seguenti premi:

- 1° classificato «Penna d'Oro Ferroviaria 1961 per la narrativa» (stilografica d'oro): L. 80.000 = (ottantamila) e diploma di merito;
- 2° classificato: L. 50.000 = (cinquantamila) e diploma di merito;
- 3° classificato L. 20.000 = (ventimila) e diploma di merito;

Un premio speciale di L. 20.000, verrà assegnato alla migliore composizione di argomento ferroviario.

Restano escluse dalla assegnazione di tale premio le opere classificate al 1°, al 2° ed al 3° posto.

h) - sono esclusi dalla partecipazione alla sezione «narrativa» i vincitori della Penna d'Oro delle precedenti edizioni;

i) - alle migliori composizioni presentate per la sezione «poesia» verranno assegnati, secondo il giudizio insindacabile della commissione giudicatrice, i seguenti premi:

- 1° classificato «Penna d'Oro Ferroviaria 1961» per la poesia L. 30.000 = (trentamila) e diploma di merito;
- 2° classificato: L. 20.000 = (ventimila) e diploma di merito;
- 3° classificato: L. 10.000 = (diecimila) e diploma di merito.

---

### A Cagliari l'annuale mostra D.L.F. di arti figurative

# ARTISTI VERI I NOSTRI DILETTANTI

*La tradizionale Mostra Nazionale di Arti Figurative, che l'Ufficio Centrale del Dopolavoro indice ogni anno, ha suscitato attorto a sè interesse e consensi di critica davvero lusinghieri. Ancora una volta, gli artisti ferrovieri italiani hanno dimostrato quanto ingiusto debba considerarsi l'atteggiamento di certi «professionisti» del pennello o del bulino nei riguardi di questi «dilettanti della domenica».*

*Ci scusino i patiti della zazzera e del cravattone, ma per noi ben vengano i «dilettanti», quand'essi riescono ad esprimersi con un linguaggio così ricco di contenuto e di toni formali, quando, dalla loro dura esperienza umana, essi riescono a trarre motivo di ispirazione e di creazione, tanto più schietta, quanto più svincolata da certe contorsioni sterilmente accademiche.*

*Quest'anno la Mostra Nazionale di Arti Figurative è stata allestita nelle sale del Liceo Artistico di Cagliari.*

*Delle 201 opere presentate, la Commissione giudicatrice (prof. Iusco - Ispettore Sovrintendenza alle Gallerie e Monumenti; dott. Fiori - Critico d'arte; prof. Fois - pittore; Arch. Vascellari - Direttore del Liceo Artistico di Cagliari; ing. Manunza - Capo Divisione Trazione F.S. di Cagliari) ne ha ammesse alla Mostra 76, delle quali 67 di pittura, 5 di scultura e 4 di incisione.*

*In vero, la Commissione ha, forse, operato una selezione molto severa; ma questa severità, che può aver privato alcuni dei nostri pittori del piacere di vedere accolte le proprie opere, ha giovato non poco al prestigio della Manifestazione che ha suscitato una vasta eco di favorevoli giudizi negli ambienti cittadini più qualificati e commenti di stampa ed apprezzamenti critici assolutamente positivi.*

*Alla vernice della Mostra ed alla Cerimonia della Consegna dei premi, erano presenti il dott. Ferrara, Rappresentante del Governo presso la Regione Sarda; il dott. Russo, Prefetto di Cagliari; il dott. Gazzei, Direttore Compartimentale di Cagliari; l'Avv. Cutrona, Capo dell'Ufficio Centrale del Dopolavoro ferroviario e numerose rappresentanze delle Autorità Regionali e cittadine.*

*I premi in palio sono stati assegnati alle seguenti opere:*

PITTURA

*1° premio «Fiori» (olio) di Renato Corradini del DFL di Verona;*

*2° premio «Paesaggio» (olio) di Angelo Caputo del DLF di Foggia;*

*3° premio «Tetti rossi» (olio) di Romeo Daneo del DLF di Trieste.*

SCULTURA

*1° premio «S. Francesco» di Walter Procida del DLF di Cagliari;*

*2° premio «Opera 3ª» di Guido Serena del DLF di Venezia;*

*3° premio: non assegnato.*

INCISIONE

*1° premio «Annunciazione» di Sergio Innocenti del DLF di Torino;*

*2° premio «Verona da Castel S. Pietro» di Luigi Pradella DLF Verona;*

*3° premio «S. Gimignano» di Giovanni Locci del DLF di Firenze.*

*Sono state inoltre segnalate numerose altre opere.*

*Recando il saluto dell'on.le Sottosegretario Angelini e del Direttore Generale dell'Azienda, l'avv. Cutrona ha tenuto a sottolineare il valore ed il significato altamente umano della manifestazione, rivolgendo, quindi, parole di vivo elogio ai Dirigenti del Sodalizio di Cagliari per la perfetta organizzazione della Mostra.*

**A. FINOCCHI**

**Uno scorcio della sala dell'esposizione**

### A braccetto turisti, sportivi e artisti

# VALIDITÀ DI UNA FORMULA

Si era parlato di un esperimento e, diciamolo francamente, di un esperimento piuttosto «audace» che l'Ufficio Centrale del Dopolavoro ferroviario intendeva compiere quest'anno nell'intento di dimostrare praticamente la validità di un principio già più volte affermato: la necessità, cioè, di rompere le «paratie stagne» che dividono, da sempre, i ferrovieri dopolavoristi in tre gruppi decisamente differenziati e cordiarmente estranei l'un l'altro: gli sportivi, i turisti ed i... culturali, intendendo, per questi ultimi, tutti coloro che amano impiegare le ore di riposo in una attività artistica o comunque a carattere intellettuale.

Il problema di creare un punto di contatto, di incontro, fra questi tre gruppi era, ed è, un problema che non poteva essere risolto altrimenti che sul piano di un tentativo concreto che avesse portato, ad esempio, dopolavoristi pittori, pescatori e turisti a ritrovarsi in uno stesso luogo, e nello stesso giorno, in occasione di manifestazioni nazionali che, per la loro importanza, avessero richiamato l'interesse dei singoli e sollecitato le adesioni dei Sodalizi.

In tale senso, l'Ufficio Centrale del Dopolavoro ha impostato il suo «esperimento», scegliendo Gallipoli, una ridente cittadina pugliese, e la data del 18-19 giugno, per la effettuazione del Campionato Nazionale di Pesca Sportiva, del Concorso Nazionale di Pittura estemporanea e della gita turistica denominata «Ai due mari».

E l'esperimento, pur con le inevitabili lacune e le incertezze che ogni primo esperimento fa registrare, è servito a dimostrare nel modo più completo ed inequivocabile la validità della nuova formula che, nonostante comporti uno sforzo organizzativo notevolmente maggiore, sarà definitivamente assunta dall'Ufficio Centrale del D.L.F. quale base per la definizione del nuovo indirizzo programmatico che l'Ufficio medesimo intende dare alle attività istituzionali.

Ma se questo è stato, indubbiamente, l'aspetto più significativo della manifestazione di Gallipoli — aspetto che ha avuto il suo momento di maggior rilievo nel corso della seconda giornata quando i 250 partecipanti, in unica comitiva, hanno visitato la caratteristica cittadina di Alberobello e le Grotte di Castellana — non va dimenticato l'altro aspetto, più essenzialmente tecnico, della manifestazione stessa e per il quale si sono visti scendere in campo oltre 130 pescatori e cimentarsi in simpatica gara 65 pittori, fra i nostri migliori, gli uni e gli altri convenuti da ogni parte d'Italia.

Al termine delle due competizioni si sono avuti i seguenti risultati:

*Concorso Nazionale di Pittura Estemporanea*

1. Marinelli (DLF Falconara);
2. Cervelli (DLF Terracina)
3. Del Turco (DLF Bari).

*Campionato Nazionale di Pesca Sportiva*

1. Ranieri (DLF Bari);
2. Capussotto (DLF Pescara);
3. Landucci (DLF Pisa).

I ricchi premi in palio sono stati consegnati ai vincitori nel corso di una cerimonia svoltasi «in serata» al Lido S. Giovanni, alla presenza del Direttore Compartimentale di Bari, ing. Bastianelli, del Capo dell'Ufficio Centrale DLF, avv. Cutrona, del Sindaco di Gallipoli e di numerose altre autorità cittadine e ferroviarie.

Al Presidente del Dopolavoro ferroviario di Bari, dott. Fersini, ed ai suoi collaboratori va il merito di aver validamente contributo alla realizzazione ed al successo della manifestazione, cui la locale Associazione Turistica ha dato tutto il suo appoggio, in uomini e mezzi.

### A VERONA

# ATLETICA LEGGERA

*Il Campionato Nazionale Giovanile di Atletica Leggera è, indubbiamente, una delle manifestazioni più significative fra quante l'Ufficio Centrale del D.L.F. indica ogni anno nel settore sportivo.*

*Ed è un premio che si vuole offrire ai giovani, poichè sempre, ogni anno, questo raduno sportivo è caratterizzato da un clima agonistico che assume aspetti di vivace entusiasmo e, terminate le gare, di cordiale, fraterna festa per tutti.*

*Quest'anno, l'organizzazione della manifestazione è stata affidata al D.L.F. di Verona e le gare si sono svolte nello stadio Campo Scuola del C.O.N.I., alla presenza dell'ing. Padoan, Direttore Compartimentale di Verona, dell'avv. Cutrona, Capo dell'Ufficio Centrale del Dopolavoro, e di numerose rappresentanze cittadine.*

*Hanno preso parte alle gare 122 giovani atleti, appartenenti a 18 D.L.F.*

*Nelle tre specialità in programma si sono aggiudicati il titolo:*

*— Triathlon: Tiziano Cavalieri del D.L.F. di Firenze;*

*— Tetrathlon: Augusto Orlandi del D.L.F. di Bologna;*

*— Mezzofondo: Alberto Zordan del D.L.F. di Verona.*

*Fra i Dopolavoro partecipanti, il più alto punteggio è stato riportato dal D.L.F. di Verona, al quale va, altresì, il merito — come detto — di aver ottimamente organizzato in ogni particolare, la bella manifestazione.*

# SI CHIUDONO I COLLEGI DELL'O.P.

**A Calambrone** — Trentasei bambini del Collegio di Calambrone hanno ricevuto la Prima Comunione e la Cresima nel corso di una cerimonia svoltasi alla presenza del Direttore Comp.le ing. Bagnoli, di funzionari della Direzione Generale e del Comp.to di Firenze, e di numerosi familiari ed invitati. Come negli scorsi anni, ha officiato l'Arcivescovo di Pisa, Mons. Camozzo, il quale, in un discorso di circostanza, ha illustrato ai collegiali il significato della cerimonia. Successivamente gli allievi, a chiusura dell'anno scolastico, hanno svolto con molta bravura il tradizionale saggio ginnico basato su complessi ed interessanti esercizi sportivi, riscuotendo vivi applausi. E' seguita una suggestiva rievocazione storica dell'Unità d'Italia con l'esecuzione di un concerto corale di canti patriottici e con la sfilata di una squadra di ragazzi nelle pittoresche uniformi del Risorgimento. Infine, ha parlato l'ing. Bagnoli, il quale, dopo aver recato l'affettuoso saluto del Direttore Generale, ha espresso alla direttrice del collegio, dr. Mastino, ed agli istitutori il proprio compiacimento per l'ottima riuscita della manifestazione, ed ha quindi rivolto ai fanciulli parole di augurio e di esortazione allo studio (A. d'E.).

**A Porto S. Giorgio** — Alla presenza del Direttore Comp.le ing. Cavagnaro, dell'Arcivescovo di Fermo Mons. Perini, di funzionari, del Sindaco, del Preside e corpo insegnanti locali e di Fermo, si è avuta lo scorso mese, nel collegio degli Orfani di ferrovieri di Porto S. Giorgio, la chiusura dell'anno scolastico con una manifestazione ginnico sportiva. Gli allievi hanno dimostrato di aver raggiunto una ottima preparazione atletica, esibendosi in esercizi a corpo libero e agli attrezzi. Nella gara del salto in alto, l'allievo Sabatino Vesper di 17 anni, ha superato i m. 1,85, misura assai notevole in campo nazionale giovanile.

**A Senigallia** — Il termine dell'anno scolastico è stato festeggiato al Collegio Orfani di Ferrovieri di Senigallia con un trattenimento di arte varia preparato con particolare diligenza dai volenterosi allievi che si sono esibiti alla presenza delle Autorità. Al termine dello spettacolo, il Direttore Comp.le rivolgeva ai giovani artisti il suo plauso ed augurava ai presenti ottime vacanze.

(A. R.)

## Dall'Estero

*Già da qualche anno, tra la nostra Azienda e le Amministrazioni ferroviarie francese e belga è in atto una simpatica iniziativa per lo scambio di ospitalità. Così ottantotto nostri ragazzi stanno ora facendo le loro vacanze all'estero: 29 in Belgio, a Noisy à Celles e 59 in Francia, a Pois Saleve, nell'alta Savoia.*

*Per contro, la nostra ridente colonia montana di Ballabio — gestita, come tutte le altre, dall'Opera di Previdenza delle F.S. —, accoglie 59 bambini francesi e 30 belgi.*

*L'ospitalità prevede anche tutta una serie di escursioni nelle località turistiche più interessanti: per esempio, i nostri ragazzi ospiti della S.N.C.F. hanno iniziato la loro vacanza con una visita di tre giorni a Parigi. E i ragazzi in vacanza a Ballabio compiranno gite a Venezia, Desenzano e sul lago di Como.*

*Ai primi di luglio abbiamo salutato i ragazzi in arrivo e in partenza da e per oltre frontiera, alla stazione di Milano centrale: allegri e disinvolti, preparatissimi alle loro «vacanze all'estero».*

*Ripetiamo da queste colonne il nostro migliore augurio di buona villeggiatura.*

L. P.

**Lo scorso mese di maggio, a Follonica, un nostro pensionato, Giuseppe Saragosa (il figlio Mario è Manovratore a Roma Termini) e la sua gentile signora Filomena Pegazzini, attorniati da nove figli, tredici nipoti, undici pronipoti, parenti ed amici hanno solennemente celebrato il loro sessantunesimo anno di matrimonio. Poco più che adolescenti, Giuseppe e Filomena, nel lontano 27 maggio del 1900, realizzarono il loro sogno d'amore in una chiesa di Cassino e dopo qualche anno si trasferirono a Follonica, ove Giuseppe Saragosa prestò ininterrottamente servizio fino al giorno della quiescenza. I due « sposini », che godono ottima salute, — benché le loro primavere si avvlino al traguardo del secolo —, sono stati lungamenti felicitati ed acclamati dai partecipanti ad un chiassoso ed allegro simposio. Alla coppia felice vadano gli auguri fervidi da parte di tutti i pensionati della famiglia ferroviaria e del nostro giornale (Nella foto: il taglio della tradizionale torta da parte dei festeggiati).**

**Il 50 anno di matrimonio hanno clebrato a Cuneo lo scorso mese l'ex Capo Tecnico di 1ª cl. I.E. Francesco Cencio e la Signora Teresa Ferro, circondati dall'affettuosa sollecitudine dei quattro figli, tutti dipendenti statali. Nella foto, oltre agli « sposini » (in primo piano), da sinistra a destra: Pietro Cencio, Capo Stazione Titolare a Centallo, Aldo Cencio, impiegato al Ministero del Tesoro, Elvira Cencio impiegata al Ministero delle PP.TT. e Andrea Cencio, Capo Stazione P.le, addetto al D.U. di Cuneo. Ai coniugi Cencio gli auguri fervidi di « Voci della Rotaia ».**

## ANCONA

● **Anche nel Compartimento di Ancona** si è costituita la Sezione Comp.le della Associazione Nazionale tra Mutilati ed Invalidi e Famiglie dei Caduti delle Ferrovie dello Stato. A reggere la Segreteria sono stati chiamati: Michele Coppola, quale Presidente, ed i membri Ivo Cerioni, Matteo Palermo e Salvatore Merito, nonché il geom. Ennio Mossi e il sig. Ivo Emett, in rappresentanza dei familiari dei Ferrovieri Caduti sul lavoro.

● **Ad iniziativa del nostro Cappellano Comp.le,** presso la Sede dell'ONARMO di Ancona è stata tenuta una riunione sul tema delle Relazioni Umane. Presiedeva il noto Gesuita Padre Messori Roncaglia del Centro IRU. Sono intervenuti il Direttore Comp.le, alcuni Capi Divisione, Funzionari, Dirigenti di Impianti ed un folto gruppo di personale.

● **Il Segretario Superiore** cav. Ferdinando Balucani della locale Divisione Movimento ha lasciato il servizio attivo per raggiunti limiti di età. Allo stimato funzionario l'augurio di felice e serena quiescenza.

● **Cicogna express:** Sergio, al dott. Lucio Coccioni, Segretario Capo della Divisione Ragioneria; Marina, al Manovale Terzo Vissani del Deposito Locomotive di Foligno; Antonella, a Nicola Savilli, Capo Gestione di 1ª cl. di Pescara C.le; Stefania, a Dario Chiavetti, Manovratore della Stazione di Fabriano; Patrizio, a Luigi Petrucci Manovale della Stazione di Ancona C.le; Roberta, ad Alessandro Camici Manovale della Stazione di Perugia. Felicitazioni ed auguri.

**A. Rosso**

## BARI

● **In una trasmissione televisiva** « Il nostro piccolo mondo» irradiata da Napoli e dedicata alla terra di Puglia, Roberto Chiurbia di anni 12, da Bari, figlio del Capo Squadra Deviatori Francesco, ha cantato la canzone « Il girotondo dei nonni », riscuotento un vivo successo. Bravo Roberto e complimenti.

**N. Zingarelli**

## BOLOGNA

● **L'Associazione Movimentisti di Romagna,** ottenuto di abbinare la propria festa annuale a quella del pensionato organizzata dal DLF di Rimini, ha premiato nell'occasione i soci cav. Aldini, C.S. Accreman e C. Gest Balestra (questi è anche Medaglia della Fratellanza Garibaldina di Nizza). Fra le numerose autorità intervenute hanno preso la parola l'on. Macrelli e il Direttore Comp.le ing. Robert, che ha illustrato in particolare i lavori di potenziamento in atto nella stazione di Rimini. Al termine della cerimonia tutti i festeggiati hanno preso parte a un pranzo e a una gita in pullmann con soste a Bertinoro, alla Chiesa di Polenta e nel Parco delle Terme Romane di Fratta.

**A. Sensi**

## CAGLIARI

● **La stazione di Cagliari** si è arricchita di nuovo servizio per i viaggiatori: il locale della tavola calda annesso al ristorante-bar di stazione che è stato inaugurato alla presenza di funzionari e di numerosi viaggiatori, dal Direttore Com.le. Il rappresentante dell'Azienda ha rivolto parole di circostanza al personale addetto alla gestione del nuovo servizio.

● **Come ogni anno i ferrovieri cagliaritani** si sono riuniti presso il Cippo che ricorda i colleghi Caduti nel bombardamento del maggio 1943. Dopo la Messa celebrata dal Cappellano Comp.le Padre Onni S.J., il Direttore Comp.le ha ricordato il sacrificio dei ferrovieri sardi caduti nell'adempimento del proprio dovere durante il periodo bellico.

● **Marcia nuziale:** per il p.i. Emilio Deiano, Segretario P.le della Divisione Movimento e per la gentile Sig.na Francesca Deledda. Alla coppia felice gli auguri vivissimi di «Voci».

**A. Luchi**

## FIRENZE

**(Dal Serv. Mat. e Trazione)**

● **Il Capo Deposito Superiore** di Catania cav. Giovanni Lo Russo è stato collocato in quiescenza per raggiunti limiti di età e di servizio. Nato nel 1899 ed entrato in servizio nel 1917 quale operaio allievo fuochista, il Lo Russo ha percorso brillantemente tutti i gradi della lunga carriera, ricoprendo, dopo gli anni del servizio in macchina, posti di responsabilità nei principali depositi locomotive dell'Italia Meridionale. Ammirevole esempio di buona volontà di apprendere e migliorarsi, il Lo Russo ha alternato le ore del suo quotidiano lavoro con quelle dello studio conseguendo diplomi di scuola media superiore.

Poeta fin dalla prima gioventù, tale è rimasto (ha conseguito recentemente un premio di poesia) anche dopo 44 anni di servizio.

« Voci della Rotaia » esprime al cav. Lo Russo l'augurio più sentito di salute e lunga vita.

● **Durante lo scorso** mese presso la « Galleria del Ponte », in Napoli, ha tenuto una mostra personale il nostro collega Giuseppe De Lorenzo della sede centrale del Servizio Materiale e Trazione, nopaletano di nascita e fiorentino di adozione. La mostra ha riscosso lusinghieri giudizi critici della stampa specializzata e ha suscitato qualche perplessità in una parte del numeroso pubblico che l'ha visitata. Infatti nei suoi quadri più significativi come, ad esempio, nelle « Forme nel tempo», nella « Metamorfosi», nel « Processo »e in « Noi e il Castello », è evidente la costante ricerca di un ritmo perseguita a mezzo di una particolare simbologia. La mostra che, come abbiamo detto, ha incontrato il favore della critica, ha rappresentato una brillante affermazione del simpatico

artista. « Voci della Rotaia », particolarmente lieta del successo, esprime al ferroviere-pittore De Lorenzo i rallegramenti e gli auguri più vivi.

**G. Giuliattini**
**(Dagli Impianti)**

● **Cordialmente salutato da superiori e colleghi,** ha lasciato il servizio ferroviario per raggiunti limiti di età il Capo Deposito Sovrintendente Ferdinando Margine, titolare del Deposito Locomotive di Livorno. Vivissimi auguri di vita lunga e serena. Esprimiamo molti auguri anche al Capo Stazione P.le Nerio Chiavistelli, di Firenze S.M.N., al Capo Personale Viaggiante Superiore Aldo Ciani, di Firenze, al Controllore Viaggiante P.le Ezio Bastreghi, di Grosseto, al Capo Treno di 1ª cl. Bernardino Mucci, di Firenze, al Macchinista di 1ª cl. Nello Nannipieri, di La Spezia, al Cantoniere Amedeo Quadri, di Firenze, ed all'Aiuto Operaio a.p. Corrado Maracci, di Pontremoli, collocati in quiescenza.

● **In occasione di una recente mostra nazionale canina,** svoltasi a Grosseto, il Macch. 1ª cl. Leopoldo Pellegrino, del Dep. Loc. di quella città, ha esposto un magnifico esemplare di razza « collier » (un pastore irlandese femmina) attorniato dai suoi bei sette cuccioli. L'apprezzamento della giuria si è manifestato con l'assegnazione al presentatore di una medaglia d'oro e di due medaglie vermeille. Al collega Pellegrini congratulazioni ed auguri di un sempre più cospicuo allevamento.

**A. d'Errico**

## GENOVA

● **I Capi Stazione e Capi Gestione** Sovraintendenti, Superiori e P.li del Comp.to di Genova, appartenenti alle classi 1899, 1900 e 1901, si sono riuniti presso il Ristorante di Genova Principe: il convegno era animato essenzialmente dalla nota sentimentale di un incontro affettuoso, dopo tanti anni di lavoro, costellati di gioie e di pene al servizio della rotaia. L'iniziativa non poteva ottenere coronamento migliore, sia per la totale adesione degli invitati, sia perché la numerosa riunione, nell'intreccio di ricordi e di avvenimenti, di aneddoti e di esperienze vissute, nella varia gamma dei quarantacinque anni di servizio di ognuno, è riuscita ricca di palpitante cordialità e si è svolta nella calda e affettuosa atmosfera che è peculiare distinzione della famiglia ferroviaria. I « Veci » di Genova incaricano il nostro Giornale di porgere il loro saluto ai colleghi degli altri Comp.ti, certi che sapranno anch'essi, in un analogo incontro, provare la gioia e la tristezza che può dare la rievocazione del tempo vissuto sulla breccia del lavoro, quando la quiescenza bussa meritatamente alle porte.

● **Affettuoso commiato alla Segreteria Comp.le** per il collocamento a riposo, per limiti di età, del Segretario Superiore Giuseppe Milanese. Capo del Gruppo Biglietti. Alle calorose parole di simpatia e di auguri, rivoltegli dai superiori e dagli amici, aggiungiamo i voti più fervidi di bene e di lunga vita. Il Capo Stazione P.le Pasquale Ottavis, di Genova Caricamento, dopo 44 anni di servizio è stato collocato a riposo per limiti d'età. L'Ottavis, tuttora sofferente per le ferite riportate in un incidente ferroviario dello scorso anno, è stato calorosamente salutato dal personale che ammirava in lui la solerzia e la capacità, il calore e l'affetto paterno. Il Capo Riparto, dott. Cavanna, ha porto il saluto di commiato del personale con calde parole e consegnandogli una medaglia d'oro-ricordo. Uniamo il nostro saluto, augurando all'Ottavis ogni bene e una pronta completa guarigione. Anche a Nervi, nella splendida cornice della scogliera e della collina, il personale di quella stazione ha porto un saluto di commiato al Titolare, Capo Stazione P.le Ettore Cotugno che lascia l'Azienda per limiti di età. All'ottimo Cotugno i nostri auguri di bene e di lunga vita.

● **Marcia nuziale:** si assottiglia sempre più la già esigua schiera degli scapoli della Segreteria Comp.le: si sono sposati di recente il Segretario Capo Augusto Massara con la gentile sig.na Maria Ferraris; il Segretario P.le Bernardo Arditi con la gentile sig.na Margherita Genzone; l'A. Applicato Giannino Parmigiani con la gentile sig.na Ottilia Lagostena. Alle tre coppie felici i nostri auguri più cari.

**A. Battaglia**

## MILANO

● **Il titolare di Varese,** Capo Stazione P.le Alberto Vecchio, ha lasciato il servizio per limiti di età ed è stato sostituito dal parigrado Nicola De Vivo proveniente da Porto Ceresio. Titolare di quest'ultima stazione è stato nominato il Capo Stazione di 1ª cl. a.p. Giuseppe Puerari, proveniente da Arcisate. Ai tre berretti « rossi » il nostro augurio affettuoso.

● **Nella invitante oasi di Salice Terme,** lungo le prime propaggini del Penice, si sono dati appuntamento molti ferrovieri dell'Officina Veicoli di Voghera, per festeggiare il Capo Tecnico P.le Giacomo Oliva, Titolare del Reparto verniciatori della stessa Officina, che lasciava l'Azienda per limiti di età, dopo 42 anni di diligente lavoro. Un ottimo pranzo, discorsi a non finire e il ringraziamento commosso del festeggiato hanno caratterizzato la simpatica festa in famiglia.

● **Profonda impressione** ha suscitato l'improvvisa dipartita del rag. Giuseppe Capelli, A. Applicato alla Officina Veicoli di Voghera, tragicamente perito in incidente stradale. Oltre alla numerosa cittadinanza che prendeva parte ai funerali, seguivano il feretro i 700 dipendenti dell'Officina della nostra Azienda. Ai familiari le espressioni del nostro cordoglio.

● **Per onorare la memoria della madre,** signora Emma Cicatiello, scomparsa il 23 marzo scorso, l'ing. Raimondo Marfisa, Ispettore Capo Superiore alla Divisione Impianti Elettrici, ha voluto che la somma di lire 30.050 offerta dal personale della stessa Divisione venga destinata — tramite «Voci della Rotaia» — al fondo della costruenda Casa di riposo per ferrovieri. Ringraziamo l'ing. Marfisa per il significativo gesto.

**Il gruppo del Dopolavoro Ferroviario di Roma in visita a « Torino '61 », sulla scalinata della Basilica di Superga.**

● **Cicogna express:** Andrea, al capo Stazione di 1ª cl. a.p. Battista Friggi; Francesco, al Capo Stazione di 1ª cl. Giorgio Siardi; Raffaela, al Deviatore Giorgio Nadalini; Domenico, al Deviatore Angelo Sorio; Maria, al Manovale Silvio Vanni, tutti della Stazione di Brescia; Laura, al Capo Squadra Deviatori Angelo Scovenna, della Stazione di Pavia.

**L. Paina**

## NAPOLI

● **Particolare solennità** ha assunto quest'anno la visita del Vescovo di Nola, Mons. Alfonso Binni, al Magazzino Approvv.ti di Poggioreale. Annunziato dal suono delle sirene, l'alto prelato è giunto all'Impianto, festosamente imbandierato, ricevuto dal Direttore Comp.le, ingegner Borriello, dall'ing. Polverani in rappresentanza del Direttore del Servizio Approvv.ti, dal cav. Felisio, Capo del Riparto Approvv.ti e da numerose altre Autorità ferroviarie. E' seguita la celebrazione della Messa, officiata dal Presule e, al momento dell'Eucarestia, una folla di dipendenti, di ogni grado, si è accostato alla Sacra Mensa. Il Capo del Magazzino, dr. Piciocchi, ha successivamente letto un indirizzo di omaggio al Vescovo, invocando la consacrazione solenne dell'Impianto al Sacro Cuore e l'Apostolica Benedizione, che previa lettura del telegramma del S. Padre, è stata impartita da Mons. Binni. Dopo il rito religioso si è formato un corteo che ha reso omaggio al Monumento dei ferrovieri caduti, con la deposizione di una corona d'alloro. Una lapide ricordo della solenne cerimonia è stata scoperta davanti alla stele del Sacro Cuore.

● **Il Capo Gestione 1ª cl. a.p. Giuseppe Maletta,** della Stazione di Cancello, è stato festeggiato da amici e colleghi in occasione del suo collocamento in quiescenza per limiti di età e di servizio. L'Applicato Salvatore De Maio, della Divisione Movimento, ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età e di servizio, salutato con affetto da tutti i colleghi ed amici. Anche il C.G.P.le Angelo Raffaele Savella è stato posto in quiescenza per raggiunti limiti di età e di servizio. Il personale tutto della Stazione di Castellammare di Stabia ha festeggiato il Savella nel corso di una simpatica cerimonia. Auguriamo al buon Savella, lunga e serena vita. Infine, nel corso di una simpatica cerimonia svoltasi presso la Stazione di Salerno, sono stati festeggiati il Capo Telegr. P.le Onofrio D'Onofrio e il Manovratore Capo Filippo Aurora, collocati in quiescenza per raggiunti limiti di età e di servizio. A tutti auguri di lunga e serena vita da parte di « Voci della Rotaia ».

● **Nell'anniversario della funesta incursione aerea** nemica che colpì il palazzo comp.le, si è svolta una cerimonia religiosa, per ricordare i 22 ferrovieri che trovarono tragica morte sotto le macerie del fabbricato. Presenti numerosi familiari delle vittime e tutti i funzionari dei vari Servizi e una folla di dipendenti. Il Direttore Comp.le, ing. Borriello, e il Cappellano Comp.le, don Scarpati, hanno ricordato il tragico avvenimento. Corone di alloro e fasci di fiori sono stati deposti ai piedi

# TUTTA LA RETE

della lapide che ricorda l'avvenimento.

● **Cicogna express:** due floridi e pafluti «pupi» sono venuti ad allietare la famigliola dell'Op. 1ª cl. Antonio Peca, del 10º Tronco I.E. di Telese. I piccoli Tommaso e Corrado godono ottima salute e noi gliela auguriamo sempre serena. Auguri alla Signora Maria e al felice padre.

**D. Manganelli**

## PALERMO

● **In un clima di cordiale simpatia** e con l'intervento del dr. Calabrese, Capo del 1º Riparto Traffico, del rag. Schiavio della Divisione Commerciale, del Capo Impianto e del personale, si è festeggiato a Palermo Sampolo il Capo Gestione P.le Michele D'Alessandro, collocato a riposo per limiti di età. Hanno rivolto parole di circostanza all'anziano della rotaia il Titolare cav. Botto e il dr. Calabrese, ai quali ha risposto il festeggiato. Al neo-pensionato D'Alessandro gli auguri fervidi di «Voci».

● **Cicogna express:** Lucilia-Giulia, al Capo Stazione di 1ª classe Francesco Greco, in servizio alla stazione di Augusta. Felicitazioni e auguri.

**G. Caruso**

## ROMA

**(Dai Servizi)**

● **Sono stati collocati a riposo** per limiti di età: il Segretario Superiore 1ª cl. cav. Alfonso Givinazzi della Sezione Affari Generali e Contenzioso e il Capo Tecnico Superiore Mario Massini della Sezione XIª del Servizio Approvv.ti. Ad entrambi il nostro cordiale saluto.

● **Per limiti di età** ha lasciato il servizio la signora Venetina Verginelli ved. Calcinari, Usciere Capo al Servizio Impianti Elettrici, Laboratorio Fotocinematografico. Auguri vivissimi di ottima quiescenza.

● **Cicogna express:** festeggiato, in casa del Coadiutore P.le Gastone Sorgi, l'arrivo della secondogenita Rita. Al collega della Sezione XIª del Servizio Approvvigionamenti le nostre felicitazioni. (C.C.)

● **Binario dieci.** La signorina Rita Ciambricco, figlia del nostro Redattore Capo dr. Alberto, ha brillantemente superato le prove d'esami per l'ammissione alla prima liceo. Rallegramenti e auguri. Anche Silvana Strizzi, figlia di Antonio, Segretario Pr.le del Servizio Affari Generali, è stata promossa alla 4ª elementare con tutti nove e dieci. Rallegramenti vivissimi.

**(Dagli Impianti)**

● **In un caratteristico locale campestre di Ciampino,** si sono riuniti i componenti dell'Ufficio Informazioni di Roma Termini per festeggiare, con una cena di commiato, il Capo Gestione P.le Angelo Trappolini, che lascia in questi giorni la dirigenza dell'Ufficio per limiti di età. Al levar delle mense ha pronunziato commosse parole di saluto e di augurio il dr. Italo Monti che subentra nella dirigenza. Ai colleghi Trappolini e Monti gli auguri vivissimi di «Voci».

● **Dopo 46 anni di diligente lavoro,** ha lasciato il servizio per limiti di età il cav. Ubaldo Tomba, Controllore P.le di Ro-Termini. All'amico Tomba facciamo giungere gli auguri affettuosi del nostro giornale.

● **Il Capo Deposito Sovraintendente di Roma S. Lorenzo,** cav. Emilio De Giovanni, nella impossibilità di rispondere personalmente a tutti coloro che vollero ricordarlo in occasione della sua quiescenza, tramite il nostro Giornale, ringrazia il Direttore Generale, gli ingegneri del suo Servizio e Divisione, i Capi Deposito e tutti i ferrovieri del Deposito e dell'Officina di Roma S. Lorenzo, per la dimostrazione di affetto avuta, della quale serberà un grato ricordo, mentre ricambia di cuore gli auguri migliori agli ex superiori, colleghi, dipendenti ed ai loro familiari.

**D. Loffredo**

## TORINO

● **Alla Officina M.R. di Torino** con breve e simpatica cerimonia, è stata celebrata la ricorrenza dell'Unità d'Italia. Le maestranze sospeso il lavoro un poco prima del consueto, si sono radunate nei locali della mensa ove il Capo Officina, Ingegnere Gargiulo, con toccanti parole ha ricordato il significato e la portata della fausta ricorrenza storica tanto cara al cuore di tutti gli Italiani. Il geometra Davico ha quindi tracciato, in rapida sintesi, un quadro dei principali avvenimenti che si sono succeduti in quest'ultimo secolo portando infine, facendo sue le parole di Edmondo De Amicis, un patetico saluto a tutti i non Piemontesi che sempre più numerosi trovano ospitalità e lavoro nel nobile e generoso Piemonte.

● **Alla Mostra Nazionale di Arti Figurative,** tenutasi a Cagliari nel maggio u.s., il Segretario P.le geom. Sergio Innocenti ha ottenuto il primo premio per la incisione con l'opera «Annunciazione». Vivissime congratulazioni ed auguri di sempre più brillanti affermazioni al collega delle Officine M.R.

● **A Casale Monferrato,** salutato festosamente dai superiori, colleghi e dipendenti, ha lasciato il servizio per limiti di età, il Capo Gestione Superiore Cav. Diego Gattone, dopo oltre 40 anni di incessante e diligente attività. All'ottimo Diego inviamo anche gli auguri del nostro Giornale.

● **Con l'intervento delle autorità** civili e religiose di Bricherasio è stato offerto un signorile ricevimento al Capo Stazione P.le Pietro Giolito, da 13 anni titolare di Stazione e Capo dell'Ufficio D.U., collocato a riposo per limiti di età. Il Sindaco rag. Savio ha rivolto al festeggito il ringraziamento e la riconoscenza della cittadinanza per l'intelligente opera prestata quale rappresentante dell'Azienda ferroviaria in circa tre lustri di permanenza. Il Giolito rispondeva commosso. Identica cerimonia si aveva poi in stazione, con l'intervento dei drr. Simonetta e Auteli, Capi dei Riparti Mov. e Comm.le e del personale ferroviario. Il dottor Simonetta tesseva vivi elogi al Giolito per il lodevole servizio prestato durante i molti anni della sua appartenenza alla nostra famiglia. Al carissimo Pietro gli auguri affettuosi di «Voci della Rotaia».

● **Anche il cav. Renato Rolle,** Ispettore P.le della Divisione Ragioneria, ha lasciato ultimamente il servizio per raggiunti limiti di età. Al neo-pensionato, affettuosamente salutato da colleghi e dipendenti, «Voci della Rotaia» porge i migliori auguri per una lunga e serena quiescenza.

● **Marcia nuziale:** Giuseppe Pascale, op. q. 1ª cl. OMR e la signorina Adele Acquaviva; Aldo Agnese, op. q. 1ª cl. OMR e la signorina Franca Chiesa. I migliori auguri.

● **Cicogna express:** Ornella, ad Adrasto Restelli, op. q. 1ª cl. OMR. Felicitazioni ed auguri.

**R. Marello**

## TRIESTE

● **Festeggiato da superiori, colleghi ed amici,** ha lasciato il servizio per limiti di età il Capo Gestione Superiore Carlo Furlan, da lunghi anni distaccato alla Segreteria Comp.le Il Direttore Comp.le Giannone ed il Capo della Segreteria dottor Michieletto gli hanno rivolto, a nome di tutti, parole di fraterno commiato.

**L. De Leonardis**

*Il 26 luglio il nostro Segretario di Redazione, Ispettore di 1.a Classe* Mario Alberto Tuninetti, *ha compiuto 45 anni di servizio. Si tratta di un bell'exploit, specie tenuto conto che — con una carriera svoltasi prevalentemente nell'esercizio — il Nostro non ha fatto registrare un solo giorno di malattia, nè ha pagato un soldo di multa: vero record, questo, per un movimentista.*

*A Mario Alberto, che per l'occasione è stato complimentato dal Direttore Generale e dal Direttore del Servizio Affari Generali, la Redazione di «Voci della Rotaia» porge affettuosi rallegramenti ed auguri.*

## VENEZIA

● **A Venezia Marittima,** alla presenza del Direttore Comp.le, di numerosi funzionari e di tutto il personale del Deposito Locomotive è stato inaugurato il nuovo dormitorio per il personale di macchina, il quale potrà fruire di camerette singole con 42 letti e di servizi igienici e funzionali. Inoltre, nel fabbricato è stato approntato un vasto spogliatoio con lavabi e docce. Il complesso è costato 40 milioni, ricavati dall'economia realizzata sulla elettrificazione della linea Mestre-Cervignano. Col predetto fabbricato l'Azienda ha realizzato la radicale trasformazione del Deposito. Sono stati sistemati i binari di sosta con aumento della loro potenzialità, è stata trasformata radicalmente la rimessa per il servizio E.E., sistemata l'officina, i reparti di lavorazione ed il magazzino, costruito un nuovo fabbricato per i Capi Deposito e servizi vari.

● **Nella Chiesa di S. Agnese di Venezia,** ha ricevuto l'ordinazione sacerdotale Emilio Gianola, figlio del Capo Treno di 1ª cl. a riposo, Luigi. Egli è il terzo fratello, dei tredici viventi e sani, che si vota alla vita ecclesiastica. I nostri migliori auguri alla numerosa famiglia.

● **Cicogna express:** Lorenzo, all'Alunno Marcello Visentin della Stazione di Treviso C.le; Leonardo, all'Alunno Gustavo Castelli e Diego, all'Assistente di Stazione Giuseppe Paccagnella entrambi della stazione di Padova. Felicitazioni vivissime.

**F. Poli**

**ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA** chiedete catalogo a colori VR/7-8 contenente 100 ambienti, inviando L. 120 in francobolli. Mobili d'arte antica. Materassi garantiti a molle Imeaflex. Consegna ovunque gratuita. Pagamenti anche rateali. **PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AL PERSONALE F.S.** - Scrivere chiaramente: cognome, nome, professione, indirizzo, forma di pagamento gradita ed ambienti desiderati alla **MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA - CARRARA.**

# FILATELIA

## Novità italiane

L'Amministrazione delle P.T. ha messo in vendita l'8 giugno u.s. un francobollo stampato in rotocalco formato 30x40, del valore facciale di L. 30 (colori azzurro verdastro e rosso violaceo) per commemorare il centenario della morte di Ippolito Nievo. La vignetta riproduce in alto a sinistra l'effige del Poeta Garibaldino ed in basso, sulla base, trovano posto un berretto da Capitano ed il volume « Le confessioni di un Italiano ».

Il francobollo non si può annoverare fra i meglio riusciti della stampa.

Il 28 giugno sono stati emessi due valori da L. 70 e da L. 30 per commemorare il XIX Centenario del viaggio di San Paolo verso Roma. Questi francobolli, stampati in rotocalco ed in quadricromia, sono abbastanza belli e la vignetta — unica per i due valori — riproduce una illustrazione ripresa dalla Bibbia di Borso d'Este che ha per soggetto San Paolo in navigazione verso Roma.

Non si hanno ancora notizie sulla data di apparizione della serie di sei francobolli per la celebrazione dell'Unità d'Italia sebbene le manifestazioni relative abbiano avuto inizio fin dal maggio scorso.

## Poste vaticane

Dopo l'ultima serie (L. 15, 70 e 300) emessa il 6 aprile u.s. per ricordare il XV Centenario di S. Leone Magno papa, il 13 giugno u.s. è stata messa in vendita una serie di sei valori (L. 10, 15, 20, 30, 75 e 200) per commemorare il XIX Centenario della venuta a Roma di San Paolo. I francobolli sono stampati in rotocalco su carta filigranata (chiavi decussate) e riproducono tre soggetti: il L. 10 ed il L. 30 una carta geografica con tracciato il percorso del viaggio compiuto da S. Paolo da Cesarea di Palestina a Roma; il L. 15 ed il L. 75 la scena dell'arrivo di S. Paolo nell'Urbe come è raffigurata in una delle formelle della porta di bronzo della Basilica di San Paolo a Roma; ed infine il L. 20 ed il L. 200 la Basilica del Santo.

Il 4 luglio, dalle Poste Vaticane è stata messa in vendita una serie di tre francobolli (L. 40, 70 e 250) per commemorare il 1° Centenario dell'«Osservatore Romano». Tali valori, stampati in rotocalco nel formato di millimetri 30x40, riproducono: il primo le testate del giornale del 1° luglio 1861 e del 30 giugno 1961; il secondo l'edificio di via del Pellegrino dove ha sede il giornale stesso ed il terzo una moderna rotativa mentre stampa il giornale.

La nuova serie ordinaria del Vaticano (13 valori) vedrà la luce a fine d'anno.

**Dino BONCOMPAGNI**

FILM GIORNALE 41

COMFORT E VELOCITA'

*con i nuovi convogli Ale 601, Le 601, Le 360 presentati al Ministro Spataro a Roma Termini e agli Eperti italiani di Relazioni Pubbliche*

TYRSUS ED HERMAEA

*in allestimento nei cantieri di Palermo per la flotta F.S.*

NOTIZIARIO

MILANO P. N.

*una moderna stazione in un vecchio quartiere*

GRANILI

*officina ferroviaria per la Bayard e l'ETR*

FANTASCIENTIFICO

*il padiglione F.S. alla 39ª Fiera di Milano*

**Per proiezioni telefonare al 4670/3823/3312**


# ERBORIA

## La Tormentilla

Alla vasta famiglia delle Rosacee appartiene la Tormentilla (nome botanico: Potentilla Tormentilla), pianta erbacea, con piccole foglioline dentate, ed a fiori gialli. Essa cresce sulle nostre alte montagne: si sviluppa dal maggio e comincia a scomparire dopo l'autunno. La T. era assai nota nella vecchia medicina. Usata come tonica astringente nelle emorragie, nelle perdite mucose e sulle piaghe. Egualmente usavasi in forma di decotto contro alcune affezioni degli organi interni. La droga contiene principalmente un tannino fisiologico, olii volatili e sali non ancora bene identificati. Molti medici prescrivevano il decotto di T. contro gli sputi sanguigni, nelle infiammazioni bronco polmonari. Ottenevansi pure buoni effetti nelle emorroidi e nelle epistassi ribelli. Più modernamente la T. è ritenuta assai utile nelle diaree croniche dei vecchi e nella incontinenza urinaria.

Nel Belgio, i mandriani se ne servono nella ematuria del bestiame. Alcuni medici hanno usato il succo fresco ottenuto con la spremitura delle radici e delle foglie contro le febbri intermittenti. La radice, bollita in acqua salata e con aggiunta della scorza di quercia, giova contro l'alopecia. Il Kneipp usava infine il decotto contro il diabete. Specialmente i medici tedeschi usarono questa pianta contro i dolori della gotta e del reumatismo, ed assicurano che essa è di gran giovamento, anche perché il suo decotto è ben tollerato. Purtroppo ora questa pianticella è poco nota in Italia, mentre all'estero, e specialmente nelle campagne, essa è ancora in uso, e molti erboristi la considerano come un vero toccasana.

C'è pure un altro modo di usare la Tormentilla e forse più gradevole. Se ne pongono cioè 70 grammi (di radice) a macero in un litro di marsala per otto giorni. Si somministra poi a bicchierini agli ammalati di gotta o di reumatismo e per i disturbi gastrici.

**l'Erborista**

# IN LIBRERIA

## Codice delle leggi sui trasporti Trasporti ferroviari

Giovanni Sciarelli e Arnaldo Lepri: *Codice delle leggi sui Trasporti - Trasporti Ferroviari* - (Prima Appendice aggiornata al 31-1-1961. Giuffrè - Editore - Milano L. 400).

*E' apparsa in questi giorni per la Collezione legislativa diretta da Giulio Zanobini la prima Appendice al Codice delle leggi sui Trasporti ferroviari.*

*Il volume ,oltre a confremare la ben nota profonda conoscenza della materia da parte degli Autori e la loro rigorosa impostazione dottrinale, si fa apprezzare per la semplicità e la precisione con cui si può essere consultato.*

*Esso infatti fornisce una completa ed organica documentazione di quanto attuato negli ultimi tre anni nella legislazione dei Trasporti ferroviari in ogni suo settore, ed è corredato da un agile indice analitico, da uno scrupoloso indice cronologico e da un preciso indice sistematico. Ogni capitolo è poi integrato di una valida ed ampia segnalazione di testi notevoli.*

*Vi è solo da augurarsi che — come preannunciato nella avvertenza che apre il volume — successive appendici di aggiornamento vengano tempestivamente pubblicate ogni sei mesi, onde avere una rapida e pronta documentazione dell'attività legislativa in un settore per più ragioni in dinamico assestamento anche a seguito del previsto e riconfermato riordinamento dell'Azienda ferroviaria.*

**a. n.**

## Guida pratica per l'operatore cinematografico

*L'Editore Hoepli ha recentemente pubblicato la 6ª edizione della* « Guida pratica per l'operatore cinematografico », *a cura dell'ing. Mannino Patanè.*

*A seguito dell'affermarsi e dell'estendersi, nel campo cinematografico, di nuovi sistemi di proiezione, l'Autore ha rielaborato con maggiore razionalità questa vasta materia, sviluppando in maniera preminente gli argomenti che riflettono i nuovi sistemi di proiezione su schermo panoramico con suono stereofonico e le relative applicazioni pratiche.*

*Si tratta di una rassegna completa e particolarmente dettagliata, dal semplice proiettore alle ultime applicazioni della tecnica moderna (il Tood-AO, il Super Technirama 70 e le lampade a gas XENON) che pone gli operatori in grado di aggiornare esaurientemente le proprie cognizioni e perfezionare la conoscenza della struttura e del funzionamento di queste complesse apparecchiature.*

*Un libro, questo, che per la chiarezza e l'efficacia dell'esposizione consente a tutti di acquisire un esauriente corredo di nozioni di tecnica cinematografica.*

**Dario PASQUINI**

# I MODELLI

**Due pezzi in linea morbida; vita segnata un po' bassa; baschina più lunga sul davanti, spalle arrotondate. Gonna semidiritta.**

**Abito in Shetland color rosa porcellana - Gonna con pieghe sciolte - Casacca-bolero con profili in passamaneria rosa in tinta più scuro e nero - La casacca è allacciata sul dorso**

# MOMENTI DEL VARO

A sinistra: ultima notte a terra. Sotto: il grande momento si avvicina

VOCI DELLA rotaia

La nave scende in mare e si allontana accompagnata dall'augurio delle maestranze
(Fotocolor Marinelli)

VOCI DELLA rotaia

Anno IV - N. 9
SETTEMBRE
1961

ESTATE NELLE COLONIE O. P.

# VACANZE PER TREDICIMILA

L. 40
FRANCIA 0,40 NF
BELGIO 4 Fr.
SVIZZERA 0,30 Fr.

VOCI DELLA rotaia

ANNO IV - N. 9 - SETTEMBRE 1961

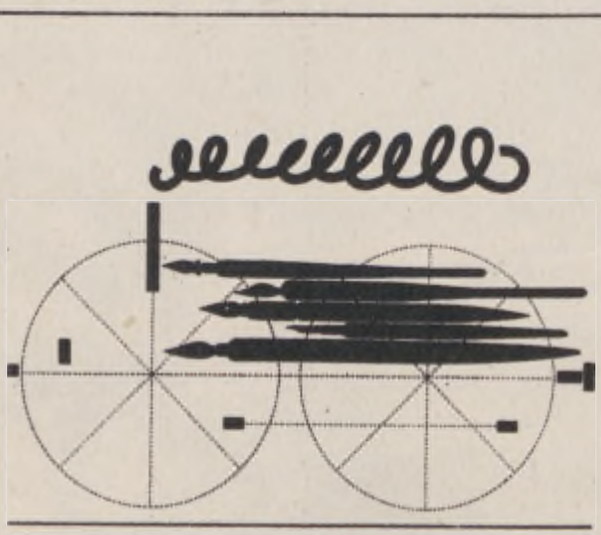
Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 861.312.
**Direttore Responsabile:** Mario Pellegrino — **Redazione:** Alberto Ciambricco (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci. **Impaginazione:** Ennio Salvatore.
Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.
Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957.

**ABBONAMENTI ANNUI**

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia NF 4
« VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 3.800 Francia NF 20 - Belgio Fr. 365.

**ALTRE PUBBLICAZIONI FERROVIARIE**

BOLLETTINO FFS (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. s. 8 (L. 1200).



**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.

## LETTERE AL GIORNALE

# Uno "sportellista,, si accomiata

Giovanni Battista Trebisacce, Coadiutore Capo del Controllo Viaggiatori di Firenze e vecchio amico di « Voci », è andato in quiescenza. Nell'occasione ci ha inviato una lettera: da essa stralciamo qualche passo che troverà certo molte eco tra gli anziani e potrà offrire un prezioso insegnamento ai giovani della nuova leva ferroviaria.

*« In questi miei 42 anni di servizio di cui trenta trascorsi negli impianti d'esercizio, in località generalmente disagiate e malsane — scrive Trebisacce — ho volontariamente sacrificato il mio tempo libero nello sforzo di migliorare sempre più me stesso, nello sforzo di acquisire tutte quelle nozioni che mi apparvero utili e necessarie per poter soddisfare, esaurientemente, ogni esigenza del pubblico da servire.*

*Ma affinché le mie prestazioni, le mie informazioni fossero dal pubblico stesso tra quelle più accette, tra quelle più gradite, mi sono adoperato sempre di accompagnarle con una vivace cordialità. Cordialità ch'io ritengo di aver manifestata nei confronti di tutto il pubblico, a qualsiasi ceto sociale, a qualunque categoria appartenesse.*

*Facciamo tutto il possibile per migliorarci e perfezionarci sempre più professionalmente affinché scompaiano dal ricordo della nostra clientela ferroviaria e dal pubblico in generale le cocenti, ma a volte anche ingiuste, critiche, mosse alla nostra Azienda e, a noi stessi,* per manchevolezze *e lacune riscontrate nel nostro servizio.*

*Il mio augurio in questo commiato è che l'Azienda — alla quale mi sento ognor legato — possa prosperare ancora in avvenire, perfezionando sempre più i propri servizi (che però, malgrado quanto di contrario si scrive, sono da considerarsi tra i primi d'Europa) e che, il suo personale, (compreso quello in quiescenza, s'intende), riesca una buona volta ad ottenere un più giusto riconoscimento alle proprie fatiche, ai gravi disagi che quotidianamente affronta — anche sotto la furia degli elementi e nelle più impervie località, rischiando, a volte, la propria vita — per garantire la continuità e la regolarità del suo tanto delicato e impegnativo servizio, e ciò anche quando altre categorie di impiegati, altri lavoratori godono in famiglia l'intimità delle feste più care dell'anno».*

**La Redazione porge il suo ringraziamento e il suo cordiale saluto alla Direzione, ai tecnici e alle maestranze dello Stabilimento Tipografico APOLLON che, per oltre sei anni, hanno collaborato in modo intelligente e fattivo alla pubblicazione del nostro periodico ed augura al nuovo Stampatore, la Società ROTOCOLOR, un lavoro di pari soddisfazione comune.**

## IN COPERTINA

**Bimbi di Ballabio durante una passeggiata sui monti. 13.000 figli di ferrovieri hanno trascorso le vacanze ai monti e al mare nelle Colonie dell'Opera di Previdenza delle F.S. Leggete alle pagine 16, 17, 18, 19 e 20 il nostro servizio sulle Colonie.**

**FATTI DI CASA**

*BILANCIO D'ESTATE*

# NON È TUTTO NERO

Trascorso ormai il periodo più acceso della « febbre » estiva, si possono trarre alcune conclusioni interessanti sull'andamento del servizio « di punta », soprattutto in relazione a quanto è apparso, in merito, sulla Stampa nazionale.

In sostanza, il lavoro — anzi, il super lavoro — effettuato è quello che si può dedurre dai dati, seppure parziali, riportati in « finestra »: non c'è che da compiacersene (perché in effetti, nel complesso, esso è stato fronteggiato bene) e in un certo senso da preoccuparsene, perché le cifre indicano una tendenza generale di forte ascesa, che imporrà — come si va predicando e riconoscendo da tempo — di accelerare la predisposizione di mezzi aggiornati e adeguati.

Per quanto riguarda gli echi che se ne sono avuti presso la Pubblica Opinione, ci sembra che in linea generale essi possano suggerire una riflessione interessante: e cioè che gli organi di stampa non si esprimono sempre e soltanto negativamente a proposito delle ferrovie, nè lo fanno per partito preso: o — almeno — è giusto riconoscere che non tutti nè la maggioranza degli organi di stampa si comportano in tal modo.

In effetti, invece, il super lavoro d'agosto è stato generalmente apprezzato: se la tirannia dello spazio non ce lo vietasse, potremmo spigolare citazioni dal *Messaggero*, il *Globo*, il *Tempo*, il *Giorno*, il *Corriere della Sera*, il *Telegrafo*, il *Popolo*, l'*Avanti!* (in parte), la *Stampa*, ecc.

Questa considerazione, per molti versi confortante anche perché succede ad un periodo nero, sembra confermare l'ineluttabilità di una direttiva più che mai pressante: impegnarsi sempre e sempre più per migliorare i servizi ogni qualvolta possibile. I mezzi ci vogliono ma ci vuole anche coraggio, iniziativa, attivismo, magari spirito di sacrificio.

Se utilizzando queste armi si perviene a buoni risultati, di massima la Pubblica Opinione non rifiuta il suo riconoscimento.

Ove determinati obbiettivi di miglioramento fossero invece preclusi da cause di forza maggiore, occorrerà rivelarle con assoluta sincerità, non potendosi sempre contare sulle capacità di Giornali e Periodici di intuirle da sé.

Ciò premesso, è tuttavia evidente che esiste comunque la possibilità che parte della Stampa emetta giudizi non conseguenti e si faccia influenzare in misura maggiore o minore, e magari in buona fede, da « gruppi di pressione » interessati ad una politica anti-rotaia.

Per controbattere queste voci — contrarie per vocazione congenita o per fissazione acquisita — occorrerebbe poter disporre di un proprio organo di diffusione nazionale a grande tiratura: ma a ciò si oppongono ragioni finanziarie, a parte la considerazione che forse è preferibile che una Azienda di Stato si astenga — per ragioni soprattutto etiche — da metodi che pur si addicono a privati.

Se si esclude perciò questa e altre analoghe possibilità, restano tuttavia all'Azienda due briscole importantissime da giocare.

La prima consiste nel contare sul sempre più vivo interessamento del Personale alla gestione. Si stanno ora muovendo i primi passi in fatto di studi sulla Pubblica Opinione: ebbene, quando riusciremo a dare a tutti i nostri colleghi la precisa sensazione dell'interesse che l'Azienda deve annettere alla Pubblica Opinione, e della coincidenza che esiste fra la soddisfazione del Pubblico e lo stesso interesse dei ferrovieri, allora avremo raggiunto un obbiettivo di importanza essenziale ai fini del miglioramento dei servizi.

La seconda considerazione porta a concludere che se l'Azienda non dispone di un adeguato organo di stampa suo (che sia suo palesamente o nascostamente non importa) esistono però altri numerosissimi eccellenti veicoli attraverso i quali le verità sulla gestione, sull'andamento dell'Azienda e del servizio nonché sulle circostanze nelle quali essa si trova a dover operare possono essere portati esaurientemente, seriamente, documentatamente, senza distorsioni a conoscenza dell'intera collettività nazionale.

Questi numerosissimi e potentissimi veicoli di informazione sono gli stessi ferrovieri, considerati uno per uno con la loro cerchia di rapporti, di relazioni, di conoscenze, di amicizie, nella sfera privata di ciascuno.

Se la volontà di informare gli altri non farà difetto, allora non ci sarà che da cercare di attingere le notizie da fonti genuine e attendibili.

Ecco il senso e il valore dell'« informazione ».

« Voci della Rotaia » cercherà di tenerli sempre presenti. **m. p.**

**INTROITO BIGLIETTI VIAGGIATORI VENDUTI DAL 1° AL 15 AGOSTO**

(in milioni di lire, escluse le Agenzie)

| | | * |
|---|---|---|
| FIRENZE S.M.N. | 202,7 | (28,26) |
| TORINO P.N. | 461,8 | (26,57) |
| NAPOLI C/LE | 227,5 | (20,37) |
| MILANO C/LE | 664,9 | (18,51) |
| VENEZIA S.L. | 116,6 | (16,16) |
| BOLOGNA | 162,1 | (15,92) |
| BARI | 63,8 | (15,70) |
| ROMA T.NI | 549,4 | (12,80) |

* Incremento % rispetto al 1960

**Ferragosto a Milano Centrale. Vacanze per tutti (ma non per i ferrovieri)**

# FESTA PER NOI

TORINO - Le manifestazioni della « Giornata del Ferroviere » si sono svolte al D.L. di Torino Smistamento alla presenza del Direttore Compartimentale e di numerose autorità civili e militari.

GENOVA - L'ing. Palladini, Direttore Compartimentale, consegna il diploma alla madre di un Caduto, nel corso della cerimonia svoltasi alla stazione di Genova Principe.

FIRENZE - Presenti autorità religiose e civili, hanno avuto luogo a Firenze S.M.N. e nelle Officine di Porta al Prato, le tradizionali manifestazioni della « Festa del Ferroviere ». Il dr. Conz. Capo Divisione Comm.le, consegna il diploma ad uno dei 106 Anziani festeggiati nella giornata.

Nella ricorrenza di S. Cristoforo, Patrono dei « Trasportatori », si è svolta in tutta Italia la « Giornata del Ferroviere ». Nelle sedi compartimentali hanno preso parte alle manifestazioni i dirigenti dell'Azienda, Agenti e familiari.

A Roma, nella sala conferenze della Stazione Termini, sono intervenuti il Ministro dei Trasporti, on. Spataro, il Direttore Generale dell'Azienda ing. Rissone, il vice Direttore Generale, ing. Cirillo, numerosi Direttori dei Servizi e delle Divisioni d'esercizio, ferrovieri ed agenti pensionati.

Il Direttore Compartimentale, ing. Gervasio, ha ricordato il sacrificio dei Caduti per infortunio o per cause belliche e ha letto un messaggio del Ministro, nel quale si afferma che la gratitudine del Paese per l'attività svolta dai ferrovieri, anche a costo della vita, deve essere di incitamento ai giovani a continuare, nella costante dedizione ai superiori interessi della Nazione, sulla via della disciplina e del dovere.

Ha fatto seguito il Direttore Generale, ing. Rissone, il quale, dopo aver illustrato il significato della « giornata del ferroviere » che entra ormai, nella tradizione, ha così proseguito: « Questa terza celebrazione segue una successione di mesi nel corso dei quali la nostra Azienda è stata oggetto di giudizi aspri, severi, quasi sempre ingenerosi. Noi li abbiamo vissuti questi mesi, reprimendo l'istintivo umano bisogno di chiedere maggiore serenità di valutazione dei pur dolorosi eventi; di chiedere comprensione per le insufficienze giustamente lamentate, ma che non potevano far carico soltanto alla nostra grande famiglia. In questo giorno di festa, comunque, prefiggiamoci con accresciuta fermezza, con tenace volontà, di invertire l'orientamento della pubblica opinione, mostrando che l'Azienda ferroviaria non è malata più di quanto non lo sia qualsiasi altra che non abbia avuto quanto era necessario per rinnovarsi e potenziarsi, per alimentare in numero e qualità i suoi quadri ed i suoi effettivi. Proponiamoci di dimostrare con i fatti che, comunque, la sua compagine è sempre valida e merita ancora quella stima, quella fiducia, quella simpatia che pur meritò in ore difficili e gravi della Patria ».

L'ing. Rissone ha accennato ancora all'avvicinarsi dell'ora in cui l'Azienda ferroviaria avrà un diverso, migliore assetto strutturale grazie agli importanti provvedimenti già approvati dal Consiglio dei Ministri per particolare interessamento dell'on. Spataro e così ha concluso: « Noi vogliamo onorare oggi i nostri Caduti sul Lavoro. Ad ognuno di essi abbiamo dedicato un albero, che l'amore nostro manterrà vivo al pari del nome del compagno scomparso. Gli alberi non debbono soltanto perpetuare la memoria dei nostri Caduti, ma ci debbono servire di monito per perseverare nella ricerca di mezzi atti a ridurre al minimo gli infortuni sul lavoro. Onoriamo altresì gli Invalidi, i Feriti sul Lavoro: sono la parte migliore della nostra famiglia. E festeggiamo, infine, gli « anziani » nei quali i giovani debbono trovare guida ed esempio, e nei quali troveranno certamente vecchi amici da cui attingere esperienza di vita e di lavoro. Essi, gli anziani, sono i depositari di quella lunga tradizione, dalla quale il mio saluto ha preso lo spunto, e di quello spirito di corpo che è la caratteristica più preziosa della famiglia ferroviaria. In questo clima di festa, io esprimo a tutti i ferrovieri qui convenuti, e a quelli di tutta Italia, agli « anziani » ed ai « giovani », l'augurio di un avvenire sereno nelle famiglie e nel lavoro. Auguro dal più profondo del cuore che del lavoro e della vita conoscano non solo le inevitabili preoccupazioni e gli affanni, ma anche e sempre in maggior misura le soddisfazioni e le gioie ».

Il Ministro Spataro ha consegnato quindi 38 distintivi d'onore a vedove e congiunti di Caduti, a Mutilati e feriti della Azienda e 42 distintivi e diplomi ad « anziani della rotaia ».

In precedenza i convenuti avevano assistito ad una Messa celebrata nella stessa sala delle conferenze.

Al mattino dello stesso giorno, nell'Impianto di Roma Smistamento, aveva avuto luogo la benedizione di 58 alberi messi a dimora a ricordo dei ferrovieri caduti nell'adempimento del proprio dovere negli Scali di Roma.

* * *

Analoghe cerimonie si sono svolte in tutti i Compartimenti; di esse diamo una panoramica fotografica a parte.

ROMA - Il Ministro Spataro consegna i brevetti agli « Anziani della Rotaia ».

TRIESTE - Con la partecipazione di numerosi ferrovieri e familiari, la festa di S. Cristoforo è stata solennemente celebrata oltreché nella sede compartimentale, in molti altri centri. Nella foto, un aspetto della manifestazione al D.L. triestino.

CAGLIARI - Al Cinema Teatro « Adriano » del D.L.F., il Direttore Compartimentale, ing. Gazzei, ha proceduto alla consegna dei distintivi agli Invalidi e agli Anziani della rotaia. Le manifestazioni si sono concluse con un applaudito saggio ginnico di figli di ferrovieri.

VENEZIA - Nella sala delle conferenze del Palazzo Compartimentale, il Direttore del Compartimento, ing. De Rosa, procede alla consegna dei brevetti e dei distintivi d'onore agli Anziani. In precedenza, alla stazione di Venezia S. Lucia, dopo la celebrazione di una Messa, erano stati benedetti gli alberi commemorativi messi a dimora negli scorsi anni.

BOLOGNA - Con l'intervento di autorità religiose, civili e militari e di larghe rappresentanze di ferrovieri, si sono svolte a Bologna e in numerosi altri centri del Compartimento le tradizionali manifestazioni della « Giornata del Ferroviere ». Nella foto, l'ing. Robert, Direttore Compartimentale, consegna l'attestato a un « Anziano della Rotaia ».

VERONA - Nel quadro delle manifestazioni indette nella ricorrenza di S. Cristoforo, si sono svolte a Verona e in dieci impianti periferici del Compartimento varie cerimonie commemorative. Nella foto, un aspetto delle manifestazioni presso la sede Compartimentale: l'ing. Padoan, Direttore Compartimentale, procede alla consegna dei diplomi agli « Anziani ».

BARI - La « Giornata del Ferroviere », che ogni anno si rivela più sentita, è stata celebrata nella sede Compartimentale e negli Impianti di Foggia, Taranto e Brindisi. Nella foto, il Cappellano delle ACLI benedice gli alberi, presente il Direttore Compartimentale ing. Bastianelli, autorità civili e militari.

ANCONA - L'arcivescovo, Mons. Bignamini, benedice gli alberi ricordo dedicati ai Caduti in servizio. Insieme al Direttore Compartimentale, ing. Cavagnaro, il Sindaco e le maggiori autorità cittadine sono intervenute alle manifestazioni in programma per la celebrazione della « Giornata del Ferroviere ».

NAPOLI - Alle manifestazioni della giornata di S. Cristoforo, hanno preso parte, a fianco del Direttore Compartimentale ing. Borriello, numerose autorità cittadine, tra cui l'on. Frunzio, il Questore, il Vice Prefetto, il Comandante della « Nunziatella ». Nella foto, un aspetto della cerimonia al D.L.F. di Campi Flegrei.

REGGIO CALABRIA - Alla presenza di Autorità religiose, ferroviarie, civili e militari, è stata solennemente celebrata al D.L.F. la « Giornata del Ferroviere ». Il Direttore Compartimentale, ing. Carucci, ha consegnato gli attestati di benemerenza agli Agenti in servizio e in quiescenza e alle vedove dei Caduti. Altre manifestazioni si sono svolte in numerosi centri del Compartimento.

# BREVI DA:

## BOLOGNA S. DONATO

## Ridotti i tempi di lavoro

*Bologna San Donato, il secondo Scalo smistamento della Rete del quale è stata data ampia descrizione nel numero di gennaio di quest'anno, ha aumentato notevolmente la produttività.*

*L'importante conquista è conseguente all'entrata in funzione dell'annunciato radiotelefono, una edizione a sei canali, riveduta e corretta rispetto a quella di Milano Smistamento.*

*Tutto il lavoro di cernita, controllo, incollaggio e compilazione elenchi del materiale rotabile per ciascuno dei 50 treni quotidiani da smistare, lavoro che occupava mediamente un'ora abbondante per treno, viene ora ridotto a mezz'ora.*

*Giunto il treno sul Fascio Arrivi, l'Assistente esterno indossa a zaino il ricetrasmettitore e sfila lungo la tirata dei carri, leggendo sommessamente le varie cabale, in riscontro a quanto gli conferma o gli rettifica l'Istradatore dalla cabina prossima all'Ufficio Statistica.*

*L'operazione è fatta sulla scorta dei documenti di ogni carro, consegnati dal Capo treno appena giunto ed in base alla prima nota di lancio sommaria che l'Ufficio Statistica ha prontamente impostato.*

*Il binario su cui ciascun carro o gruppo di carri verrà lanciato, viene indicato dall'Assistente esterno su ciascun rotabile con un gessetto colorato, secondo il colore affidato a ciascuno Scalo. Bologna ha il colore giallo ed il numero giallo è quello che conta per la Manovra.*

*Subito dopo questa registrazione-controllo, a tutti i posti interessati alla scomposizione e ricomposizione dei treni viene trasmessa la « nota di lancio » ufficiale mediante l'apparato telescrivente inaugurato contemporaneamente al radiotelefono.*

*La tecnica si evolve, il servizio si ammoderna e l'omino della colla ha riposto il vasetto, il pennello ed il pacchetto di cartine numerate Manca solo un casco di plexiglas ed il nostro assistente, col suo gracchiante congegno dall'antenna vibratile, parrà addirittura un marziano.*

*Prima dell'autunno saranno attivati a S. Donato gli otto binari del Fascio Direzioni, perfezionando il preventivo dei 40 binari. Senza meno vedremo dell'altro nel prossimo futuro: è auspicabile, intanto, l'automatizzazione dell'impianto di lancio e frenatura con l'adozione di radar e macchine contabili elettroniche, cosa testè realizzata in Inghilterra, tanto da conseguire ad un tempo la saturazione potenziale senza più alcun spreco di tempo e con sicurezza assoluta per il lavoratore, oggi ancora troppo spesso un acrobata senza pubblico, a tu per tu col pericolo.*

**A. Sensi**

## TRIESTE

## Vitale per il porto il potenziamento ferroviario

Lo scorso mese si è tenuta, presso la Camera di Commercio di Trieste, la Conferenza unica nazionale per i servizi internazionali e le grandi comunicazioni interne.

Dopo il saluto rivolto ai partecipanti dal dottor Caidassi, Presidente della Camera di Commercio, ha preso la parola il Sindaco di Trieste, dott. Franzil, il quale ha fatto il punto sulle comunicazioni della città con il resto d'Italia.

« Trieste — ha detto fra l'altro il dott. Franzil — guarda alle comunicazioni ferroviarie con estremo interesse, mancando alla città un aeroporto e un elicoporto Trieste inoltre non è collegata ancora con la rete autostradale italiana né tantomeno con quella straniera; la rete marittima, d'altro canto, è inadeguata alle sue necessità e tradizioni. Si lamenta tuttora la mancanza di una comunicazione a doppio binario sia con Venezia che con Tarvisio. Queste deficienze — ha proseguito il Sindaco — che si spera verranno risolte col tempo, possono però già fin d'ora venir alleviate dai lavori di questa conferenza ».

Dopo un efficace intervento dell'ing. Giannone, hanno avuto inizio i lavori delle Conferenze e sono state messe sul tappeto le varie richieste: istituzione di nuovi treni, coincidenze, allacciamenti, servizi di vetture dirette e carrozze letto.

Il Direttore Centrale del Servizio Movimento, dott. Lenzi, rappresentava la nostra Direzione Generale coadiuvato dai suoi diretti collaboratori.

Per il Compartimento di Trieste erano presenti, oltre al Direttore Compartimentale, ing. Giannone, gli Isp. Capi Sup. ing. Spaccini e dott. Sardo, coadiuvati rispettivamente dal Capo Stazione Ple Zuzzi e dal Rev. Capo Merlone.

**L. De Leonardis**

## MILANO P.V. D

Bordoli, il Titolare, continuava a chiedere al posto di movimento se il 295 aveva superato la strozzatura di Lambrate. Lo chiedeva tanto preoccupato da sembrare il comandante di una squadra navale alle prese con un campo minato.

La stretta di Lambrate avrebbe potuto aggiungere altro ritardo ai due minuti segnalati da Certosa e compromettere così il buon nome di Porta Vittoria, se non di tutta la Rete dell'intera Nazione.

C'era tanta gente in attesa del primo treno « auto cuccette » proveniente da Parigi: perfino i fotografi richiamati dalla notizia dell'arrivo di Henry Salvador, che i recenti successi televisivi avevano reso molto noto al pubblico italiano.

Lambrate segnalò il passaggio senza ulteriori infortuni del treno e Bordoli lasciò il telefono; socchiudendo gli occhi si diede a scrutare oltre gli scambi. Poi un manovale gridò: Eccolo!

Salvador si sporgeva dal vagone letto ed affrontava col suo enorme sorriso i lampi dei fotografi; il personale del treno avviava già i passeggeri alle uscite e la radio, con gli annunci in tante lingue, sbalordiva i viaggiatori di un sonnacchioso omnibus sul binario attiguo.

Una squadra di manovratori si precipitò alle leve, agli attrezzi, ai respingenti: i funzionari cominciarono con occhio critico ad esaminare i carri e a paragonarli con i nostri di recente costruzione. La « Badoni » di manovra si avanzò fragorosa, il caldo era soffocante ormai e gli inglesi scrutavano soddisfatti il cielo terso. Per questo cielo avevano affrontato il lungo viaggio ed anche speso un bel po' di soldi. La colonna dei carri con le auto si mosse lentamente trascinata dalla sempre più rumorosa « Badoni », scomparve per un attimo dietro la curva degli scambi per poi accostarsi definitivamente alla banchina di scarico.

In pochi minuti una « Facel-Vega » prendeva l'abbrivio dal piano superiore, accolta da una famiglia numerosa di olandesi diretta in Sicilia. Veder salire felici e chiassosi quei ragazzini fece sorridere tutti, e anche Salvador volle aggiungere la sua risata allegra. Poi, Salvador, si accoccolò su un sasso e si mise divertito a guardare la scena. Un verificatore col lungo martello sottobraccio gli si accostò per un autografo. E subito i fotografi ritrassero la scena soddisfatti. Lo pregarono di ripetere la scena ed egli lo fece aprendosi ancora ad uno dei suoi sorrisi, quasi per dire grazie ai ferrovieri che si

## «auto cuccette»

stavano affannando, sotto il sole e nel caldo soffocante, attorno alla sua macchina.

Scese l'ultima auto: i manovratori si sfilarono i guantoni, il finanziere si sciolse il nodo della cravatta e l'interprete s'andò a mettere all'ombra.

Bordoli si diresse in ufficio per il suo telegrafico colloquio con Fermovimento, Commerfer, Raibel, eccetera. Proprio come un padre premuroso che avverte i suoi del buon viaggio fatto.

**V. Sermarini**

**Henry Salvador arriva a Milano P. Vittoria.**

## NAPOLI Presentati alla "stampa„ i nuovi mezzi suburbani

*Lo scorso mese, presso il Deposito Locomotive di Napoli Campi Flegrei, è stato presentato ai rappresentanti della stampa cittadina il nuovo treno che sarà adibito ai servizi suburbani — Ale - Le 803 — costruito dalle Industrie Partenopee (IMAN - Aerefer e OCREN). Questo primo treno, facente parte di una commessa di 17 da costruire a Napoli, è composto di tre elementi: una vettura estrema motrice, un'altra estrema rimorchiata pilota, dalla quale, cioè, può effettuarsi ugualmente la guida del treno, e una rimorchiata intermedia. I dati tecnici dei nuovi mezzi sono stati da noi pubblicati, in modo dettagliato, sul numero 7/8 di « Voci ».*

*Dagli stabilimenti citati in precedenza sono usciti negli anni scorsi le elettromotrici serie ALe 840, 660 e 540 e locomotori Diesel-Elettrici.*

*I nuovi mezzi sono stati illustrati ai convenuti dall'ing. Borriello, Direttore Compartimentale e dagli ingg. Curcio, Direttore Generale della OCREN, Marino, Procuratore, e Formisano, Direttore delle Officine; dall'ing. Bottoni, Direttore dell'AERFER e dal dr. Cola, addetto alle R.P. dell'AERFER, nonché dagli ingg. Sardella, Capo dell'Officina Granili e Macchiaroli, Capo della Divisione Trazione di Napoli.*

**D. Manganelli**

## TORINO Costituita l'associazione europea dei ferrovieri

A Torino è stata recentemente costituita l'Associazione Europea dei Ferrovieri (A.E.C.), che ha lo scopo di associare i ferrovieri dei Paesi della Comunità Economica Europea, della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio e dell'Euratom, nonché della Svizzera e dell'Austria.

I fini dell'Associazione sono precisati nell'« Appello ai Ferrovieri di tutti i Paesi d'Europa » che è stato diramato da Milano nel mese di maggio 1961 e si riassumono in un rafforzamento dei legami tra le diverse Aziende ferroviarie, in un migliore coordinamento delle reti nazionali e nella creazione di rapporti d'amicizia tra i ferrovieri e le famiglie dei ferrovieri dei Paesi d'Europa.

L'A.E.C. non ha colore politico e non si occupa di problemi sindacali.

Essa svilupperà il suo lavoro per mezzo di una Presidenza, di Vice Presidenze e di un Segretariato europei, nonché attraverso Presidenze, Segreterie, e Consigli direttivi nazionali.

Commissioni permanenti europee studieranno i problemi culturali e professionali, del turismo, delle questioni sociali, delle relazioni umane e delle questioni finanziarie.

Si organizzeranno corsi di studio, visite tecniche agli impianti, incontri, conferenze, congressi e si propaganderà innanzitutto l'idea della Federazione Europea.

Sarà pubblicato un Bollettino in tre lingue: italiano, francese e tedesco.

La Sede provvisoria dell'Associazione è in Milano.

Hanno già dato la loro adesione: Autorità delle Organizzazioni Europee, parlamentari ed alti funzionari delle Aziende ferroviarie europee.

E' stato definito lo statuto e sono state elette le cariche: Presidente europeo Mr. A. Huet (S.N.C.F.), V. Presidenti (per l'Italia è stato eletto l'Ing. G. de Rosa delle F.S.), Segretario Generale: geom. A. Morchio (F.S.). Per la Sezione Italiana: Presidente dott. Nesti (F.S.), Segr. Generale Sig. Pedretti (F.S.).

## NUOVI ROTABILI SUI BINARI

Ecco l'elenco dei nuovi rotabili F.S. entrati in servizio nello scorso mese di giugno:

- **6 locomotive elettriche, gr. E. 636;**
- **2 locomotive Diesel, gr. 342;**
- **2 locomotive Diesel, gr. 341;**
- **5 locomotive Diesel da manovra, gr. 234;**
- **2 elettromotrici, gr. ALe 601;**
- **1 rimorchio per elettromotr., gr. Le 601;**
- **4 carrozze a cuccette, serie AcBcz;**
- **5 carrozze a cuccette, serie Bcz;**
- **2 carrozze, serie ABz;**
- **3 carrozze, serie Bz;**
- **7 carri chiusi standard, serie F;**
- **85 carri ad alte sponde standard, serie L;**
- **39 carri refrigeranti standard, serie Hg;**
- **1 carro pianale, serie Poz.**

**La Diesel D/341**

**Il locomotore E/636**

## DIRIGENTI PERIFERICI A CONVEGNO

*Presso la Sede Centrale del Servizio Materiale Trazione, hanno avuto luogo alcune riunioni dei capi delle Sezioni veicoli delle Divisioni Materiale e Trazione di tutta la Rete, con un ampio scambio di vedute sulle questioni interessanti l'esercizio e la riparazione dei veicoli da parte delle Squadre Rialzo e dei Posti M.C.*

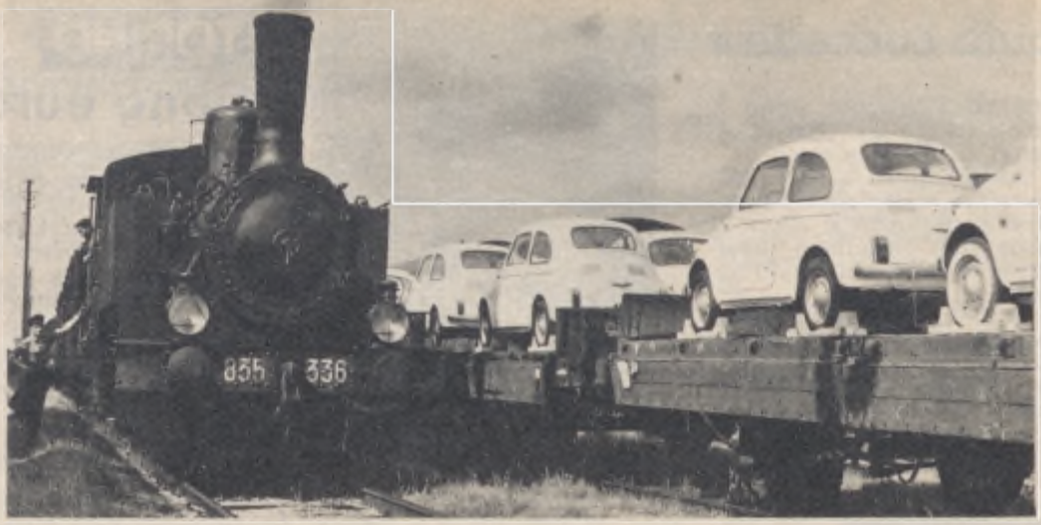
*Sono state inoltre affrontate tutte le questioni di più scottante interesse: problemi del personale, organizzazione del lavoro negli impianti, riparazione e revisione dei veicoli, lavori in corso, proposte delle Divisioni, dislocazione e potenza degli automotori di manovra, pulizia dei veicoli, servizio di verifica, nuova marcatura unificata dei carri e carrozze.*

*Particolare attenzione è stata dedicata agli inconvenienti di esercizio, ai problemi della frenatura, all'illuminazione e riscaldamento dei treni, nonché ai procedimenti per attente e precise rilevazioni statistiche.*

*E' risultata pienamente confermata l'utilità di questi diretti scambi di vedute, che mettono al corrente i dirigenti di particolari rami periferici dell'Amministrazione dei criteri e punti di vista della dirigenza centrale, e danno ad essi la possibilità di prospettare e discutere direttamente questioni di specifico interesse e di presentare ed illustrare concrete proposte per innovazioni.*

**G. G.**

# IN ATTESA DEL NUOVO A TORINO SMISTAMENTO




Arriva un treno dagli stabilimenti FIAT

«Ecco — dice il nostro interlocutore — qui siamo nella California e questo è Truman». Non equivochino i lettori: non è che il giornale ci abbia inviati così lontano per un servizio sulle ferrovie di quell'interessante paese. Precisiamo subito che chi ci parla è il cav. Tommaso Gilli, Titolare di Torino Sm.to; «Truman», invece, è un vecchio asmatico locomotore da manovra americano a nafta, mentre la «California» è soltanto uno dei dieci piazzali dell'Impianto.

Il Capo ce li elenca ad uno ad uno, descrivendo di ognuno le caratteristiche: il Lanciamento, il Don Bosco, il Torino, gli Orti, la Dogana, il Riordino, il Moncalieri, la Barriera, l'Abissinia. Quasi tutti questi fasci — ben otto su dieci — sono serviti con locomotive «permanenti» e manovrano, senza «rilevo», ogni giorno dalle ore zero alle ventiquattro.

Gli appunti sul taccuino si susseguono in una ridda vorticosa di dati e di notizie: quantità e sviluppo dei binari di corsa e di manovra di ogni fascio, loro capacità, deviatoi, itinerari prescritti, segnali, locomotive assegnate a ciascuna manovra, composizione delle squadre e sistemi di manovra, utilizzazione dei vari parchi e comunicazioni fra di loro, turni del materiale, programmi di composizione dei treni, raccordi, carico e scarico, formazione misti, personale.

Senza interromperlo, lasciamo libero sfogo all'appassionata esposizione del cav. Gilli, che da tanto tempo sollecitava ed attendeva la nostra visita forse nella latente speranza che il giornale — rendendola di pubblica conoscenza — potesse quasi contribuire a risolvere la situazione effettivamente difficile della sua stazione. A questo proposito sappiamo che progetti di ammodernamento e di miglioramento sono già stati predisposti e del resto, anche la recente elettrificazione contribuirà ad alleggerire il lavoro dell'impianto. Ma intanto noi vogliamo segnalare il difficile compito dei dirigenti e dei subalterni che qui svolgono il loro lavoro per far fronte, con attrezzature ormai insufficienti, alle necessità di un traffico sempre più crescente ed incalzante.

Torino Smistamento lato sud

Pochi dati bastano a tracciare un quadro panoramico dell'attività della stazione e a dare una esatta visione delle sue esigenze: nell'anno 1958 i carri partiti sono stati 500.000, nel 1960 invece 662.000; la selezione dei treni è salita da 42 (nel 1958) a 60 (nel 1960); i treni con composizione bloccata sono passati da 9 (nel 1958) a 13 (nel 1960); la selezione dei treni per Modane da 2 a 5; la ripartizione giornaliera dei carri si aggira oggi sui 150 con punte di 250; la potenzialità dell'impianto è di 1500/1600 carri al giorno, mentre l'attuale media supera sempre i 2000, con punte anche di 2400 con un movimento, fra arrivi e partenze, di 170 treni giornalieri che si diramano per ben 8 linee. Tutto ciò si svolge in un'area lunga due chilometri e mezzo e larga poco più di uno, con oltre 400 scambi ed appena quattro binari di ricevimento dal lato Nord (Barriere) e cinque dal lato Sud (Orti).

S'impone quindi la necessità di sfruttare al massimo gli impianti attraverso una organizzazione precisa e capillare del servizio; ed è soltanto ricorrendo a tutti gli accorgimenti che l'esperienza insegna ed il bisogno suggerisce e con l'ausilio di un complesso di agenti (370 attualmente in forza) allenati ad un lavoro gravoso e non sempre facile che si sono potute superare difficoltà non lievi per assicurare la regolarità del servizio.

Questo stato di cose è determinato dal fatto che, oltre al transito internazionale in continua espansione di Modane, questa stazione-merci è quasi completamente a servizio della zona industriale di Torino.

Quando l'industria torinese nasceva, il parco smistamento già esisteva; se allora il movimento dei convogli era proporzionato ai mezzi di cui la stazione era dotata, il maggior aggravio via via impostole ha portato alla completa saturazione di tutti i mezzi a disposizione: non v'è infatti chi non conosca il rapido sviluppo — specie nell'ultimo decennio — della cittadella torinese dell'automobile e delle altre attività ad essa connesse.

Basti dire che dei 97 chilometri di raccordi con cui, nella sola città di Torino, la Fiat è allacciata alle F.S., circa la metà è servita proprio da Smistamento. L'ingente mole della produzione di questa grande Azienda rappresenta attualmente per la nostra stazione un impegno di traffico di circa 7000 carri al mese in partenza e 4000 in arrivo. Pertanto, ancorché nei vasti parchi dei raccordi all'interno degli stabilimenti il servizio di movimento e di manovra sia svolto in appalto dalla Società Autotrasporti SATTI, il nostro Impianto, per tenere il passo con le continue subentranti richieste e per smaltirle senza creare ingombri, ha dovuto provvedere a distaccare in via permanente gruppi di suoi agenti presso alcune sedi della Fiat.

Così, fra gli ottantamila dipendenti che a Torino lavorano nel grande complesso industriale, troviamo: un Capo Gestione, quattro Applicati e cinque Assistenti presso la Fiat Mirafiori; altri cinque Assistenti presso la Sezione del Lingotto ed infine un Capo Gestione e quattro tassatori presso la Direzione Centrale di Corso Marconi. Questi ultimi lavorano — negli stessi uffici ed osservandone lo stesso orario — tavolo a tavolo con gli impiegati del Servizio Trasporti Fiat, a capo del quale da tanti anni è, guardate un po'!, l'ex-Capo Stazione comm. Giacomelli.

Abbiamo parlato con lui e con il suo collaboratore cav. Borriano, il quale ci ha addirittura sbalorditi con la sua competenza in fatto di arrivi e partenze, di selezione, composizione e movimento treni, di straordinari e di misti, di carri e così via.

Ma un'altra sensazione ancora riportiamo visitando questi uffici della Fiat, ed è quella di una intima intesa ed armonica collaborazione, diremmo persino di una perfetta simbiosi, tra l'auto ed il treno, tra la strada e la ferrovia, tanto che quasi dimentichiamo l'esistenza di quella temibile concorrenza tra i due mezzi che ha già fatto scorrere fiumi di inchiostro.

**Ferrovieri di complemento: un manovratore addetto al raccordo FIAT.**

Tornando a Torino Smistamento, annotiamo ancora che, oltre ai vari raccordi con la Fiat, quest'Impianto serve ben altri dieci allacciamenti: Dogana, Mercati Generali, Prosidea, Areonautica Militare, Esso, Standard, Cristallart, Squadra Rialzo, Magazzino Approvvigionamenti, Deposito Combustibile, Officina Compartimentale I.E. Di notevole importanza è quello con la Dogana, dove pure sono distaccati altri undici nostri agenti: il già menzionato transito di Modane impegna infatti il parco merci di Smistamento con oltre 1300 carri al giorno.

Ma altri compiti ancora assolve la grande stazione torinese; per illustrarne con maggior efficacia le numerose delicate attribuzioni è meglio lasciare ancora la parola al suo Titolare.

« Guardi, guardi, — ci dice — legga qui! Ben più autorevolmente di me, lo stesso ing. Cirillo, quand'era ancora Capo del Servizio Movimento, scriveva sul n. 6/1960 della Tecnica Professionale che « Torino Smistamento è provvista di impianti antiquati ed inadeguati ». Ed è proprio vero! Anche l'illuminazione dei vari piazzali è insufficiente. La «parigina» poi è troppo breve: potrebbe consentire 900 lanci al mese, mentre ne vengono effettuati in media 1300. Annoti anche che oltre al servizio merci svolgiamo pure funzioni di circolazione in linea al Bivio Lingotto e di concentramento carri per il circolo ripartizione. E poi. . ».

« In bagna, daje, daila cürta » c'interrompe la voce possente di un manovratore che sollecita l'apposizione della staffa fermacarri sulla particolare *muta* della « parigina » dove, per la scomposizione dei treni a gravità, vengono manovrati i carri più fragili ed urgenti.

Già, dobbiamo pur dirlo, a Torino Sm.to i carri sono ancora regolati con le staffe e fino ad oggi non si parla di freni Thyssen.

Ma se notevoli e molteplici sono le difficoltà, enorme è l'impegno di tutto il personale.

« Qui, siamo proprio in trincea di prima linea » dice il cav. Gilli per definire l'attività del suo Impianto. Attorno a noi, le voci ed i gesti dei deviatori e dei manovratori rendono più evidente la forza espressiva di questo paragone. Alcuni termini del loro gergo sembrano infatti vere « parole d'ordine » da camminamento: « poli » e « ghigo » gridano per chiedere l'istradamento delle « tirate » rispettivamente sul sesto e sul settimo binario e per evitare possibili confusioni originate dall'assonanza delle due parole. Ed ogni richiamo a voce è ancora accompagnato, per maggior sicurezza, da segnali convenzionali fatti con le mani o da flessioni e rotazioni delle braccia, come se l'essenziale colloquio si svolgesse proprio da una postazione all'altra.

Quando con le prime ombre della sera lasciamo il vasto scalo, cerchiamo di immaginare lo stesso ambiente in una fredda e nebbiosa notte d'inverno; più che mai sentiamo solidarietà e gratitudine per questi nostri colleghi che, difendono con la loro diuturna fatica la nostra bandiera proprio là dove, sia pure in una forma del tutto particolare, avviene il primo confronto con il nostro classico avversario. Ci conforta la certezza che anche qui le attrezzature saranno presto adeguate alle esigenze del tempo attuale e saranno senz'altro applicate le nuove tecniche altrove già in funzione.

**Renzo MARELLO**

## UN SUPERIORE E UN AMICO

# Ricordo del Dr. Di Lullo

*Il giorno 18 Agosto si è spento in Roma, dopo grave malattia, il dottor Alfredo Di Lullo già Direttore del Servizio Sanitario, lasciando un vuoto incolmabile nella sua famiglia, tra gli amici e in tutti quanti ebbero la buona sorte di conoscerlo.*

*Uomo di rara onestà, di profonde capacità, ma soprattutto di grande comprensione e bontà, tutta la vita spese per la famiglia e la patria. Valoroso combattente, entrò ancora giovanissimo nell'Azienda ferroviaria alla quale dedicò le sue migliori energie e nella quale percorse rapidamente la carriera gerarchica raggiungendo il grado di Direttore Centrale, titolare per il Servizio Sanitario che in lui trovò un eccellente organizzatore, di ampie e moderne vedute.*

*E quando, da appena pochi mesi essendo cessato dal suo incarico per raggiunti limiti di età, avrebbe potuto, come sempre aveva desiderato, dedicarsi di più ai suoi e a se stesso, il destino ha voluto troncarne la forte fibra suscitando in quanti lo conobbero profondo dolore e rammarico.*

*Alla Famiglia così gravemente colpita « Voci della Rotaia » esprime le più sentite condoglianze associandosi al suo grande dolore.*

**M. M.**

## ATTUALITÀ O. P.

# Assegni scolastici 1960-1961

L'Opera di Previdenza per il personale delle FS ha espletato il concorso indetto per il conferimento di assegni scolastici

Sono stati conferiti 871 assegni per l'importo complessivo di L. 18.829.000.

L'Opera di Previdenza ha inoltre bandito un concorso per il conferimento di assegni scolastici per l'anno scolastico 1961-62 a favore di orfani e figli di dipendenti di ruolo, a riposo e in servizio delle FS.

Le norme ad esso relative sono contenute in un manifesto che è stato affisso in tutti gli uffici, Stazioni ed impianti ferroviari.

Copia di tali norme può essere richiesta direttamente alla suddetta Opera che sede in Roma — presso il Ministero dei Trasporti — Direzione Generale delle FS — Piazza della Croce Rossa.

# COME CI VEDE

## LA STAMPA

*I provvedimenti predisposti dal Governo per le Ferrovie sono stati in generale bene accolti nalla stampa. Se qualche critica è stata formulata essa riguarda principalmente l'entità degli investimenti programmati: per alcuni giornali gli 800 miliardi sono pochi, per altri troppi. Coloro che ricercano la verità nel mezzo hanno, invece, affermato che pochi o troppi è necessario spenderli presto e bene.*

*Non è possibile qui citare tutti i giornali che si sono occupati della questione. In generale chi ha voluto rilevare l'eseguità degli stanziamenti lo ha fatto riferendosi ai 1500 miliardi indicati dalla Commissione degli esperti e agli investimenti più cospicui predisposti per le autostrade. Il PAESE-SERA, per esempio, ha scritto che il piano ferroviario arriva secondo rispetto al piano autostranale, perché dietro alle attività automobilistiche stanno molteplici e forti strumenti di propaganda e di pressione, mentre dietro le ferrovie stanno i bisogni oscuri di regioni arretrate e di categorie economiche incapaci di esercitare una qualsiasi influenza.*

*Per il GIORNALE D'ITALIA le cose si presentano in maniera diversa poiché è proprio sotto la spinta dell'opinione pubblica che è stato varato un piano per le ferrovie « senza considerare né le ripercussioni di un così vasto prelievo di danaro sul mercato finanziario, né l'esistenza di un programma autostradale, la cui realizzazione non mancherà di aggravare il disavanzo delle Ferrovie, consentendo un ulteriore sviluppo concorrenziale del traffico automobilistico ». Il giornale non dice, naturalmente, che bisogna accantonare gli stanziamenti per le ferrovie, visto che si costruiscono autostrade, ma afferma che prima di investire danaro fresco occorre risanare la gestione ferroviaria, ridimensionando la rete, il personale, le riduzioni tariffarie.*

*Un discorso analogo svolge su 24 ORE l'on. Alpino, quanno chiede che i fondi messi a disposizione delle FS siano concentrati sulle linee principali e non per mantenere in vita linee passive. Ma di questo articolo più che il contenuto colpisce il titolo, che forse — come succede spesso nelle redazioni dei giornali — va al di là delle intenzioni dell'autore. Ecco il titolo: «Altri 800 miliardi! ». Come chi dicesse: « Non sono bastati gli stanziamenti precedenti? ».*

*Per rispondere a questo interrogativo citeremo un passo nell'articolo che l'ing. Rissone ha scritto per il numero di giugno della rivista SAPERE. Dopo aver accennato ai diversi fattori che influirono sulla formazione del sistema ferroviario italiano e che ancora*

*lo condizionano (fattori geografici, politici ed economici), l'ing. Rissone ricorda l'opera di ricostruzione post-bellica, le esigenze che la ispirarono e come essa, per il progressivo continuo aumento del traffico, risultò ben presto inadeguata. La necessità di un nuovo sforzo di riclassamento e potenziamento della Rete venne pertanto segnalato nall'Azienda che, nel 1956, all'atto dell'elaborazione del Piano Vanoni, chese investimenti per le ferrovie nella misura di 800-1000 miliardi. La cifra messa a disposizione successivamente fu di gran lunga inferiore a quella richiesta. Tuttavia venne elaborato il Piano Quinquennale, che unitamente ad altri fondi straordinari di varia provenienza, ha permesso di portare a compimento numerose e importanti opere di rinnovamento e potenziamento. Per quanto riguarda il futuro, se è vero che entro 10 anni sulla rete dovranno circolare 5 miliardi di viagg.-km e 20 miliardi di tonn.-km e se attraverso i transiti ferroviari di confine dovranno passare almeno 25 milioni di viaggiatori e 28 milioni di tonn. di merci, sarebbero necessari ulteriori massicci investimenti da erogare con una certa sollecitudine, affinché i tecnici e le maestranze possano intraprendere le complesse e impegnative opere ancora da eseguire. Il cammino da percorrere — conclude l'ing. Rissone — è lungo e difficile e richiederà, oltre che ingenti mezzi, tempo e applicazione da parte dell'Azienda, che d'altra parte per prima anela di procedere più speditamente sulla strada dell'ammodernamento e del perfezionamento, sulla quale sono protese tutte le reti ferroviarie europee.*

*Un articolo veramente bello ha dedicato ai macchinisti delle F.S. IL GIORNO. Per Gaetano Tumiati, che ne è l'autore, i compiti di estrema delicatezza che incombono su tutti i ferrovieri, anche sui più modesti, a causa delle conseguenze disastrose che ogni minimo errore può comportare, infondono ad essi un'importanza e una serietà che li rende diversi da tutti gli altri lavoratori. Ma tra tutti i ferrovieri ve ne sono alcuni « più ferrovieri » degli altri: i macchinisti che fanno gruppo a sé, come una compagnia di bersaglieri in mezzo a un reggimento di fanteria. L'articolo suona come una fanfara per i macchinisti e ciò fa piacere anche a chi impugna la paletta, buca biglietti, elabora progetti o chi sta dietro a una scrivania alla « superiore sene ».*

**Renato MATTONE**

# AVVISI

## CAMBI DI RESIDENZA

**217) Capo Stazione Principale,** Clemente Mario, Titolare stazione capolinea di Sarno, prov. di Salerno, (Circumvesuviana), cambierebbe con collega altra Ferrovia. Lascia alloggio cinque vani e servizi si accontenta anche più piccolo.

**218) Manovale Trazione,** Angelo Schiavone, Squadra Rialzo Milano Centrale, cambierebbe con p.g. Officine Pescara, Foggia o Bari. Non lascia né chiede alloggio.

**219) Capo Stazione 1.a Classe,** Fosco Franci, Stazione Genova Sestri Ponente, cambierebbe con p.g. o alunno movimentista di Roma o dintorni. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Via Pisacane, 6/9-Genova.

**220) A. Applicato Tecnico,** Giacomo Di Bianca, addetto Laboratorio di Psicologia Applicata dell'Ispettorato Sanitario di Palermo, cambierebbe con p.g. o superiore altro Impianto, con residenza Torino, disposto sostituirlo senza cambio. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Ispettorato Sanitario F.S. - Via Roma, 19 - Palermo.

**221) Aiutante,** Angelo Piranio, Divisione Ragioneria Palermo, cambierebbe con p.g. Compartimenti Torino o Roma. Lascia e chiede alloggio F.S. due vani, accessori. Scrivere: Via Antonio Marinuzzi, 28 - Palermo.

**222) Operaio di 1.a Classe,** Gennaro Bencivenga, 11.a Zona, 5° Tronco I.E. Vado Ligure (Comp° Genova), cambierebbe con p.g. Compartimento Roma loco o dintorni, oppure Compartimento Napoli loco o dintorni. Lascia e chiede alloggio 4 vani e accessori F.S.

**223) Assistente Stazione,** Giuseppe Di Carne, Stazione Bari Centrale, cambierebbe con p.g. Torino o dintorni. Lascia alloggio CEF 4 vani, accessori e ne chiede altro anche di due vani. Scrivere: Via Canonico Bux-Bari.

**224) Alunno d'Ordine** Rodolfo Cetorelli, Stazione Savona Letimbro, abilitato tutti servizi, cambierebbe con p.g. Compartimento Roma, oppure Ancona o Firenze.

**225) Manovale Movimento,** Nicola Teti, Stazione Collegno, periferia Torino, cambierebbe con p.g. Compo Reggio Calabria, località tratta S. Eufemia Lamezia-Vibo Marina. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Stazione F.S. Collegno (Torino).

**226) Manovale Trazione,** Antonio Cirillo, Officine Veicoli Voghera (Pavia), cambierebbe con p.g. Compo Napoli o Roma, preferibilmente Officine o Squadre Rialzo. Scrivere: Officine Veicoli F.S. - Voghera (Pavia).

**227) Alunno d'Ordine,** Sabino Loso, Stazione Cengio (Savona), abilitato tutti servizi, cambierebbe con p.g. Compartimenti Roma, Napoli, Bari, Palermo. Scrivere: Stazione Cengio (Compo di Torino).

**228) A. Macchinista,** Veraldo Di Bello, Deposito Locomotive Novara (Torino), cambierebbe con p.g. Depositi Locomotive Palermo, Catania, Messina. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: presso Vezzoli, Via P. Arazio, 1 - Novara.

**229) Alunno d'Ordine,** Antonio Forni, Stazione Sesto S. Giovanni (Milano), abilitato tutti servizi, cambierebbe con p.g. o superiore stazioni Compartimento Napoli. Non lascia né chiede alloggio Scrivere: Viale Lombardia, 31 - Cinisello Balsamo (Milano).

**230) Cantoniere,** Rosario Zagami 13° Tronco Premosello (Novara), cambierebbe con p.g. Comp° Palermo ,possibilmente tratto Messina-Catania. Lascia e chiede alloggio. Scrivere: Fabbricato Alloggi F.S. - Stazione Cuzzago (Novara).

**231) Alunno a. p.,** Vincenzo Simeone, Gestione Merci stazione Genova S. Benigno, cambierebbe con p.g. Napoli o dintorni. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Gestione Merci-Stazione F.S. - Genova S. Benigno.

**232) Conduttore,** Giuseppe Locci, Dep. Pers. Viaggiante Cagliari, cambierebbe con p.g. Verona o Bologna. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Via Plauto, 2 - Monserrato (Cagliari).

**233) Alunno d'Ordine,** Giuseppe Calabrese, Gestione Merci Milano Certosa, cambierebbe con p.g. o superiore amministrativo o movimentista Comp° Bari. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Stazione F.S. - Milano Certosa.

**234) Cantoniere,** Matteo Ferlisi, 34° Tronco Caltanisetta, cambierebbe con p.g. Compartimenti Milano, Firenze o Genova. Scrivere: Corso Vittorio Emanuele, 381 - Canicatti (Agrigento).

**235) Assistenza di Stazione** Cosimo Liso, stazione Milano Porta Nuova, cambierebbe con p.g. stazioni Roma. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Via S. Gregorio, 17 - Milano.

# L'ORIENTE-EXPRESS

# non va più in Oriente

Il 26 maggio scorso, il dirigente al movimento della Südbanhnhof di Vienna — nell'impeccabile e tradizionale posizione di attenti — dopo il rituale trillo di fischietto, alzava la « paletta » ed ordinava l'ultima partenza all'Oriente-Express. Quasi a malincuore il convoglio iniziava la sua marcia, mentre altri ferrovieri assistevano all'avvio di un treno che, dopo 77 anni trascorsi a mezz'aria tra le rotaie e la leggenda, si rassegnava in vecchiaia ad un ruolo ridotto, forse più in linea con i tempi che volgono, più scarni e prosaici.

Intanto, mentre le vetture di prima e seconda classe, le carrozze letto, quelle belvedere e il vagone ristorante sfilavano lungo l'interminabile pensilina viennese ed un pennacchietto di fumo usciva spaurito da una ciminiera in miniatura della cucinetta posta sul veicolo di coda, si udivano gli altoparlanti di stazione ripetere con insistenza: « Wir wünschen gute reise, Vi auguriamo buon viaggio », mentre sarebbe stata più appropriata la frase: « Addio, decrepito convoglio della vecchia Europa! ».

* * *

Era questo l'ultimo viaggio sul percorso d'un tempo di un treno storico-romantico, che dal lontano 1884 — anno di nascita — aveva aperto un capitolo nella storia delle grandi comunicazioni ferroviarie, con una linea diretta che congiungeva l'Occidente all'Europa sud-orientale, il « Paris-Bucarest ».

Il colpo gobbo a questo «glorioso» treno era stato decretato dalla Conferenza ferroviaria internazionale tenutasi, nel dicembre dello scorso anno, a Leningrado, dopo un approfondito esame sulla passività di tale comunicazione verificatasi da circa un lustro. Infatti, l'Oriente-Express viaggiava pressochè vuoto sul tratto ungherese e romeno. Le ragioni di tale sconcertante situazione qualcuno le attribuiva alla concorrenza dei mezzi aerei, ma in verità la situazione politica incideva sulla normale circolazione dei turisti. Il vecchio treno internazionale, oltre Vienna, appariva semideserto, in quanto mancava il pubblico cosmopolita disposto ad aspettare per lunghi mesi il « visto » ungherese o romeno, con il rischio di vederselo rifiutare all'ultimo momento. Per questo l'O-E effettuava sovente i suoi lunghi percorsi con scarsissimi viaggiatori.

Con un semplice frego di matita è stato perciò tagliato a Leningrado quel tenue legame che univa la regione balcanica all'occidente.

D'ora in poi, l'Oriente-Express viaggerà sul percorso Parigi-Vienna e basta.

* * *

Ben diverso fu invece — oltre tre quarti di secolo fa — il viaggio inaugurale di questo « razzo » lungo le strade ferrate delle diverse nazioni: fu un inno di esultanza, di gioia incontenibile, di entusiasmo senza confini.

« L'Europa sta diventando piccola, si stanno ormai eliminando le distanze », diceva con orgoglio il bravo borghese della Terza Repubblica francese. « Vive Paris », gridavano le belle donne di Bucarest, aprendo così la via alla cultura e alla politica francese nei balcani.

Un grido di meraviglia scosse il vecchio continente europeo nel 1884 quando il lussuoso mezzo di comunicazione internazionale lasciò la capitale francese, con l'appellativo « La valigia dei Balcani », parafrasando quella « Valigia delle Indie » che univa Calais a Brindisi. Solo un treno, prima dell'O-E., aveva sollevato altrettanti entusiasmi: il Calais-Nizza-Roma Express.

Ma l'entusiasmo non dipendeva solo dall'idea che salendo su di una vettura alla Gare de l'Est di Parigi scendevi dallo stesso mezzo alla stazione di Bucarest Nord, dopo aver attraversato mezzo continente, ma dal lusso e dal « comfort » di cui era dotato il nuovo, modernissimo treno. Tutto sembrava favoloso, fantastico, irreale e le descrizioni dei primi viaggi sull'Orient-Express raggiungevano l'iperbole.

I parigini che lasciavano dietro di sè i « salons » dei primi impressionisti, i locali notturni con le prime grandi « vedettes », gli imponenti « boulevards », quando salivano nelle vetture in partenza per Bucarest si facevano il segno della croce. Erano personalità politiche, diplomatici, uomini d'affari, gente di cultura, turisti di lusso, ricche ed eleganti signore desiderose di vedere il mondo. E in senso opposto, si riversavano i componenti le grandi famiglie latifondiste, dell'aristocrazia, della grassa borghesia balcanica dandosi appuntamento nella capitale parigina.

Sul tema di questo ormai defunto treno internazionale, che congiungeva sbuffando l'Occidente all'Oriente, si sbizzarrirono scrittori e autori di teatro.

Avventurose storie d'amore, intrecci romantici accendevano la fantasia di innumerevoli lettori.

Ai posti di frontiera, l'O-E veniva accolto dalla polizia e dai doganieri con rispetto, diremo, anzi, con venerazione: il convoglio era considerato un autorevole messaggero, che contribuiva in modo determinante all'affratellamento dei popoli.

* * *

Da circa un lustro le cose erano radicalmente cambiate, e alle tradizioni storiche e romantiche del vecchio convoglio occidentale erano subentrate nuove concezioni che servivano inesorabilmente a diradare gli « habitués » dell'O-E e a rendere inutile l'ormai antica comunicazione tra la Francia e i Balcani, anche se il viaggio Parigi-Bucarest si compiva abbastanza rapidamente e cioè in 46 ore e 41 minuti.

Dal 27 maggio, chi avrà necessità di proseguire per i Balcani, dovrà utilizzare i treni locali. Così il glorioso passato dell'Oriente-Express rimarrà solo nella memoria della vecchia generazione e rappresenterà una fonte inesauribile per la storia ferroviaria futura.

**M. Alberto TUNINETTI**

**L'interno di un vecchio vagone letto. Da sinistra: di notte, interno della toilette, di giorno.**

# SULLA "PONTREMOLESE", LINEA VIVA

**La stazione di Fornovo sul Taro**

Il treno sul quale ho iniziato il viaggio da La Spezia, costeggiate le ridenti colline che cingono la città ed i centri vicini, s'inoltra velocemente nell'aperta, amena valle del Magra, che serpeggia nella verdissima piana con il suo placido corso. Dopo la stazione di S. Stefano Magra, la linea ferroviaria si congiunge al tronco proveniente da Sarzana; e dove la valle si restringe fra i monti dell'Appennino, le limpide acque del fiume permettono di scorgerne il basso e pietroso fondale. Il treno attraversa alcune gallerie inframezzate da pittoresche vedute, quindi si arresta nella stazione di Aulla, un piccolo ma importante nodo ferroviario che innesta la linea pontremolese a quella per Lucca.

Faccio tappa per una rapida intervista con il capo stazione principale, sig. Paolo Forti, un compito spezzino che risiede ad Aulla da molti anni.

— Il lavoro qui non manca davvero — mi dice.— Specialmente negli ultimi tre anni, da quando cioè è stato realizzato il collegamento diretto fra Aulla e Lucca, si è verificato un sensibile, costante incremento del movimento viaggiatori e, buon per noi, il fenomeno tende ad aumentare. Perché, vede — egli continua — questa linea costituisce un'ottima scorciatoia per coloro che dalla Lucchesia sono diretti in Liguria ed in Emilia, nonché per tanti e tanti artigiani, domestiche ed operai che emigrano in Francia ed in Svizzera.

Passeggiando lungo lo scalo, parliamo del movimento dei treni. Giornalmente qui sostano e ripartono 14 coppie di convogli da e per Fornovo; due di esse sono destinate ai collegamenti per Genova e Bologna, ed altre due con Livorno e Milano. Dieci sono invece le coppie dei treni che interessano la linea Lucchese.

Una squadra di uomini è intenta allo scarico di quintali di juta. Uno stabilimento locale li trasformerà in tanti sacchi vuoti e la ferrovia provvederà a trasportarli alle varie destinazioni.

Da un'altra parte si provvede a un carico di mattoni (prodotti da una industria di laterizi locale) e più in là gruppi di carri vengono riempiti di sabbia e di ghiaia, raccolti dal letto del Magra.

A tergo della stazione, la cittadina si distende con le sue linde e moderne costruzioni che le hanno conferito un nuovo aspetto dopo le notevoli distruzioni della guerra. Tutt'intorno un largo giro di monti ed in cima ad un colle l'austera mole della fortezza della Brunella, edificata nel 1500.

Le fortezze ed ancor più i castelli sono sparsi in buon numero in tutta la Lunigiana, come simboli dei dominii della famiglia Malaspina, che Dante Alighieri celebrò nel Purgatorio per la generosa ospitalità goduta presso di essa.

A Pontremoli, seconda tappa del viaggio, mi accoglie, con molta cordialità, il titolare della stazione, cavalier Guglielmo Gianello, un veneto dall'aspetto bonario, divenuto da lunga data cittadino adottivo della Lunigiana. Mi fa visitare ogni angolo del fabbricato viaggiatori, il magazzino merci, il piazzale, la sede del dopolavoro ed il piccolo, ben curato parco dedicato ai Caduti sul lavoro. Ordine e decoro sono le prerogative del complesso ferroviario, nel cui ambito prestano servizio 130 persone.

— Qui — mi dice Giannello — abbiamo un movimento medio di circa tremila viaggiatori al giorno, dato che la stazione è il punto di partenza e di arrivo degli abitanti di quattro comuni. D'estate, specialmente nel periodo delle manifestazioni locali che culminano con il noto « Premio Bancarella », gli utenti della ferrovia aumentano sensibilmente. Il traffico merci è sopratutto alimentato dalle spedizioni di cemento, mattoni, legna da ardere, legname di castagno per la estrazione del tannino e , nella stagione adatta, da vari prodotti dei boschi, fra i quali funghi, fragole e lamponi.

Durante una breve visita alla città ammiro il possente castello fatto costruire dal lucchese Castruccio Castracani, che domina il centro abitato. Uno sguardo alla monumentale Porta Parma, due passi lungo il corso fiancheggiato dalle

**Pontremoli: uno strano viaggiatore... estivo**

caratteristiche stradine che conservano l'aspetto medioevale, quindi una visita alla seicentesca cattedrale ed alla sede del Comune. Qui il cavalier Giannello mi presenta l'assessore Argenti, anch'egli ferroviere, ed il sig. Bertoli, segretario del Sindaco, i quali mi introducono nello archivio per mostrarmi un'interessante documentazione sulla costruzione dei 120 chilometri della ferrovia La Spezia-Parma. Questa è comunemente chiamata « linea pontremolese », in quanto Pontremoli rappresentò il centro di congiunzione delle due tratte che la collegarono rispettivamente con la città ligure nel 1888, e con quella emiliana nel 1894. L'inaugurazione dei due tronchi fu salutata dal vivo entusiasmo delle popolazioni interessate. Ne è testimonianza il seguente messaggio che l'allora Sindaco di Parma, prof. Giovanni Mariotti, illustre archeologo e futuro senatore, indirizzò nella circostanza al collega di Pontremoli: « Attraverso le rocce dell'Appennino vinte finalmente dopo quindici anni di immane lavoro, giunga oggi gradito a voi il saluto della città sorella che la storia, le tradizioni, l'antico vivissimo affetto hanno da secoli indissolubilmente congiunta a Pontremoli con vincoli più saldi delle rotaie che oggi giubilanti inauguriamo ».

Trascorrendo in buona parte in galleria ed in parte con la veduta della valle bagnata dal torrente Verde, la ferrovia s'inoltra in Emilia con una pendenza del 25 per 1.000 (e qui i treni pesanti procedono a spinta, cioè mediante l'ausilio di un secondo locomotore in coda ai convogli), finché alla stazione di Grondola Guinaldi essa raggiunge l'altitudine massima di 412 m. sul livello del mare. Quindi la linea degrada lentamente e attraverso la galleria del Borgallo, arriva a Borgo Val di Taro, un industre centro che si stende alle spalle della stazione al di là del fiume. Lungo una gola pittoresca, in più punti il fiume e la ferrovia si intersecano, si allontanano e si incrociano di nuovo.

Sfilano le stazioni di Ostia Parmense, Roccamurata, Berceto, Valmozzola, Solignano e finalmente la vallata si apre con più ampio respiro.

Il torbido Taro dal letto pietroso si distanzia dalla ferrovia e gli Appennini cedono lentamente il passo alla immensa pianura. Dopo la stazione di Selva del Bocchetto e di Citerna Taro, ecco un fascio di scintillanti binari, ecco una colonna di carri ferroviari in sosta e, sulla destra, una distesa di candide palazzine che costituiscono il nucleo di Fornovo.

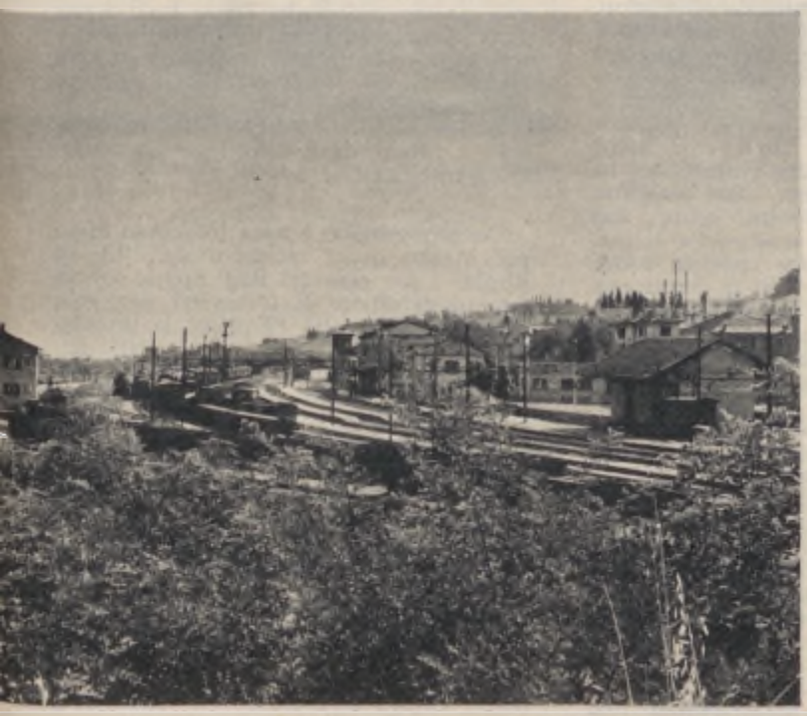
Titolare della stazione è il sig. Settimio Belloni,un dinamico ferroviere ancora in giovane età. Mi saluta molto cordialmente e senza tanti preamboli inquadra l'argomento che m'interessa.

— Questo impianto — mi dice — ha la funzione di diramare il traffico viaggiatori verso la Lombardia e il Veneto attraverso la linea per Fidenza, e verso l'Emilia e la Romagna per mezzo del tronco che conduce a Parma. Movimento medio giornaliero: circa 1.500 persone in partenza e altrettante in arrivo; 31 copie di treni nel periodo invernale, e 36 in quello estivo, che consentono i collegamenti fra Milano e Livorno, Parma e Livorno, Bologna e Genova, Verona e Pisa, e disimpegnano i servizi locali da e per Fidenza e Parma. E' da tenere presente a questo proposito che il traffico si intensifica notevolmente, a Fornovo come in tutti gli altri centri ferroviari della pontremolese, quando su questa linea vengono istradati i convogli da e per Livorno, in occasione delle accidentali interruzioni della Genova-La Spezia. Molto importante è inoltre la funzione dello scalo riguardo al traffico merci. I convogli provenienti dal versante tirrenico, sono generalmente composti di carri diretti alle più svariate località. A Fornovo questi carri, a seconda delle rispettive destinazioni, sia che esse riguardino il nord od il centro d'Italia, vengono raggruppati in maniera da formare nuovi convogli, i quali sono smistati su ciascuna delle due tratte citate. Il traffico medio complessivo è di circa 9.000 carri al mese, oltre a 300 cisterne destinate alla fornitura del petrolio grezzo ad una locale raffineria, ed al trasporto a destino del prodotto finito.

Riparto da Fornovo nel tardo pomeriggio. Il treno fila a buona andatura nella pianura padana. Dal finestrino scorgo ad occidente le ultime curve grigiastre, disegnate dagli Appennini sull'orizzonte. Laggiù, in una calda giornata di luglio, nel 1495, Carlo VIII ed il suo esercito, in ritirata attraverso le gole del Taro e della Cisa, furono costretti al combattimento dalle milizie confederate italiane, in quella che la storia ha denominato « la battaglia di Fornovo ».

Il convoglio procede ora tra verdi campi, casolari e piccoli centri. Parma è vicina.

**Alberto d'ERRICO**



**Da Fornovo verso La Spezia - La stazione di Aulla**

## CONCORSI A BORSE DI STUDIO DEL CONSIGLIO NAZIONALE RICERCHE

**Il Consiglio Nazionale delle Ricerche, con sede in Roma, Piazzale delle Scienze, 7, ha bandito i seguenti concorsi a borse di studio per l'Interno e per l'Estero, destinate a laureati che intendano compiere studi e ricerche nelle discipline attinenti alle scienze esatte, sperimentali e tecniche:**

- **— concorsi a 138 borse per l'interno, indetti dal C.N.R.;**
- **— concorsi a 15 borse per l'estero, indetti dal C.N.R.;**
- **— concorsi a 100 borse per l'estero offerte dalla NATO, indetti dal Ministero degli Affari Esteri, d'intesa con il Consiglio Nazionale delle Ricerche.**

**Le domande di ammissione dovranno essere presentate, per tutti i suddetti concorsi, al Consiglio Nazionale delle Ricerche, entro il perentorio termine del 16 ottobre 1961.**

A RIMINI

# VACANZE DA TUTTA EUROPA

*Benvenuti, bienvenus, welcome, willkommen...* Antonella, Maria Luisa e Judith porgono il primo sorridente saluto ai nuovi arrivati: ferrovieri di tutta Europa venuti a trascorrere una settimana o due di vacanze sulla più bella spiaggia dell'Adriatico...

Judith, Maria Luisa e Antonella li attendono al varco, all'uscita del sottopassaggio, attente a non farseli sfuggire fra la fiumana di viaggiatori che ogni treno riversa nella stazione di Rimini... Non è facile individuarli, anche se molti portano all'occhiello il distintivo dell'ATC... ma le tre hostess hanno l'occhio più esperto del nostro... Ci lasciano in *surplace* e poco dopo tornano chi con un frenatore tedesco, chi con un macchinista olandese... Maria Luisa, che pure è la più piccola, delle tre è quella che fa il colpo più grosso: due intere famiglie di ferrovieri di Metz cariche di figli e di valigie... dopo averli riuniti sul marciapiede li accompagnano verso due lucenti pullman pronti sul piazzale esterno. Di lì a venti minuti ognuno dei nuovi arrivati è sistemato in un confortevole albergo a pochi passi dal mare.

« La nostra organizzazione dispone quest'anno di tredici alberghi, tutti di primo ordine e di costruzione recentissima — ci dice il rag. Spina — Sergio Spina qui a Rimini lo conoscono tutti. E' un uomo che non sta un minuto fermo. Al Plaza ci dicevano che l'avremmo trovato al Nord Est, dal Nord Est ci spedivano al Montecarlo, dal Montecarlo al Maracaibo dove ci assicuravano che era tornato al Plaza... Per evitare di fare a piedi l'intero litorale da Bellaria fino a Riccione abbiamo deciso di aspettarlo nella sua tana, l'Ufficio Turistico del DLF in viale Biella... E' questo il cuore di tutta l'organizzazione, il motore di una macchina complessa ma efficiente soprattutto perché non appesantita da sovrastrutture burocratiche. Tutte le *grane* — perché anche in una organizzazione così agile qualche *grana* spunta sempre — vengono risolte immediatamente. Il più delle volte con un colpo di telefono o attraverso contatti diretti. Finalmente Spina arriva ma non è neanche entrato che ha già afferrato il telefono: « Oui madame, tout sera arrangé entre une heure... Pas de quoi...! Au revoir madame! » Il suo francese dalla simpatica cadenza romagnola non è perfetto ma si fa capire magnificamente. Perfino dai finlandesi. Rivolgendosi a noi spiega: « Era la moglie di un ingegnere di Nancy che desiderava trasferirsi al Plaza dove si trovano alcuni amici... Nei limiti del possibile cerchiamo sempre di accontentarli... Ha appena posato il ricevitore che il telefono squilla di nuovo. Stavolta è un macchinista delle Ferrovie Federali Tedesche che desidera prenotare due cuccette per il viaggio di ritorno. Spina passa la comunicazione a Judit. Judith, di Monaco, studentessa in lettere, è una delle tre hostess che abbiamo conosciuto alla stazione. Parla con la stessa sorridente disinvoltura, oltre il tedesco naturalmente, l'italiano, il francese e l'inglese. E così anche Antonella, romana de Roma, e Maria Luisa che è di Bolzano.

Con il « trasfert » dalla stazione all'albergo e viceversa non si esauriscono i loro compiti: esse si occupano di tutte le questioni connesse col soggiorno dei turisti. Dalla signora di Bruxelles che desidera l'indirizzo di un buon parrucchiere, al deviatore di Lione avido di notizie sul Tempio Malatestiano, alla signorina olandese che chiede l'orario dei Pullman per il Castello di Paolo e Francesca, al funzionario di Copenaghen che vuole essere consigliato sull'acquisto di un paio di pinne da sub. Tutti i mercoledì, poi, l'Ufficio di Viale Biella organizza una gita a S. Marino alla quale nessuno degli ospiti rinuncia. E davvero si tratta di una gita indimenticabile: un viaggio nel medioevo, un panorama che lascia tutti senza fiato. Antonella, Luisa e Judith, sempre fresche e sorridenti, si prodigano in ogni modo e la sera sono veramente stanche ma non lo danno a vedere.

A stento durante la giornata sono riuscite a rubare dieci minuti per concedersi un tuffo nell'Adriatico.

* * *

L'organizzazione è nata lo scorso anno per merito quasi esclusivo del DLF di Rimini e per esso del Rag. Spina, con lo intento di offrire ai ferrovieri non solo italiani ma di tutta l'Europa, la possibilità di usufruire a prezzi accessibili, delle attrezzature alberghiere più confortevoli in una località climatica di classe. Quest'anno, sotto l'egida dell'Ufficio Centrale del Dopolavoro che in dicembre ha indetto a Rimini a tale scopo una Conferenza fra i rappresentanti ufficiali dell'ATC (Association Turistique des Cheminots) di dieci Paesi, l'organizzazione si è perfezionata e potenziata sul piano internazionale.

Nell'estate l'affluenza dei turisti italiani e stranieri, ha registrato un incremento formidabile di cui non è possibile fornire i dati precisi perché la stagione non è ancora conclusa.

Si tratta in effetti di una iniziativa assolutamente originale e unica nel suo genere che ha destato l'interesse di altre organizzazioni turistiche e l'ammirazione di varie Compagnie di Viaggi che pure vantano, nel settore, una esperienza pluridecennale.

Come dicevamo, i prezzi sono particolarmente vantaggiosi: 1800 lire al giorno a persona nei mesi di luglio e agosto, e soltanto 1300 lire nei mesi della bassa stagione. In un albergo della stessa categoria qui a Rimini spendereste non meno di 2500-3000 lire al giorno. Nel prezzo del soggiorno sono compresi: vitto, alloggio, servizio, cabina e tende sulla spiaggia, tassa di soggiorno e assistenza turistica. L'organizzazione è inoltre convenzionata con vari negozi del luogo che offrono degli sconti speciali agli ospiti del DLF e perfino con alcuni medici che praticano tariffe bassissime (1000 lire a visita). Insoma hanno pensato a tutto.

Mentre parliamo con Spina, Antonella gli porge una lettera. Viene dalla Svezia... E' la prima prenotazione per l'estate del 1962.

* * *

Sulla spiaggia dell'Hotel Nord-Est Paul Gessant si gode le ultime ore di vacan-

**... alberghi modernissimi. Una giovane cliente del Nord-Est**

**Le difficoltà della lingua non impediscono al nostro inviato di intervistare questa simpatica famiglia olandese**

**Operazione Cambio all'Ufficio Turistico di V.le Biella. L'assistenza agli ospiti è premurosa e completa**

za. Parte oggi stesso per Limoges dove è Ingegnere del IV Arrondissement de la Voie, che corrisponde pressappoco a un nostro Reparto Lavori. Accanto a lui M.me Therèse, sua moglie, allungata sulla sdraia, sta prendendo coscienziosamente la tintarella. Michèle e Patrick Gessant giocano allegramente con Silvana e Carletto, i due brunissimi rampolli di un Capo Tecnico pugliese. Come facciano quei quattro bimbi a capirsi, per noi adulti rimane un mistero. Fatto sta che si intendono a meraviglia e in una settimana sono diventati amiconi.

I Gessant sono entusiasti dell'organizzazione, del mare, di tutto. Il loro unico rammarico è quello di essersi prenotati per una sola settimana.

« L'anno prossimo — ci dicono — faremo il possibile per rimanerci un mese intero ».

* * *

Nella sala di soggiorno del Nord-Est avviciniamo un signore in shorts, alto alcuni metri, assorto nella lettura. E' il Dott. Ercole Bonacina, rappresentante del personale in seno al Consiglio d'Amministrazione delle FS.

E' qui per una breve vacanza con la moglie e i figli Edgardo e Cristina. Anche lui è entusiasta dell'iniziativa e ce ne sottolinea i positivi aspetti sociali. «Oltretutto — ci dice — essa ha il merito di mettere a contatto ferrovieri di qualifiche diverse, al di fuori di quelli che sono i normali rapporti di servizio e ciò contribuisce senza dubbio a una più vera e profonda conoscenza tra gli uomini della nostra Azienda ».

Il dott. Bonacina si augura che si possa assistere ad un rapido fiorire di analoghe iniziative in tutto il nostro Paese, e in particolare nel Meridione.

« Estesa su vasta scala — conclude il Dott. Bonacina — questa forma di turismo sociale potrebbe servire di base per quella pianificazione delle vacanze che è una delle esigenze più sentite del mondo moderno ».

* * *

Sul pullman che li riporta alla stazione, oltre ai Gessant ritroviamo Monsieur e Madame Buelens, M.lle Janine Pailletteau, l'ing. Deenik, olandese con la famigliola, Herr Goldestein con la moglie: una simpatica coppia di sposi in viaggio di nozze e tanti altri... Antonella, Judith e Maria Luisa sono solo in tre, ma si fanno in quattro per sistemarli rapidamente nei posti prenotati. Mentre il treno si allontana gridano il loro festoso saluto in quattro lingue: Good bye, Au revoir, Auf wiedersehen, Arrivederci! C'è appena il tempo di prendere un caffè e già l'altoparlante della stazione annuncia: E' in arrivo sul secondo binario il direttissimo dal Brennero! — Si ricomincia.

**Marcello ANGELA**

## ATTUALITÀ

FIRENZE

*Gli allievi dei corsi di pianoforte, istituiti presso il Dopolavoro Ferroviario di Firenze, hanno svolto l'annuale saggio musicale davanti a un numeroso pubblico che ha molto applaudito i giovani esecutori. Il Direttore Compartimentale, Ing. Bagnoli, si è vivamente complimentato con la direttrice dei corsi, Prof. Di Pillo, e con gli allievi, per la buona riuscita della manifestazione.*

* * *

*Nei Campionati Nazionali Italiani di pesca sportiva, svoltisi a Livorno, la prima squadra del DLF di quel centro, composta dai soci Gino Quaglierini, Bruno Quaglierini, Enzo Caluri, Dino Cantini e Gino Meini, si è classificata al secondo posto, aggiudicandosi una artistica targa ed una coppa.*

MILANO

*Organizzata dal DLF di Cremona, ha avuto luogo una delle più importanti manifestazioni bocciofile nazionali, il trofeo* Donato, *istituita per ricordare cinquanta ferrovieri caduti nel corso di un bombardamento aereo, sulla città. 481 coppie di giocatori hanno preso parte alla competizione.*

TORINO

*Alla presenza del Direttore Compartimentale ing. Funghini, dell'Assessore comunale per lo Sport, di un rappresentante del C.O.N.I. e di altre Autorità ferroviarie e cittadine, è stata inaugurata ad Asti la nuova sede estiva del D.L.F..*

*La nuova opera, è costata quasi 12.000.000 e comprende: una nuova pista da ballo; un bocciodromo con 12 campi di gioco che sono, a giudizio dei dirigenti dell'U.B.I., i migliori del Piemonte; due campi da tennis con annesso muretto per gli allenamenti; un piccolo caseggiato per gli spogliatoi ed i servizi igienici vari; altalene, scivoli, piste di sabbia per i bambini; una artistica vasca con zampillo e numerose aiuole.*

*Nel contempo si è provveduto anche all'ampliamento e all'ammodernamento dell'impianto di illuminazione ed alla sistemazione di un diffusore stereofonico per l'orchestra.*

*Durante la cerimonia sono state pure consegnate otto medaglie d'oro ad altrettanti nostri pensionati che, contribuendo alla realizzazione delle opere inaugurate, hanno dimostrato un particolare attaccamento al D.L.F. astigiano.*

TRIESTE

*Alla presenza delle Autorità cittadine e di funzionari dell'Azienda, è stato inaugurato a Pontebba un complesso di 4 campi di bocce realizzato dal locale DLF.*

*Le prestazioni di manodopera sono state fornite gratuitamente da parte dei soci, i quali hanno così donato alla Istituzione circa 2500 ore lavorative.*

## A QUOTA 28

**Da questo numero « Voci » esce a 28 pagine, compiendo così un'altra notevole tappa nel suo cammino che, come i lettori ricorderanno, ebbe inizio il 1° gennaio 1955 da « quota » otto pagine. Il problema dello spazio, col quale la Redazione si collutta fin dalla nascita del Periodico, non può certo dirsi risolto; ne occorrerebbe molto di più per rispondere alle giuste sollecitazioni che da ogni parte ci pervengono.**

**Tuttavia, qualcosa si potrà fare per accogliere alcune tra le più pressanti istanze dei nostri Corrispondenti locali e dei lettori, e prime tra tutte quelle che chiedono un giornale più arioso, più generosamente illustrato e composto in corpi tipografici di più agevole lettura.**

**Speriamo che il nostro pubblico gradisca il passetto in avanti e gradisca anche il piccolo progresso della copertina, stampata su carta di migliore qualità.**

**Sono piccole cose, ma sono state realizzate con fatica e perciò valgono e le dedichiamo affettuosamente ai nostri lettori.**

1

*Per raccogliere queste immagini dei vostri bimbi, abbiamo percorso 4.500 chilometri dalle Alpi all'Aspromonte, dal Gargano alla Sardegna. Abbiamo visitato sei delle sedici Colonie marine e montane dell'Opera di Previdenza e scattato centinaia di fotografie.*

*Avremmo voluto visitarle tutte ma le esigenze del giornale non ce l'hanno consentito. Dovunque abbiamo trovato un'accoglienza cordiale e festosa sia da parte dei bimbi sia da parte del personale. Di questo lungo viaggio attraverso l'Italia ci resta nella mente un caleidoscopio di volti sorridenti e felici. Abbiamo avvicinato centinaia di Pierini, di Carletti, di Luigini, di Margherite, di Marise, di Patrizie. Tutti belli, sani, vivacissimi*

*Ci resta un'impressione indimenticabile di gioia di vivere e di spensieratezza e, allineati sul nostro tavolo di redazione, i sei fischietti che abbiamo sottratto, a titolo di souvenir, alle sei simpatiche Direttrici. Ad Esse, alle altre Direttrici che non abbiamo avuto la fortuna di conoscere (e di derubare) e a tutto il personale delle Colonie, vada la nostra e la vostra gratitudine. I vostri bimbi sono in buone mani. Siatene certi.*

# AI MONTI E AL MARE GIOIA

**TESTO E FOTO DI N. COPPOLA E F. SORRENTINO**

2

3

4

6

**1** Ogni mattina, nelle 17 Colonie dell'O.P. ha luogo l'alzabandiera. E' una cerimonia semplice e suggestiva, sfrondata da ogni compiacimento retorico e da ogni atteggiamento marziale. La vita in Colonia non ha nulla di militaresco. Si svolge secondo una regola e un orario studiati perché i piccoli ospiti possano trarre dal soggiorno il maggior beneficio. Guardate questo trombettiere di Ballabio: paffuto e rubicondo com'è, vi sembra forse un guerriero?

**2** Ha divorato in un baleno la colazione del mattino e sorride contento di essere arrivato primo. E già pensa ai giochi che lo attendono nel giardino della colonia di Golfo Aranci.

**3** Queste bambine invece mangiano con maggiore compunzione. Guardate con quanta grazia portano il cucchiaio alla bocca. Ma non hanno meno appetito del maschietto. Solo si controllano di più: sono già delle signorinette.

**4** Dopo la prima colazione, un'accanito incontro di pallacanestro. Tanto per non sprecare la mezz'ora che li separa dalla passeggiata al Bosco delle Fate. Siamo a Gambarie, sull'Aspromonte, a 1300 metri sul livello del mare.

**5** C'è invece chi preferisce occupare il tempo in attività più tranquille. Sono i piccoli giardinieri di Ballabio che curano con amore le piante e i fiori della

9

8 L'assistenza sanitaria e continua e scrupolosa. Medici specialisti e infermiere diplomate seguono i fanciulli dal loro ingresso in colonia fino al loro ritorno a casa. Fortunatamente i loro interventi più gravi consistono nell'applicazione di un cerotto su una sbucciatura al ginocchio, come in questa scena ripresa a Golfo Aranci.

# DI VIVERE

Dalle pagine del nostro Giornale questo bambino di S. Menaio Garganico manda un saluto ai compagni di tutte le colonie e, anche a nostro nome, grida loro un festoso:

**"ARRIVEDERCI L'ANNO PROSSIMO"**

5

10

7

loro Colonia. Ma non lasciatevi ingannare da questa scenetta bucolica...

6 ... la loro calma era solo apparente. Dieci minuti dopo, indossate le maglie della squadra del cuore, i ragazzi di Ballabio danno vita ad un piccolo derby di calcio. Inter e Milan concluderanno alla pari, 2 a 2.

7 Maria Lavarini — al centro — fra l'economo e la dott.sa Scuracchio, medico della colonia è la direttrice di Ballabio. E' una donna intelligente, sensibile e preparata. Ha un solo difetto: fa il tifo per l'Inter. Durante la partita ha favorito in modo sfacciato la sua squadra...

9 Si tratta del resto di un'operazione che può essere eseguita con successo anche da questa volenterosa crocerossina durante una passeggiata in montagna: il paziente sembra un po' preoccupato ma fra cinque minuti avrà completamente dimenticato questo piccolo infortunio sul... lavoro.

10 La passeggiata per i boschi e sui prati riempie gran parte della mattinata nelle colonie montane. Ecco la biondissima e graziosa vigilatrice Giovanna Bombelli alla testa di una squadra di piccoli alpinisti che muove all'attacco del « Lastrone ». Non si tratta di un « sesto grado » ma di una piacevole escursione in cerca di ciclamini.

11

**11** Alle 10,30, sulle spiagge dell'Adriatico e del Tirreno, migliaia di bambini impazienti aspettano il « via libera » per il bagno. Quando arriva il segnale, via! Sembra la Carica dei 600. Il mare diventa in un attimo un ribollìo di schiuma e l'aria si riempie di grida gioiose. E' uno spettacolo straordinariamente festoso che anche i villeggianti si fermano ogni giorno a guardare...

**12** Sulle rive dello splendido Golfo degli Aranci, l'acqua è bassissima. Arriva appena al ginocchio ma questo tritone prende ugualmente le sue brave precauzioni.

**13** Molto più audaci questi due « sub » che si scambiano le loro impressioni sulla vita degli abissi. In realtà le loro immersioni raramente superano i trenta centimetri.

**14** Cosa cercano questi tre giovanotti? Il tesoro di Morgan il Pirata o più semplicemente una conchiglia? Ma il mare di S. Menaio non è quello dei Caraibi e pertanto propendiamo per la seconda ipotesi. Sì, sono proprio conchiglie quelle che cercano, oggetti straordinari che mostreranno con orgoglio alla mamma e ai compagni rimasti in città come documentazione della loro bella vacanza.

**15** Tutti volevano essere fotografati a S. Menaio Garganico e ogni volta che tentavamo di inquadrare due o tre bambini ce ne trovavamo davanti almeno cinquanta. Alla fine hanno vinto loro: ed eccovi questo gruppo o meglio questo mucchio vociante di piccoli, vivacissimi bambini pugliesi.

**16** Al mare come ai monti le vigilatrici vigilano. Non perdono un istante di vista i vostri piccoli. Ognuna di esse ne ha in consegna una ventina. Durante le passeggiate sono dominate dal terrore di smarrire uno dei bimbi loro affidati. Ma ciò non è mai successo. E neppure è successo che tornassero in colonia con un bambino in più: magari un piccolo villeggiante aggregatosi alla loro squadra.

**17** Le vigilatrici sono tutte insegnanti diplomate. Sono affettuose e sensibili e hanno una pazienza infinita. Siamo a Riccione: queste bimbe, raccolte attorno alla loro signorina ascoltano la vecchia meravigliosa fiaba di Cenerentola.

**18** Guardate con quanta attenzione queste bambine di Bellaria ascoltano una signorina che sta insegnando loro le parole di una nuova canzone. Ne abbiamo ascoltate molte; e alcune importate dalle bambine stesse che prendevano amabilmente in giro le loro vigilatrici.

**19** Mentre i bimbi sono al mare o in passeggiata nelle cucine si lavora a ritmo serrato per il pasto di mezzogiorno. Il cibo è sano, abbondante, nutriente. L'alimentazione è dosata scientificamente in base a tabelle dietetiche che tengono conto delle diversità climatiche delle varie colonie. I bimbi stanno per arrivare: bisogna far presto.

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

**20** La spiaggia sembra deserta. Questa bambina ha avuto una « panne ». Una scarpetta slacciata. Sarà questione di qualche attimo e poi tutta una corsa per raggiungere le compagne, che già si stanno avviando al refettorio. Per tre ore hanno immagazzinato sole e ossigeno, ora hanno una fame da lupi.

**21** Il tradizionale augurio di buon appetito in questo caso è assolutamente pleonastico. Al termine del loro soggiorno tutti i bambini saranno aumentati di peso. Chi un chilo, chi due. Qualcuno anche di più come questa « pacioccona » di Bellaria.

**22** Dopo la siesta pomeridiana di nuovo in giardino per i giochi più svariati: si corre, si salta, si grida. Le bambine di solito preferiscono passatempi più tranquilli come queste di Gambarie che si divertono con un gioco di abilità con cinque sassi colorati...

23

**23** Calano le prime ombre della sera e la calma dell'ora smorza la vivacità dei bimbi che poco a poco abbandonano i giochi più rumorosi e si raggruppano in piccoli capannelli o si isolano per una serena lettura.

**24** E' anche l'ora che spinge alle confidenze, a uno scambio di impressioni sugli avvenimenti della giornata o sui programmi per l'indomani. Che cosa avranno da dirsi queste due biricchine di Bellaria? Forse stanno macchinando un tiro mancino da giocare alle bimbe di un'altra squadra.

**25** Prima di mettersi a tavola per la cena, volenti o nolenti, bisogna dedicare qualche minuto alle pulizie personali. Alla pulizia dei bimbi e dell'ambiente, vengono dedicate particolari cure. Ogni colonia dispone di moderni impianti igienici (bagni, docce, lavabi) tutti tenuti scrupolosamente in ordine e perfettamente funzionanti.

24

25

26

27

**26** Dopo cena viene distribuita la corrispondenza. Quanta gioia ricevere una lettera da casa! La si legge quattro o cinque volte di seguito e si vorrebbe che non finisse mai.

**27** Alle nove tutti a letto! C'è chi si addormenta di colpo e chi sente il bisogno di qualche scorribanda fra i lettini delle compagne. Ma fra qualche minuto sarà nel mondo dei sogni anche lei.

**28** Ore nove e trenta. In tutte le diciassette colonie dell'Opera di Previdenza si dorme della grossa. A Bellaria come a S. Menaio, a Golfo Aranci come a Gambarie e Ficuzza come a Limone, a Ballabio come a Riccione e a Pian di Doccia. Buonanotte bambini!

28

**AVVERTENZA**

**I bimbi che si riconosceranno nelle foto pubblicate possono scrivere entro il 31-10-1961, alla Redazione indicando il numero della foto che interessa. Oltre a riceverne in dono una copia, concorreranno all'estrazione di sei premi, uno per ogni Colonia visitata dai nostri inviati. I genitori dei bimbi (e così il personale delle Colonie) che furono fotografati a Bellaria, Riccione, S. Menaio, Gambarie, Ballabio e G. Aranci, e le cui foto non sono state pubblicate, possono venire a trovarci in Redazione. Saremo lieti di donare loro una copia della foto desiderata.**

# NOTIZIARIO DI VILLA PATRIZI

## AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, riunitosi sotto la presidenza del Ministro dei Trasporti, on.le Spataro, ha deliberato l'effettuazione di numerosi lavori ed acquisti tra cui si segnalano:

— la 5ª fase dei lavori relativi alla nuova stazione di Milano P.N.;

— la ricostruzione in sede deviata del ponte fra le stazioni di Tusa e di S. Stefano di Camastra (linea Palermo-Messina);

— la sistemazione degli impianti di sicurezza e segnalamento delle stazioni della tratta Locri-Reggio Calabria;

— la sostituzione del segnalamento semaforico di protezione delle stazioni delle linee Bari-Taranto-Metaponto e Brindisi-Lecce;

— la sistemazione del Bivio S. Polo della linea Trieste-Udine-Tarvisio;

— la costruzione di opere di difesa dal mare fra le stazioni di S. Giovanni Barra e di Torre Annunziata;

— la costruzione di un sottovia nella stazione di Eranova (linea Battipaglia-Reggio Calabria) e di un sottopassaggio pedonale nella stazione di Mondolfo-Marotta (linea Bologna-Ancona).

— la costruzione di una nave-traghetto tipo Reggio;

— l'acquisto di 30 automotrici termiche e di due veicoli anfibi strada-rotaia per la revisione delle linee di contatto T.E.;

— la sistemazione generale della Squadra Rialzo e il completamento dell'impianto di un A.C.E. nella stazione di Venezia S. Lucia;

— la ricostruzione del ponte sul Torrente Strongoli e di altri ponticelli della linea Metaponto-Reggio Calabria;

— la ricostruzione di tre nuovi binari nella stazione di Bologna-Ravone;

— la dotazione di circuiti di binario di stazionamento in 42 stazioni della linea Battipaglia-Reggio Calabria;

— la sistemazione ed il potenziamento degli impianti telegrafonici della tratta Bolzano-Fortezza;

— la sistemazione e centralizzazione degli impianti di riscaldamento del Deposito Locomotive di Bologna C.le;

— la costruzione di un sottovia al km. 99+050 e di un sottopassaggio pedonale fra le stazioni di Lavagna e di Cavi, della linea Genova-La Spezia;

— la sopraelevazione di alcuni padiglioni della sede del Ministero dei Trasporti;

— costruzione di 2 fabbricati per complessivi 16 alloggi a Golfo Aranci per il personale addetto al servizio delle navi-traghetto.

— stanziamento di ulteriori fondi per l'esecuzione di una terza fase di lavori per l'entrata in funzione della « Casa di Riposo del Ferroviere ».

Fra gli altri notevoli provvedimenti di altra natura presi in esame, sono stati pure approvati:

— la modifica di 6 elettrotreni ETR 200 a tre elementi in ETR a quattro elementi;

— l'impianto di un secondo binario d'incrocio nella stazione di S. Lorenzo Cipressa;

— il nuovo Regolamento per la circolazione dei treni;

— ordinamento del Compartimento di Verona;

— istituzione, con sede a Paola, di una « Sezione Nuovi Impianti », alle dipendenze della Divisione Impianti Elettrici di Reggio Calabria.

Il Consiglio di Amministrazione ha inoltre esaminato, esprimendosi favorevolmente, numerosi provvedimenti riguardanti il personale.

Fra i più importanti sono da segnalare:

— schema di disegno di legge concernente le piante organiche del personale;

— uno schema di disegno di legge concernente l'istituzione di promozioni a ruolo aperto;

— schema di disegno di legge concernente modifiche alle « Disposizioni sulle competenze accessorie »;

— **Premi di fine esercizio** 1960-61, la cui concessione è stata disposta in favore di tutti i dipendenti meritevoli, a riconoscimento delle benemerenze acquisite e non altrimenti compensate nel corso dell'esercizio stesso;

— **Promozioni a ruolo aperto** ad Ispettore di 1ª cls. con decorrenze varie comprese tra il 1° marzo 1959 ed il 1° dicembre 1961;

— **Promozioni ad honorem** in favore del personale direttivo e di concetto collocato a riposo nel corso dell'anno 1960;

— **Convenzioni d'imbarco** per il personale delle navi-traghetto adibite al servizio con la Sardegna;

— **Trattamento di competenze accessorie** al personale delle navi-traghetto in servizio sulla linea Civitavecchia-Golfo Aranci.

— **Proroga** al 30 giugno 1962 dell'**indennità fissa mensile** per il personale del Servizio Lavori e Costruzioni addetto ai lavori di raddoppio della linea fra Rio Maggiore e Framura.

— **Bandi di concorso pubblici a:**

75 posti di Ispettore in prova fra laureati in Ingegneria;
200 posti di A. Applicato in prova;
200 posti di Capo Stazione e 200 posti di Capo Gestione in prova;
6 posti di Ispettore in prova fra abilitati all'esercizio della professione di medico-chirurgo.

— **Bando di concorso interno** ad Ispettore di 1ª cls. con decorrenza 1-1-1959;

— **Graduatorie di merito** dei pubblici concorsi a:

12 posti di Ispettore in prova fra laureati in Economia e Commercio;
8 posti di Ispettore in prova fra laureati in Giurisprudenza;
6 posti di Ufficiale Macchinista in prova;
3 posti di Ufficiale Navale in prova;
35 posti di Marinaio in prova;
3 posti di Carpentiere in prova;
4 posti di Motorista in prova;
2 posti di Carbonaio in prova.

— **Nomina in prova** di 235 e 1030 candidati riusciti idonei oltre i vincitori rispettivamente nei concorsi pubblici a 400 e a 4500 posti di Sottocapo delle stazioni e di Manovale.

— **Inquadramento nel personale direttivo** di 78 dipendenti ex combattenti laureati che hanno terminato con esito favorevole il periodo di esperimento pratico previsto dall'art. 4 1° comma della legge 471/1958.

— Retrodatazione ai sensi dell'art. 5 della legge 471/1958 di n. 4 promozioni conferite con decorrenze varie ai altrettanti dipendenti ex combattenti della guerra 1940-45 od assimilati.

Il Consiglio di Amministrazione si è pure pronunciato favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie ed ha esaminato, inoltre, vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riapertura di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio e riammissioni in impiego.

### PRENOTAZIONE OBBLIGATORIA SU TRENI E.T.R. E T.E.E.

E' stato rilevato che su treni composti di materiale leggero (ETR e TEE), soggetti a prenotazione obbligatoria e quindi a contingentamento di posti, accedono talvolta, senza aver prima provveduto a prenotare il proprio posto, agenti in possesso di carta di libera circolazione o di biglietti di servizio serie As e Bs.

Poiché ciò può contribuire a creare difficoltà nella materiale occupazione del posto ad altri viaggiatori che, pur essendosi tempestivamente assoggettati al pagamento della tassa di prenotazione, oltre che del prescritto supplemento, possono così trovarsi in condizioni di disagio per il conseguente affollamento delle piattaforme ed ingombro dei corridoi, si è disposto che il personale si astenga dal prendere posto sui treni su indicati, salvo casi del tutto eccezionali connessi con inderogabili esigenze di servizio, e dopo aver soddisfatto l'obbligo della prenotazione, prenotazione che gli agenti in attività di servizio, muniti di carta di libera circolazione oppure di biglietto serie As o Bs di 1ª classe, possono — com'è noto — effettuare gratuitamente. (Circolare AG. 3.2/4912/1 del 28-6-1961).

### TRASPORTO GRATUITO DELLE AUTOMOBILI

Come è noto con circolare n. PAG 12/2/21800/B del 23-9-1957 è stato chiarito che il trasporto gratuito sulle F.S. delle automobili di accertata proprietà di agenti ferroviari, in base al libretto di circolazione, compete nei soli casi di cambiamento di residenza in seguito ad assunzione in servizio, a trasloco per motivi di servizio o per domanda soddisfatta, ed a cessazione definitiva dal servizio.

In relazione ora a quesiti proposti, tendenti a conoscere se alle suddette disposizioni possa, in via di eccezione, derogarsi, è stato precisato che la concessione predetta, essendo prevista da una norma di legge (art. 16 D.C.A.), ha carattere di assoluta inderogabilità; è quindi da escludere in ogni altra ipotesi che non possa essere fatta rientrare fra quelle summenzionate. (Circolare AG. 3.2/7100l del 4-7-1961).

# PREMIO GUIDO MAZZALI

**Tutti coloro che desiderano segnalare alla Segreteria del Premio GUIDO MAZZALI - L'UFFICIO MODERNO - Milano, Via Cosimo del Fante 10 - i nominativi dei probabili aspiranti all'assegnazione della grande medaglia d'oro, sono pregati di farlo entro il 31 ottobre 1961.**

**Il Premio, sorto per iniziativa della rivista « L'Ufficio Moderno » e consistente in una grande medaglia d'oro, verrà assegnato entro il 31 dicembre 1961, al pubblicista che durante l'anno si sia maggiormente distinto come direttore-compilatore o redattore di una pubblicazione aziendale (house-organ) o di categoria oppure come collaboratore di una campagna pubblicitaria di notevole livello, con la redazione di testi, creazione di slogan, ideazione di motivi fondamentali.**

**La commissione che assegnerà il premio è presieduta dall'on. Prof. Roberto Tremelloni ed è costituita dai Signori: Massimo Alberini, Lorenzo Manconi, Antonio Palieri, Gino Pestelli, Dino Villani, Ignazio Weiss. Segretaria: Gin Racheli.**

**Il Capo Stazione Superiore, 1° Aggiunto di Roma Termini, cav. Armando Moggi, ha lasciato in questi giorni il servizio per limiti di età. Superiori, colleghi ed amici, riuniti in un'atmosfera di grande cordialità, hanno voluto offrirgli un rinfresco di commiato. Nel corso della simpatica riunione hanno parlato il Direttore Compartimentale ing. Gervasio, il vice Capo Divisione Movimento dr. Falcone e il Capo Stazione Sovraintendente titolare di Roma Termini comm. Alteri, ricordando la lunga preziosa opera prestata all'Azienda, le nobili doti d'animo del festeggiato, al quale è stata quindi consegnata una artistica pergamena con medaglia ricordo. All'amico Moggi, che sappiamo anche nostro assiduo lettore, gli auguri affettuosi di « Voci ». (Nella foto: al centro il festeggiato e alla sinistra il Cappellano Comp.le don Brazzano).**

## ANCONA

● **A Pescara è stato festeggiato** da superiori, colleghi ed amici il Titolare di Pescara Centrale, Capo Stazione Superiore Sebastiano Marconicchi, posto in quiescenza per limiti di età. Agli auguri della famiglia ferroviaria locale, uniamo quelli del nostro giornale, altrettanto fervidi e cordiali.

● **Binario dieci** - Gianfranco Girolami, figlio dell'Alunno d'Ordine a.p. Lorenzo, in servizio nella stazione di Civitanova Marche, ha felicemente sostenuto gli esami di Abilitazione Tecnica per geometri, conseguendo la media dell'otto. Rallegramenti ed auguri.

**A. Rosso**

## BARI

● **Il nostro dinamico** *Corrispondente da Bari, Ispettore Principale dr. Nicola Zingarelli — che entrò a far parte della famiglia di « Voci » all'inizio del 1955 — è stato recentemente nominato Capo della Segreteria della Direzione Compartimentale barese.*

*Al simpatico Nicola i rallegramenti affettuosi del corpo redazionale, degli amici e colleghi, con tanti sinceri auguri di buon lavoro.*

* * *

● **Il giovane Vincenzo Vadacca,** figlio dell'ing. Domenico, Ispettore Capo della Divisione Materiale e Trazione, si è aggiudicato il premio di L. 100.000, intitolato alla memoria del compianto ing. Basevi e patrocinato dal Collegio degli Ingegneri Ferroviari. Alla presenza dei Capi dei Servizi, il Sottosegretario on. Volpe, ha consegnato al Vadacca, in Roma, nel corso di una simpatica cerimonia, l'ambito premio. Rallegramenti.

● **Il Coadiutore Pr.le, Francesco Piccininni,** della Segreteria Compartimentale, nella prima giornata delle regate veliche internazionali si è classificato al primo posto nella classe « Dinghy » e gli è stata assegnata la Coppa del Mediterraneo. Sempre il Piccininni nelle Gare Internazionali, classe « Dinghy » si piazzava al secondo posto, riconfermando in pieno le sue brillanti doti di velista. Bravo Francesco! Il plauso e l'augurio di tutti i tuoi colleghi.

● **Vito De Fano, Coadiutore Pr.le** presso la Divisione Ragioneria, in un recente « Certamen dialettale » si è aggiudicato il primo premio per una sua ottima composizione dialettale. Vivissimi rallegramenti.

● **Il Coadiutore Capo Felice Scozia** della Segreteria Particolare del Direttore Compartimentale, ha lasciato il servizio per limiti di età. Il dr. Desiati, Capo della Segreteria, unitamente a Funzionari ed Impiegati, hanno voluto festeggiare il neopensionato, ricordando le benemerenze acquisite dal caro Felice, al quale è stato offerto un dono ricordo. Pure la gentile signora Margherita Molinari, della Divisione Commerciale e Traffico è stata festosamente salutata in occasione della sua recente quiescenza. Anche i seguenti Agenti, posti in quescenza per limiti di età, sono stati festeggiati nei singoli impianti di appartenenza: Capo Stazione Pr.le Raffaele Mundi di S. Severo; Controllore Viaggiante Pr.le Ludovico Sardellone, del Dep. Pers. Viagg. di Bari; Macchinisti di 1a Cl. Mario Sebastiano e Giovanni Marasco, del Dep. Locomotive di Foggia; Verificatore Arcangelo Dell'Anna del Dep. Loc. di Taranto; Aiutante Salvatore Tranchina e Ausiliario Francesco Paolo Maraglino, della Stazione di Taranto; Assistenze Vincenzo Cassotta e Manovratore Capo Raffaele Petruzzelli, della Stazione di Bari Centr.le; Capo Treno di 1.a Cl. Luigi Bascià, del D.P.V. di Lecce; Operaio qualificato Raffaele Rollo, dell'Officina Carica Accumulatori di Lecce e Macchinista di 1.a Cl. Luigi Nitti, del D.L. di Taranto. A tutti gli auguri più fervidi di felice quiescenza.

● **Marcia Nuziale,** per Michele Piccolo, Operaio alla Sottostazione Elettrica di Cerignola Campagna e per la gentile Signorina Maria Dipace. Rallegramenti ed auguroni.

● **Cicogna Express** - La cicogna si è posata per la terza volta sulla casa del dr. Davide Damiani, Dirigente Amministrativo del nostro Ispettorato Sanitario, e della dr. Anita Farachi, deponendovi un fiore di bambino, a cui è stato imposto il nome di Gaetano; Marianna, al Capo Stazione Edoardo Miano di Rocchetta S. Antonio; Daniela, al dr. Silvio Del Gatto della Divisione Ragioneria; Vito, al Coadiutore Pr.le Giovanni D'Addario della stessa Divisione. Felicitazioni ai genitori ed auguri ai neonati.

● **Binario dieci** - Ester Montemarani, figlia del geom. Pierino, Funzionario della Sezione Lavori di Foggia, ha conseguito la licenza media presso la Scuola « Carducci » con brillante votazione di 8 e 9. Anche Rocco Pagliaccio, figlio del Capo Deposito Rolando, del Deposito Loc. di Foggia, ha sostenuto brillantemente gli esami di terza media, con votazione ottima: media 8,5. Ai giovani studiosi ed ai genitori felici i nostri rallegramenti vivissimi. Con voti 110 e lode si è laureato in Economia e Commercio il Conduttore Antonio Cefialiello, del Deposito Personale Viaggiante di Taranto. Al caro amico, che onora l'Azienda anche negli studi, porgiamo i più affettuosi rallegramenti.

Anche i fratelli C. Antoni, Isa e Marco Quatraro, figli del Manovale Giacomo Quatraro in servizio a Chiatona (Taranto), sono stati tutti promossi alla sessione estiva, rispettivamente alla 3.a Media, 4.a Elementare e 2.a Elementare, con una soddisfacente votazione. Rallegramenti a tutti con l'augurio di sempre maggiori affermazioni. Infine, il piccolo Claudio Lecci, figlio del Capo Stazione di 1.a Cl. Michele, della Stazione di Foggia, è stato promosso alla 3.a Elementare con tutti dieci! Per le spiccate doti di diligenza e di

profitto, Claudio ha avuto dalla Direzione Didattica della sua Scuola un libro — L'Angelo Custode — con la seguente dedica: « Al piccolo Claudio Lecci, quale premio per aver meritato dieci in tutto ». Bravo Claudio: ci rallegriamo con te e con il tuo papà per queste brillanti affermazioni.

**N. Zingarelli**

## BOLOGNA

● Il Macchinista di 1.a Cl.a.r., Dante Argazzi di Bologna, è stato calorosamente festeggiato da amici e conoscenti, che hanno voluto ricordare nel corso di una cordiale cenetta, la sua lunga attività al servizio della rotaia.

**A. Sensi**

## CAGLIARI

● **Nell'amena località di Quercianella** (Livorno), si è svolto un corso di formazione sulle Relazioni Umane per 40 ferrovieri sardi. Dopo le interessanti relazioni, tenute in 4 giorni da Padre Messori S.J. e dal dott. Calabrò, è stato formato il Consiglio di Reggenza del Movimento R.U. in terra Sarda con alla Presidenza il sig. Mario Perniciano, Capo Deposito 1.a classe del D.L. di Cagliari. Al neo-Presidente e a tutti i Consiglieri l'augurio di fecondo lavoro.

● **Nei locali del D.L. di Sassari e Cagliari** hanno avuto luogo anche questo anno, le Feste del Sacro Cuore alla presenza degli Arcivescovi Monsignor Saba e Monsignor Botto. Alla fine delle cerimonie, a cui hanno partecipato le principali autorità cittadine, il Direttore Compartimentale ha rivolto ai presenti e alle autorità il ringraziamento dei ferrovieri per il gradito intervento.

● **La colonia montana di Tempio** ha riaperto i battenti. Alla semplice cerimonia hanno presenziato il Vescovo e il Sindaco di Tempio, nonché numerosi dirigenti compartimentali. A tutti gli intervenuti il Direttore Compartimentale ha rivolto il suo saluto ed ha poi ringraziato le autorità di Tempio per la concessione dei locali, siti in una zona amena e salubre.

● **Uno spaccio viveri « La Provvida »** è stato inaugurato a Bosa (Nuoro) dal Direttore Commartimentale, il quale nel dare inizio all'attività del nuovo negozio ha augurato che esso possa assolvere nel miglior modo alle funzioni cui si prefigge l'iniziativa: azione calmieratrice e assistenziale.

● E' stato collocato in quiescenza il Capo Stazione Principale Luigi Blasina di Sassari. « Voci » porge l'augurio di lunga pensione.

**A. Luchi**

## VIVONO NEL RICORDO
### Caduti sul lavoro

**Comp. di Bologna** - Il Deviatore Lino Ceccarelli, di anni 47, in servizio alla Stazione di Rimini, travolto da una locomotiva. Alla vedova ed ai quattro orfani le espressioni accorate del nostro cordoglio.

## FIRENZE

**(Dal Serv. Materiale e Trazione)**

● **In un tragico** incidente stradale, il 3 corrente, è deceduto Sergio Pradella, di anni 22 studente universitario, figlio dell'ing. Pradella, Capo del Personale del Servizio Materiale e Trazione. Nello stesso incidente riportava numerose ferite Alfredo Diegoli, figlio dell'ing. Manlio Diegoli, Consigliere di Amministrazione della nostra Azienda.

I funerali si sono svolti a Firenze con la partecipazione di autorità, colleghi, amici, dipendenti e conoscenti dell'ing. Pradella. Fra i presenti, oltre al Direttore del Servizio Materiale e Trazione e il Direttore Compartimentale, i Direttori Centrali ingg. Orcorte e Romiti, anche in rappresentanza del Direttore Generale e dei Direttori dei Servizi Personale e Affari Generali.

All'ing. Pradella e ai familiari rinnoviamo l'espressione del nostro sincero dolore. Ad Alfredo Diegoli vadano i migliori auguri di sollecita guarigione.

* * *

*L'ing. Pradella, commosso dalle numerosissime dimostrazioni di affetto ricevute e nel timore di non poter far pervenire a tutti il suo ringraziamento invia, a mezzo di « Voci della Rotaia », l'espressione della propria gratitudine a tutti coloro che hanno preso parte al suo dolore.*

● **Sono stati collocati in** quiescenza, per limiti di età e di servizio, il Segretario Superiore Aldemaro Novelli, il Segretario Tecnico Superiore di 1.a C. Umberto Mazzucconi, gli Applicati Capo Nello Cini e Faliero Bechelli, nonché l'Usciere Capo Napoleone Bacci della sede Centrale del Servizio. A tutti l'augurio di una lunga vita serena.

● **Binario Dieci** - Teresa Maiello, figlia dell'Ispettore ing. Antonio del Servizio Materiale e Trazione, è stata promossa, nella sessione estiva, alla terza Media, con votazione brillante: oltre otto, di media. Brava Teresa, con tanti auguri.

**G. Giuliattini**

**(Dagli Impianti)**

● **Vivamente festeggiati dai** colleghi della Sezione Contabilità Prodotti, hanno lasciato il servizio per limiti di età il Segretario Superiore Umberto Biagiotti, il Segretario Superiore di 1.a Cl. Ilio Vannucci e il Coadiutore Capo Giuseppe Montecchi. Nella circostanza il sostituto del Capo Sezione, dr. Serafini, a nome di tutto il personale dell'ufficio, ha consegnato un ricordo ai neo-pensionati, rivolgendo agli stessi cordiali espressioni di augurio e di saluto.

**Il Macchinista di prima Classe Pietro Peighinu, del Deposito Locomotive di Cagliari, dopo 35 anni di ininterrotto servizio, ha compluto il suo ultimo viaggio di servizio sulla Olbia I.B.-Cagliari, con il direttissimo « Freccia Sarda ». All'arrivo del convoglio a Cagliari, erano ad attendere il collega Peighinu, la moglie, la figlia, superiori e colleghi della Stazione e del Deposito Locomotive. Anche molti viaggiatori, a conoscenza del fatto, si sono uniti agli altri per festeggiare il neo-pensionato. A Pietro Peighinu gli auguri affettuosi di « Voci ».**

● **Binario Dieci** - Andrea Baldi, di anni 8, figlio del Sorvegliante Damiano Baldi, Titolare dell'8° Tronco Lavori di Arezzo, è stato promosso alla 3.a elementare con la media di oltre otto; le gemelle Piera e Paola Frosinini, di anni 11, figlie del Capo Squadra della Linea Annibale Frosinini dello stesso Tronco, hanno superato ambedue gli esami finali del 2° ciclo didattico (5.a elementare), riportando, rispettivamente, la media di 7,25 e 7,37; anche Luigi Galli, di anni 13, figlio del Cantoniere Sinibaldo Gallio, dell'8° Tronco Lavori di Arezzo, ha conseguito la promozione alla 3.a Media, con una lusinghiera votazione: media dell'8. Anche Rosalba Bonacchi, figlia del Segretario Capo Umberto del Deposito Locomotive di Pistoia, ha superato brillantemente gli esami di licenza media presso la Scuola « L. da Vinci », con la media dell'8 abbondante. A tutti bravi, con vivissimi rallegramenti. Infine, Pietro Pavone, figlio del Capo Squadra della Linea Antonio, del 20° Tronco, Cantone 2° di Pontedera, si è brillantemente laureato in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Pisa. Al neo dottore ed in particolare al padre, che sostenne grandi sacrifici pur di assicurare gli studi ai suoi cinque figli, i nostri vivissimi rallegramenti ed i migliori auguri.

**A. d'Errico**

## GENOVA

● **Nel salone delle conferenze** della Direzione Compartimentale, l'ing. Palladini, alla presenza di numerosissimo personale, ha rivolto un saluto di commiato, all'Ispettore Principale cav. Pietro Biamonti, Capo della Segreteria Compartimentale, collocato in quiescenza per limiti d'età, dopo 41 anni di lodevolissimo servizio, sottolineando l'attaccamento al lavoro e la particolare competenza nel ramo amministrativo del valoroso funzionario, il cui collocamento a riposo apre una lacuna non tanto facilmente colmabile.

« Noi ci rivolgeremo ancor a lui — ha detto il Direttore Compartimentale — quando occorra avere delucidazioni in materia di personale, così appassionatamente curata e studiata da questo egregio funzionario ».

Il Biamonti ha ringraziato commosso, fatto segno ad una lunghissima ovazione. Noi gli porgiamo i più cari auguri di bene e di lunga vita.

● **Analoga manifestazione di affetto** si è svolta all'Ufficio Collaudi per il collocamento a riposo del Segretario Superiore Gino Masi al quale inviamo il nostro saluto e i più fervidi voti augurali.

● **Nel primo anniversario** della scomparsa del marito Silvio Seita, già Capo Personale Viaggiante presso il Deposito di Genova P.P., la vedova signora Maria Massocca ricorda ai superiori, colleghi ed amici l'indi-

**Nel corso di una simpatica manifestazione, presenti il Direttore Compartimentale ing. Funghini, numerosi Dirigenti, colleghi e tutte le maestranze del Deposito Locomotive di Torino, è stato porto il saluto di commiato al Capo Deposito Sovrintendente cav. Mario Tamisari, che ha lasciato l'Azienda per limiti di età e dopo 46 anni di servizio. Nato il 13-8-1899 ed assunto nelle F.S. il 24-5-1915 quale Allievo Fuochista, il cav. Tamisari ha percorso brillantemente tutti i gradi della lunga carriera, ricoprendo anche incarichi di grande responsabilità, come la dirigenza del Deposito Locomotive di Torino. Apprezzato per la sua competenza, la rettitudine e la comprensione, lascia la nostra grande famiglia accompagnato dal saluto affettuoso di quanti hanno potuto conoscerlo ed apprezzarne le doti.**

**Ad iniziativa dell'Ufficio Centrale della « Provvida » è stato recentemente aperto al pubblico a Falconara Marittima, nel Compartimento di Ancona, un nuovo negozio viveri situato nella zona centrale dell'importante cittadina adriatica (via 4 novembre, angolo via G. Verdi). L'ampia e luminosa sala di vendita — con annesso magazzino e servizi — e le moderne attrezzature, costituiscono un richiamo alla clientela. Presenti alla cerimonia di apertura, oltre al rappresentante del Direttore Compartimentale, il capo dell'Ufficio Centrale della « Provvida » dr. Biscogli, il Capo del 4° Reparto Centrale dr. Romano, il Sindaco di Falconara M., funzionari e ferrovieri marchigiani.**

mentabile suo consorte, la cui attività professionale fu sempre tanto apprezzata in tutti i vari Depositi presso ai quali lo scomparso ebbe a prestare la sua positiva opera nei tanti anni di servizio.

● **Binario Dieci** - Il Capo Gestione Ernesto Romani, della stazione di Genova S. Benigno, si è laureato in scienze geologiche, discutendo brillantemente la tesi sul seguente tema: « Raddoppio della linea Genova Voltri-Savona ». Al Romani, che ha ottenuto il punteggio di 106, giungano le nostre più vive felicitazioni. Il piccolo Guido, figlio del Segretario Capo Ettore Arlotta della Divisione Lavori, è passato in quarta elementare con la media del nove. Al diligente Guido complimenti ed auguri vivissimi.

● **Marcia Nuziale** - per il Coadiutore Pr.le Ugo Lancini della Segreteria Compartimentale e per la gentile signorina Caterina Maragliano. Ai novelli sposi le più vive felicitazioni.

● **Cicogna Express** - Cristina, al Segretario Angelo Anglani della Segreteria Compartimentale. Alla pupetta e ai genitori i più fervidi auguri.

**A. Battaglia**

## MILANO

● **Presso la sede del D.L.F.** di Milano si è avuto il 4° Raduno degli appartenenti al Gruppo A.V.I.S. Ferrovieri del Compartimento, con la partecipazione, oltreché dei soci, anche di Funzionari dell'Azienda, fra i quali l'ing. Silei, Capo della Divisione Movimento, in rappresentanza del Direttore Compartimentale. Il Raduno si iniziava con la premiazione dei soci benemeriti, a cinque dei quali veniva consegnata la medaglia d'oro (100 trasfusioni) e ad altri quattro una pergamena d'onore. Dopo un rinfresco ed il pranzo, artisti dell'E.N.A.L. Edison si esibivano in una recita nel Teatro del D.L.F. di Palazzo Litta.

● **Binario Dieci** - La Signorina Natalia Arecchi, figlia del Capposito Superiore sig. Carmelo, della Divisione Materiale e Trazione di Milano, si è brillantemente laureata in matematica e fisica presso l'Università di Pavia; Alberto, figlio dello stesso Funzionario, è stato promosso al 2° anno del liceo scientifico, con la menzione onorevole. Anche Antonio Oldani, di anni 14, figlio del Cantoniere Guido Oldani del 5° Tronco, 3° Cantone di Vittuone, ha conseguito, nella sessione estiva, la promozione alla terza Media, con brillante votazione: otto di media, aggiudicandosi, per la seconda volta, una borsa di studio. Rallegramenti vivissimi e tanti auguri.

● **Marcia Nuziale** - Giulio Vannini, Capogestione alla Gestione doganale di Milano Rogoredo, con la signorina Maria Fino. Lazzaro Cavarella, Capo Stazione a Brescia, con la Signorina Fernanda Campana. Annibale Tuveri, del Deposito Locomotive Milano C.le, con la signorina Antonietta Contini. Felicitazioni.

**L. Paina**

## NAPOLI

● **Il Capo Personale Viaggiante** di 1.a Classe, Felice Presta, del Deposito P.V. di Avellino, è stato salutato dai colleghi e dipendenti, perché trasferito agli Uffici del Deposito P.V. di Benevento. Il saluto gli è stato rivolto dal Conduttore Lissa, che è stato allievo del Presta appena entrato nell'Azienda.

● **L'Assuntore Titolare** della Stazione di Padula, Ernesto Gallo, è stato recentemente nominato Cavaliere dell'Ordine Militare ed Ospitaliero di S. Maria di Betlemme, Ordine istituito da Pio II con Bolla « Veram Semper et Solidam » il 19 - 1 - 1459. Vivissimi rallegramenti.

● **E' stato recentemente** posto in quiescenza per limiti di età, l'Operaio Specializzato aggiustatore e motorista Vincenzo Velleca, dell'Autoparco trazione del Deposito Locomotive di Napoli Smistamento, dopo 43 anni di ininterrotto, lodevole servizio. Agli auguri dei superiori e colleghi, uniamo anche quelli affettuosi di « Voci ».

● **Binario Dieci** - Giustino De Luca, figlio del Segretario Superiore Carmine della Divisione Ragioneria, si è laureato col massimo dei voti, in Ingegneria Industriale Chimica, discutendo brillantemente la tesi: « Estrazione liquido-liquido in colonne di gorgoliamento ». Il neo ingegnere ha appena 23 anni ed è già stato richiesto da importati Società industriali. Gli auguriamo molta fortuna e un brillante avvenire. Maria Rosaria, figlia del C.S. 1° a.p. della Stazione di Aversa, Carmine Petillo, si è diplomata, nella sessione estiva, in ragioneria. Brava Maria Rosaria! Rosa Berardone, di anni undici, figlia del Conduttore Biagio Berardone del Deposito Personale Viaggiante di Caserta, ha conseguito la promozione alla 2.a Media con una votazione brillante — tutti otto, — mentre la sorella Anna, di anni 10, ha conseguito la licenza della 5.a elementare con una media di nove. Rallegramenti alle due diligenti sorelle e auguri per sempre maggiori affermazioni.

● **Marcia Nuziale** - per Enzo Tranchino, figlio del Macchinista di 1.a classe Ciro, del Deposito Locomotive di Napoli, e per la giovane maestrina Anna Maria Savelli, figlia del Capo Stazione Pr.le Filomeno. Ai giovani sposi tanti cordiali saluti.

● **Cicogna Express** - La famiglia del Segretario Capo dr. Michele Piscopo, della Segreteria Compartimentale, è stata allietata dalla nascita di un paffuto bimbetto, al quale è stato imposto il nome di Luigi. Anche la casa del collega dr. Eligio Di Stasio, della Divisione Lavori, è stata visitata dalla Cicogna che ha consegnato alla Signora Letizia il piccolo Lanfranco. Ai genitori felici i più vivi ralle-

gramenti ed ai neonati molti auguri. Anche Vincenzo è venuto ad allietare la famiglia del collega Luigi Iodice della Divisione Comm.le. Auguroni.

**D. Manganelli**

## PALERMO

● **Il 15 luglio è stato calorosamente** festeggiato nei locali della Divisione Movimento, il Capo Telegrafista Principale Cav. Francesco La Malfa in occasione del suo collocamento in quiescenza dopo circa 42 anni di servizio. Alla simpatica manifestazione sono intervenuti tutti i Funzionari ed i colleghi della Divisione Movimento nonché numerosi altri amici del festeggiato appartenenti ad altre Divisioni ed alla stazione di Palermo C.le. Il Capo Divisione Movimento ing. Tedaro ha, molto affettuasamente, portato il saluto a nome di tutti elogiando le alte doti morali e le specifiche qualificate competenze del festeggiato il quale, con parole commosse, ha ringraziato tutti.

● **Binario dieci** - Enzo Trio, figlio del Capo Stazione Titolare di S. Agata di Militello, ha superato brillantemente gli esami di licenza di Scuola media Statale, classificandosi il primo assoluto su 100 candidati, con la media di 8/10. Rallegramenti e molti auguri.

**G. Caruso**

## REGGIO CALABRIA

● Ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età, dopo 31 anni di fecondo lavoro, il Medico di Reparto di Paola Cav. Dott. Francesco Misciasci al quale è subentrato il dott. Nicolino Perrotta. I due funzionari sono stati festeggiati, in una cordiale cerimonia, dai ferrovieri di Paola che hanno offerto al dott. Misciasci un simbolico ricordo. Gli auguri di « Voci della Rotaia ».

● Il C.S.P.le Cav. Vincenzo Fortunato, Titolare della Stazione di Praia Ajeta-Tortora, ha lasciato l'Azienda per raggiunti limiti di età, dopo ben 42 anni di encomiabile servizio. Colleghi ed amici si sono riuniti per festeggiare il Fortunato, al quale ha rivolto lusinghiere parole di augurio e di commiato il Capo Reparto Movimento ing. Corrao. « Voci della Rotaia » si associa nell'augurio di lungo e meritato riposo.

● **Binario dieci** - Claudio Sica, di anni 11, figlio dell'Operaio di 1.a Classe Renato Sica, del Deposito di Cosenza, è stato promosso alla seconda Media, con una brillante votazione. Bravo Claudio. Anche tuo fratello Pino, che segue con fraterna ammirazione la tua diligenza allo studio, si unisce a noi nel rallegrarsi e nel formulare per te i migliori auguri. Pino Primo Garcea, di anni 9, figlio del macchinista di 1.a Classe Nicola Garcea del Deposito di Paola, è stato promosso alla 5.a elementare con la media di 9,6. Bravissimo.

● **Cicogna Express** - Raffaele, quartogenito, all'Alunno a.p. Pasquale Nocerino della Stazione di Cetrato. Al felice genitore, alla sua consorte e al piccolo Raffaele gli auguri migliori dei colleghi e dipendenti della stazione e del nostro giornale. Anche la casa del Capo Stazione di 1.a Classe Rocco Soffio della Stazione di Bagnara, è stata allietata dalla nascita del piccolo Carmelo Alberto. Felicitazioni e auguri.

**A. Cremona**

## ROMA

**(Dai Servizi)**

● **Il Presidente della Repubblica,** avvalendosi della facoltà prevista dall'art. 2 dello Statuto dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana, si è compiaciuto di conferire recentemente la Croce di Cavaliere all'Operaio Pietrino Sanna, in servizio presso la Direzione Generale F.S. Il Sanna, che è valente scultore specializzato di una materia prima insolita, l'acciaio, lo scorso anno riportò su di uno spezzone di rotaia il ritratto in rilievo del Presidente Giovanni Gronchi. I colleghi e gli amici si congratulano con il neo Cavaliere, al quale fanno giungere, a mezzo del nostro giornale, i più affettuosi rallegramenti.

● **Per limiti di età** sono stati collocati a riposo il Coadiutore Capo Salvatore Mergè, l'Applicato Pr.le Irma Messere nata D'Argenio e l'Usciere Capo Ernesto Elmi del Servizio Approvvigionamenti. Il nostro cordiale saluto.

● **Binario dieci** - Maria Tricarico, di anni 13, figlia del Capo Cav. Domenico Tricarico della Segreteria del Direttore Generale, ha brillantemente superato gli esami di licenza di Scuola Media statale nella sezione estiva, con la media di 8,25. Brava Maria e tanti auguri per il seguito. Anche Anna Maria Giorgi, figlia dell'Usciere Aurelio Giorgi del Servizio Approvvigionamenti, ha frequentato la 3.a Commerciale tipo « professionale » presso le scuole di Tor Sapienza, conseguendo la media del nove. Rallegramenti vivissimi. (C.C.).

● **Marcia Nuziale** - Il caro amico Giancarlo Mario, Coadiutore Pr.le del Servizio Ragioneria, si è unito in matrimonio, a San Giovanni Rotondo, con la gentile signorina Nella Massa. Felicitazioni ed auguri cordiali.

● **Cicogna Express** - Viviana, è arrivata a rallegrare la casa di Umberto Sponticchia, Assistente di Stazione, distaccato presso il Servizio Movimento. Alla signora Piera, Applicato all'Ispettorato della Motorizzazione Civile per il Lazio, all'amico Umberto le nostre felicitazioni e alla piccola Viviana auguri migliori. Anche la casa del Segretario Pr.le Sebastiano Di Mauro del Servizio Approvvigionamenti è stata allietata dalla nascita della piccola Rita, mentre Carmela ha reso felice la casa del Manovale Michelino Mandrone dello stesso Servizio. Fervidi auguri ai genitori ed alle pupette. Infine, Manuela è stata accolta felicemente in casa del Coadiutore Capo Mario Pallini del Servizio Ragioneria, con il quale ci rallegriamo vivamente, mentre inviamo alla neonata tanti auguri.

● **Immaturatamente sono scomparsi** i colleghi: Applicato Pr.le Felice Carrozza e Applicato Capo Olindo Ferrante, entrambi del Servizio Ragioneria, lasciando un'eco di profondo rimpianto. Alle famiglie le nostre espressioni di cordoglio. (C.L.)

**(Dagli Impianti)**

● **Il Capo Stazione di 1.a Cl.** Comm. Pasquale Salerno, in servizio presso la Stazione di Roma Tiburtina, è stato recentemente nominato Grand'Uff. della Stella al merito dell'Ordine di S. Giorgio d'Antiochia. Felicitazioni.

● **Binario Dieci** - Sandrina Zecchiaroli, nipote del Capo Stazione Teodorico Brandoni dell'Ufficio Economato di Roma Termini, ha superato gli esami della quinta classe elementare, con la media di 8,60. Brava Sandrina! Anche Massimo Mancini, figlio del collega Capo Stazione Pr.le Pasquale, della Segreteria del V. Direttore Generale, ha superato gli esami di passaggio dalla 2.a alla 3.a elementare con la media di dieci Vivissimi rallegramenti. Anche Franca Turchi, figlia del Capo Stazione Principale Guido, di posto a Roma Termini, ha recentemente conseguito, presso l'Ateneo di Roma, la laurea in Farmacia, discutendo con profonda competenza la tesi: « Vitamine ed ormoni in relazione alla vita umana », riportando il punteggio di 110 con lode. Alla neo dottoressa i nostri più vivi auguri. Luigi Rossini, figlio del Macchinista di 1.a Cl. Pasquale, del Deposito Locomotive di Cassino, ha conseguito la licenza di Scuola Media presso l'Istituto « Diamare » di Cassino, con la media di 9/10. Rallegramenti vivissimi.

● **Cicogna Express** - Massimiliano a collega dott. Italo Monti dirigente l'Ufficio Informazioni di Roma Termini. Vivissimi auguri.

**D. Loffredo**

## TORINO

● **Il Direttore** Centrale ing. Mario Fasoli, del Servizio Trazione, il 7 luglio u.s ha presenziato presso l'Officina Materiale Rotabile di Torino le prove al banco su veicoli del nuovo distributori tipo « U » Westinghouse, illustrandone per l'omologazione il funzionamento ad ingegneri e tecnici stranieri dell'U.I.C.

● **E' stato collocato in quiescenza** per limiti di età, il Capo Stazione Principale Achille Romanelli, Titolare di Fossano. Il personale di stazione lo ha simpaticamente festeggiato con un simposio, al quale sono convenuti anche il Capo Reparto Movimento ed il Capo Reparto Commerciale di Cuneo. Quest'ultimo ha rivolto al festeggiato affettuose parole di lode per il servizio prestato e l'augurio di un lungo meritato riposo. Aggiungiamo gli auguri pure del nostro giornale, oltre che per il C.S. Romanelli, anche per gli Operai q. di 1.a Cl. De Leo Saverio e Garrone Ernesto, delle O.M.R., collocati anch'essi a riposo per raggiunti limiti di età e di servizio.

● **Affettuosamente salutato da** Superiori e colleghi ha lasciato il servizio l'Aiutante Osvaldo Montini della Segreteria Comp.le.

● **Nel quadro delle manifestazioni** del 1° Centenario dell'Uni-

ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA chiedete catalogo a colori VR/9 contenente 100 ambienti, inviando L. 120 in francobolli. Mobili d'arte antica. Materassi garantiti a molle Imeaflex. Consegna ovunque gratuita. Pagamenti anche rateali. PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AL PERSONALE F.S. - Scrivere chiaramente: cognome, nome, professione, indirizzo, forma di pagamento gradita ed ambienti desiderati alla MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA - CARRARA.

# TUTTA LA RETE

tà d'Italia, l'Associazione Naz. Mutilati Invalidi e Famiglie dei Caduti delle F.S. ha tenuto a Torino, il 30 luglio u.s., il suo primo congresso nazionale, al quale hanno partecipato i Presidenti di tutti i Compartimenti.

● **Binario Dieci** - Il Segretario Pr.le geom. Sergio Rizzolo, della Segreteria Comp.le, ha conseguito brillantemente la laurea in Economia e Commercio. Vivissime felicitazioni.

● **Marcia Nuziale** - Gabriolo Giovanni, manovale delle O. M.R., e la signorina Domenica Corsini.

● **Cicogna Express** - Paola a Giampiero Abbaneo, Laura a Giuseppe Fornasero, Mauro a Cesare Stangalini, tutti operai q. di 1ª cl. delle O.M.R.

**R. Marello**

## TRIESTE

● **Hanno lasciato il servizio** per raggiunti limiti di età: il Coadiutore Capo Bruno Bertoli della Sq. Rialzo di Trieste C.le, l'Applicato Capo Antonio Bettio della Divisione Movimento, il Macchinista di 1ª cl. Roberto Bozzetti del Dep. Loc. di Trieste C.le, il Csq. Deviatori Achille Cecotti della Stazione di Udine, il Capo treno di 1ª cl. Francesco Carbone del D.P.V. di Trieste C.le, il Deviatore Francesco Di Bernardo della Stazione di Moggio, l'Usciere Capo Giovanni Domini della Divisione Materiale e Trazione, il Capo Stazione P.le Enrico Ferrarin della Stazione di Spilimbergo, il Capo Stazione P.le Vincenzo Floramo della Stazione di Trieste C.le, il Csq. Manovali Giobatta Gasparin del Deposito Loc. di Udine, il Macchinista di 1ª cl. Arturo Giaconi del Deposito Loc. di Udine, il Cantoniere Angelo Madrau del 13º Tronco Lavori di Tarvisio, il Capo Gestione P.le Giuseppe Mihich della Stazione di Trieste C.M., il Macchinista di 1ª cl. Carlo Murarolli del Dop. Loc. di Trieste C.le, il Capo Telegrafista Enrico Principe della Stazione di Trieste C.le, il Coadiutore Capo Vittorio Sighel della Div. Imp. Elettr. il Coadiutore Capo, Giovanni Buttignoni del D.L. di Tireste C.le, l'Applicato Capo Armando Cartago del D.L. di Trieste C.le, il Capo Gestione Sup. Marcello Percovich della Stazione di Trieste C.M., il Macchinista di 1ª cl. Mario Pertot del D.L. di Trieste C.le, il Capo Stazione P.le Dante Remoli della Stazione di Gorizia C.le, il Macchinista di 1ª cl. Vittorio Spagnolo del D.L. di Trieste C.le e il Capo Stazione P.le Giovanni Tumiotto dell'Ufficio D.C. di Udine, il Capo Treno di 1ª cl. Ermenegildo Badin del D.P.V. di Trieste C.M., il Deviatore Capo Giovanni Fantuzzi della Stazione di Portogruaro, i Capi Gestione P.le Giovanni Furlan ed Aldo Orlando, entrambi della stazione di Trieste C.le, il Deviatore Rino Simonetti della stazione di Moggio, il Capo Gestione 1ª cl. a. p. Umberto Xulli.

A tutti gli agenti fervidi auguri del nostro giornale.

● **Binario Dieci** - Maria Adriana, figlia del Capo Rep. Provvida, dott. Ettore Mollo, ha brillantemente conseguito la licenza media, riportando nove in tutte le materie ad eccezione di un sette in italiano. Rallegramenti e vivi auguri.

**L. De Leonardis**

## VENEZIA

● **Con recente decreto del Presidente della Repubblica,** è stata conferita l'onoreficenza di Cavaliere della Repubblica ai Coadiutori in quiescenza, già appartenenti alla Divisione Ragioneria di Venezia, Giacomo Buffolo, Aldo Cossato ed Attilio Robassa. Le nostre felicitazioni.

● **Il personale della stazione** di Padova Centrale, riunito presso il Caffè Ristoratore, ha festeggiato il Capo Gestione Principale Angelo Montini, Titolare delle Gestioni Velocità Accelerata a Bagagli, che ha lasciato la nostra Azienda dopo 45 anni di ininterrotto servizio. La simpatica riunione, alla quale sono intervenuti numerosi rappresentanti di Ditte commerciali della città, si è chiusa con discorsi e brindisi. Pure festeggiato da superiori e colleghi, è stato collocato a riposo per limiti di età, il Coadiutore Capo Cav. Ugo De Blasi, della Segreteria Compartimentale, al quale è stato offerto un oggetto ricordo. Molti auguri anche da « Voci ».

**F. Poli**

## VERONA

● **Binario Dieci** - Fabio e Patrizia Pélisier, figli del Capo Stazione di 1ª Cl. a.p. dr. Caio Pélisier e Vice Sindaco di Brennero, hanno rispettivamente conseguito la media del 9 negli esami di 2ª elementare e la media dell'8 e mezzo negli scrutini della 3ª elementare, classificandosi fra i migliori, in senso assoluto, dei 60 alunni delle scuole elementari di Brennero-Passo. Un bravo, ai fratelli Pélisier!

**R. Campagnari**

**Fisarmoniche e pianole ad azione elettrica delle più antiche e rinomatissime Fabbriche locali. Eccezionali riduzioni e facilitazioni per i ferrovieri. Richiederci catalogo VR/2 e condizioni.**

**Cav. GIUSEPPE ZARLETTI**

**CASTELFIDARDO (Ancona)**

**A TUTTI I FERROVIERI CON SPEDIZIONE A MEZZO POSTA IN QUALSIASI PAESE D'ITALIA**

**A RATE**

**Vocabolari e Atlanti**

**chiedere catalogo illustrato, GRATIS, senza impegno.**

**Scrivere: Pasquale Rea - Palazzina H - Scala B - int. 9 - Villaggio Angelini - Val Melaina - ROMA**


## MODA

# LA SIGNORA IN TRENO

In piena estate quando le stazioni si riempiono di folla che dà l'assalto alle « Frecce » agli « Arlecchini », ai « Settebelli », ci è capitato di osservare delle donne vestite nei modi più strani. Non è infatti difficile incontrare fanciulle o anche giovani donne che, credendosi già giunte alla stazione balneare a cui sono dirette, sfoggiano abiti-prendisole abbondantemente scollati, grandi cappelli di paglia multicolore e sandali a pianella per non dire zoccoli.

Al contrario di queste, diciamolo, scriteriate, una signora che si accinge a prendere un treno, non dimenticherà che le lunghe ore di vicinanza con altre persone le impongono di vestirsi in modo tale da non costituire una vista sgradevole o ridicola per i suoi compagni di viaggio. Perciò ella terrà conto di alcune regole fondamentali. Innanzitutto abolirà gli eccessi: cioè le gonne troppo larghe, sostenute da ingombranti sottogonne malamente contenibili nello spazio di un posto e che finiscono con l'invadere le ginocchia del vicino, e le gonne troppo strette e corte che le impediscono di muoversi, le scoprono troppo le ginocchia, la costringono ad assurde acrobazie per superare i gradini del predellino. (A proposito, ma perché sono tanto alti?). Per quanto riguarda i pantaloni, che indubbiamente ci hanno reso un gran servigio quando si viaggiava sedute sulle valige o eravamo costrette a scavalcare cumuli di bagagli per entrare nel vagone, lasciamoli oggi che tutto questo è passato, alle straniere che viaggiano in economia, ai bambini irrequieti e ai giovincelli bruciati.

Un'altra cosa che la signora che viaggia in treno riporrà nella valigia sono i sandali: a che scopo, infatti, mettere in pericolo, fra gli scossoni del treno e l'equilibrio instabile di chi si alza, le nostre preziose estremità?

Questo è l'elenco dei « no » che si imporrà una donna che vuole essere a posto quando viaggia; quali sono, ora i « sì » che seguirà? Eccoli: approfitare con tranquillità degli chemisiers di cotone, shantung, popelin e dei tailleus di tela, lino o canapa, sotto cui indossare una blusa o un golfino di filo. Ricorrere con entusiasmo alle nuovissime fibre sintetiche che, fresche come sono, sembrano fatte apposta per viaggiare. Non tralasciare assolutamente di mettere le calze: passi il non portarle in città, ma in treno... niente gambe nude!

Infine una saggia viaggiatrice ricorderà che caldo e vento sono nemici del maquillage e della pettinatura e che non sempre può esserci la possibilità di « restaurarsi »; ella perciò abolirà il trucco complicato e proteggerà i capelli con un foulard o un piccolo cappello. La signora, così, è pronta: buon viaggio.

**Maria Pia GARDINI**

**Un tailleur ideale per viaggiare: lo ha presentato Luciani alle recenti sfilate di Roma. Il cappello è di ciré nero, con piccola frangia e coccarda.**

## FILATELIA

### Nuove emissioni

*Contrariamente alle consuetudini estive, il 12 agosto è stata emessa la prevista serie di sei valori per commemorare il centenario della proclamazione dell'unità d'Italia.*

*Di solito, la stagione filatelica italiana si chiude per due mesi nel giugno di ogni anno per riprendere con le prime manifestazioni e con l'apparizione dei primi cataloghi.*

*La serie per il centenario dell'unità d'Italia avrebbe dovuto vedere la luce nel maggio scorso, in coincidenza con l'apertura delle manifestazioni torinesi. La cosa non fu allora possibile per ragioni ministeriali; ma era comunque necessario sollecitare l'emissione di questa serie di francobolli affinché essa almeno seguisse i festeggiamenti di Torino.*

*I bozzetti del prof. Marangoni riproducono: per il valore di L. 15, colori grigio azzurro e bruno, la veduta del Golfo di Gaeta con, in primo piano, un cannone ancora fumante per aver sparato sulla fortezza dell'omonima piazzaforte; per il 30 Lire bruno rosso e grigio, la veduta del Palazzo Carignano di Torino dove ebbe sede il primo Parlamento Italiano; per il 40 Lire bruno seppia e blu, veduta del Palazzo Montecitorio a Roma, sede del Parlamento attuale; per il 70 Lire rosa violaceo e terra di Siena, veduta di palazzo Vecchio a Firenze; per il 115 Lire blu scuro e rosso mattone, veduta del Palazzo Madama a Roma sede del Senato e infine, il 300 Lire rosso e verde riproduce il padiglione della Civiltà del Lavoro eretto in Torino nel '61.*

**LIBRI**

# MANUALE DEGLI APPARATI CENTRALI

Gli impianti di sicurezza, per la delicatezza ed essenzialità della funzione che assolvono, per la rapida evoluzione delle tecniche ad essi relative e la grande complessità concettuale e pratica cui sono pervenuti, costituiscono un grosso scoglio per quanti si iniziano al difficile mestiere ferroviario.

Il moltiplicarsi del traffico, l'aumento della velocità e la necessità di sfruttare meglio la potenzialità delle linee assicurando un elevato grado di sicurezza del trasporto, hanno posto sempre nuovi problemi che hanno potuto trovare soluzione grazie ai mezzi volta a volta messi a disposizione dal progresso tecnico e dalle scoperte della scienza.

Si è così passati dai semplici apparati manovrati a mano e indipendenti l'uno dall'altro alle decine di enti di piazzale e di linea manovrati e controllati elettricamente da un solo agente. Questa incalzante evoluzione, tutt'ora in atto, pone il personale addetto nella necessità di un continuo e generale aggiornamento: non soltanto dal punto di vista dell'esercizio, ma anche per quanto riguarda la costituzione e il funzionamento delle apparecchiature in uso, poiché in questo settore non sono consentiti « salti »: cioè non è possibile la conoscenza di un singolo apparato senza estendere tale precisa cognizione a tutti gli altri tipi.

E' pertanto viva nel personale l'esigenza di disporre di una trattazione organica ed esauriente della complessa materia. A questa esigenza ci sembra risponda in pieno il volume di Carlo Rasella « Il Manuale degli Apparati Centrali - raccolta di nozioni e norme per l'esercizio degli impianti di sicurezza ferroviari » — Editrice Tecnograf — Torino pp. 204 - L. 1.500.

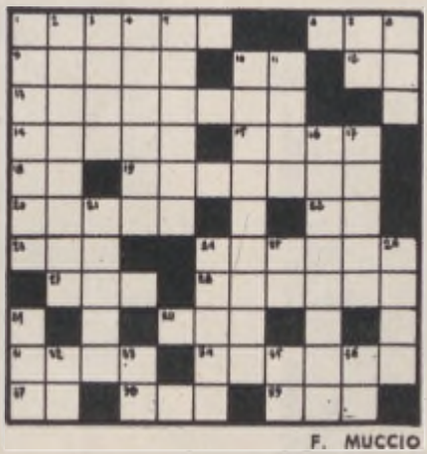
Appassionato studioso dei problemi dell'esercizio degli impianti di sicurezza e autore di numerose altre pubblicazioni sull'argomento il Rasella ha fatto tesoro della sua lunga esperienza di movimentista apprestando una sintesi chiara ed efficace di tutti i tipi di apparecchiature dalle più semplici alle più complesse, dagli inizi ai nostri giorni.

Dopo una introduzione sulla evoluzione degli apparati di sicurezza ferroviari l'autore passa all'esame sistematico dei vari tipi in uso dando di ciascuno una breve descrizione e riportando inoltre per ogni tipo una esauriente casistica dei guasti e delle anormalità di funzionamento.

Il Rasella si sofferma particolarmente sui più recenti e complessi apparati centrali elettrici, a leve singole e ad itinerari, esaminandone e descrivendone in modo organico e completo struttura e funzionamento. Chiude il Volume una raccolta di piani schematici.

Si tratta in conclusione di un manuale prezioso per chi deve addentrarsi nella complicata algebra degli impianti di sicurezza e al tempo stesso di una utile opera di consultazione per quanti per ragioni di lavoro o di studio, si interessano ai problemi di questo importante settore.

**Vincenzo COLAROSSI**



F. MUCCIO

## CRUCIVERBA

**Orizzontali**: 1) Un signore inglese... visto dalla moglie; 6) Residenza estiva del leone e della tigre; 9) Pallidi, magri, ossuti; 10) Trapani; 12) Urgentissimo; 13) Ammaliare con esorcismi; 14) In testa al Vescovo; 15) Istituto Nazionale Previdenza Sociale; 18) La metà di otto; 19) Un colore; 20) Città della Svizzera; 22) Trieste; 23) Un dito mozzo; 24) Ha un buon tenore di vita; 27) Fiume austriaco; 28) Un verbo per gli anni che passano; 30) Una gola incompleta; 31) Colle ad Est di Gerusalemme; 37) Torino; 38) Un punto grazioso; 39) Né ieri, né oggi, né domani.

**Verticali**: 1) Si usano in cucina; 2) Organizzazioni di lavoro o di studio; 3) Strumento a corda; 4) Isola francese; 5) Lo è il foglio protocollo; 7) Congiunzione disgiuntiva; 8) Composizione poetica; 10) Figura geometrica... in automobile; 11) La penna... inglese; 16) Celebre per i teoremi e la tabella; 17) Fermate brevi; 21) Un mare in fondo allo stivale; 24) Un nonno in termini arcaici; 25) Articolo; 26) Tracce sul terreno; 29) Punto cardinale; 32) La prima persona; 33) Né nome, né cognome; 35) Le iniziali della Morelli; 36) Istituto Internazionale.

**SOLUZIONE DEL NUMERO 6 (Giugno 1961)**

**Orizzontali**: 1) Tradizioni; 9) Rivolo; 10) Aderire; 12) VA; 13) Vo; 14) Marina; 16) It; 17) Odorare; 18) Ate; 20) Eva; 21) Toso; 23) Ita; 24) Logge; 26) Alleata; 29) Plebe; 30) Raf.

**Verticali**: 1) Traviata; 2) Ridotto; 3) Ave; 4) Dormo; 5) Iliade; 6) Zorro; 7) On; 8) Isa; 11) Eire; 12) Varate; 15) Navigar; 19) Esule; 22) Boa; 24) Lee; 25) GT; 26) AL; 27) LB; 28) SF.

*I sei valori sono stati stampati in rotocalcografia, carta con filigrana tappeto di stelle, dentellatura 14. Il relativo bollettino illustrativo messo in vendita con la serie descritta contiene una monografia redatta dall'onorevole Giuseppe Pella, Presidente del Comitato Nazionale per la celebrazione dell'Unità d'Italia.*

### Francobolli dello stock ministeriale

*Da notizia di stampa si apprende che il catalogo dell'asta dei valori postali in giacenza presso l'Ufficio Filatelico Ministeriale sarebbe pronto e che la vendita di vari valori « fuori corso » di proprietà dello Stato potrebbe aver luogo entro l'anno.*

*I prezzi delle vendite avrebbero per base quelli fissati dal catalogo Sassone e sarebbero state previste alcune norme atte a garantire tanto il collezionista quanto i commercianti filatelici e l'Ente di emissione. Peraltro, la notizia ha messo tutti gli interessati in confusione e si prevede che il mercato filatelico ne sarà profondamente turbato, nonostante le cautele previste per le vendite stesse.*

**Dino BONCOMPAGNI**

## I MODELLI

**Abito da pomeriggio in linea fluida. Elegante scollatura nel dorso; cintura alta nascosta sul davanti dal pannello svasato e fermata da un piccolo nodo. L'abito è in rosa pallido; per la linea del modello si consiglia un tessuto di seta pura e lana.**

**Due pezzi in tela ingualcibile bianca. La linea della casacca appena aderente viene sottolineata dalle doppie cuciture che nascondono le pinces sul davanti. La gonna rimane diritta nel dietro mentre si apre sul davanti in due gruppi di pieghe che formano ventaglio.**

Strettamente confidenziale a Gambarie

I tritoni di G. Aranci

# *Ai monti e al mare gioia di vivere*

Tre ondine di Bellaria

Sulla spiaggia di Riccione

VOCI DELLA rotaia

(Foto Marinelli)

Anno IV - N. 10
OTTOBRE
1961

LA "TYRSUS„ A GOLFO ARANCI

# Binari tra la Sardegna e il Continente

L. 40
FRANCIA 0,40 NF
BELGIO 4 Fr.
SVIZZERA 0,30 Fr.

VOCI DELLA rotaia

ANNO IV - N. 10 - OTTOBRE 1961

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: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957.

## ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia NF 4
« VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 3.800 Francia NF 20 - Belgio Fr. 365.

**ALTRE PUBBLICAZIONI FERROVIARIE**

BOLLETTINO FFS (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. s. 8 (L. 1200).

# INVITO

Tutti i ferrovieri sono invitati a collaborare al nostro periodico, sia con articoli e note su argomenti di cultura professionale e problemi di servizio, sia con racconti, novelle, articoli di colore ed umoristici, che abbiano un riferimento all'ambiente ferroviario.

I dattiloscritti dovranno essere inviati ai Corrispondenti di « Voci della Rotaia ».

## Corrispondenti

### dai Compartimenti:

**ANCONA:** Rosso dott. Aldo - Capo Divisione Ragioneria - Tel. 465;
**BARI:** Zingarelli dott. Nicola - Capo Segreteria Comp.le - Telefono 533;
**BOLOGNA:** Sensi sig. Aldo - Segreteria Comp.le - Telef. 3350;
**CAGLIARI:** Luchi dott. Aldo - Capo Divis. Comm.le e Traffico - Telefono 3473;
**FIRENZE:** d'Errico dott. Alberto - Segreteria Comp.le - Tel. 2636;
**GENOVA:** Battaglia geom. Aurelio - Segreteria Comp.le - Telefono 2522;
**MILANO:** Paina rag. Luigi - Ispettorato Sanitario - Telef. 2418;
**NAPOLI:** Manganelli dott. Domenico - Segreteria Comp.le - Telefono 3271;
**PALERMO:** Caruso sig. Giuseppe - Segreteria Comp.le - Tel. 388;
**REGGIO CALABRIA:** Cremona sig. Adolfo - Divis. Comp.le e Traff. - Telefono 436;
**ROMA:** (Uffici), Minutillo dott. Fernando - Divisione lavori - Telefono 7721;
**ROMA:** (Impianti), Loffredo sig. Domenico - Stazione Roma Termini - Telefono 71290;
**TORINO:** Marello dott. Renzo - Divisione Ragioneria - Tel. 2418;
**TRIESTE:** De Leonardis sig. Luigi - Segreteria Comp.le - Tel. 305;
**VENEZIA:** Poli sig. Fausto - Segreteria Comp.le - Telef. 3209;
**VERONA:** Campagnari dott. Raffaello - Segret. Comp.le - T. 2247;

### dai Servizi Centrali:

**SERV. APPROVV.TI:** Cellamare sig. Carmine - Telefono 3550;
**SERV. PERS.:** (Ufficio Sindacale), Serrao dott. Paolo - Tel. 2272;
**SERV. COMM. E TRAFF.:** Federici dott. Silvano - Telef. 31572;
**SERV. IMPIANTI ELETTRICI:** Marzi ing. Enrico - Telef. 2446;
**SERV. LAVORI:** Albertazzi ing. Marco - Telefono 2518;
**SERV. MATER. TRAZ.:** Giuliattini cav. Gino - Telefono 3267;
**SERV. MOVIMENTO:** Belvederi ing. Marcello - Telefono 3463;
**SERV. RAGIONERIA:** Lacchè dott. Camillo - Telefono 31301;
**SERV. SANITARIO:** Monti dott. Mario - Telefono 2274;
**UFF. ISTIT. SPERIMENT.:** Pannaria dott. Francesco - T. 75668;
**UFF. D.L.F. CENTRALE:** Finocchi rag. Augusto - Telefono 3488;
**UFF. CENTRALE PROVVIDA:** Maracci dott. Gastone - T. 429787;
**UFF. OPERA DI PREVIDENZA:** Bottacci sig. Fausto - T. 31286.

# IN COPERTINA

**Il 1° ottobre, la nuova Nave Traghetto « Tyrsus » ha compiuto il viaggio inaugurale tra Civitavecchia e Golfo Aranci. All'arrivo è stata accolta con incontenibili manifestazioni di entusiasmo dalla popolazione sarda, che ha riconfermato così la sua fiducia nel nuovo servizio. La nuova nave traghetto ha una capacità di trasporto di 30 carri ferroviari (oppure 45 autocarri sul ponte binari), 74 autovetture e 350 passeggeri occupanti gli autoveicoli trasportati**

# ESPERIENZA NUOVA

## IL VIAGGIO INAUGURALE DELLA TYRSUS

DAL NOSTRO DIRETTORE

**1° Ottobre:**

La lunga estate sembra sia finita proprio stamane. Cielo imbronciato su Roma in questo sonnolento mattino di domenica, al momento della partenza della elettromotrice che ci condurrà a Civitavecchia. Lì ci imbarcheremo sulla Tyrsus, che compie oggi il suo viaggio inaugurale.

Molte le autorità a bordo del treno speciale che ci ospita: il Ministro degli Esteri Segni, quello dei Trasporti Spataro con il Capo di Gabinetto Severini, il senatore Corbellini, alcuni parlamentari sardi, il prof. Altara della Cassa del Mezzogiorno, il nostro direttore generale ing. Rissone, il direttore compartimentale di Roma, direttori di Servizi, consiglieri di Amministrazione e gli esponenti dei cantieri che hanno costruito la nave.

Tra i più interessati, naturalmente, il direttore del Servizio Materiale e Trazione ing. Castellini e l'ing. Camposano, capo della Sezione che tratta le nostre costruzioni navali. Quanto al suo braccio destro, ing. Trozzi e quello sinistro, ing. Scarsini, li troveremo entrambi sulla nave.

Questo servizio di navi traghetto tra il Continente e la Sardegna nasce solo apparentemente sotto il segno della contraddizione: da un lato previsioni assai autorevoli e qualificate di deficit di gestione, dall'altro assicurazioni positive e certo non meno attendibili.

In realtà i due punti di vista possono essere ben conciliati: il sacrificio delle F.S. potrà infatti funzionare come una di quelle molle che fanno scattare un meccanismo di avvio e lo tengono su di giri finché diverrà inarrestabile per forza propria, sia pure originariamente « indotta ».

E non c'è dubbio che ponendosi — come devono porsi — sul piano dell'interesse generale del Paese, gli uomini di governo hanno visto giusto e lontano e hanno gettato le basi per un investimento che alla fine si confermerà eccellente.

Puntuali come ferrovieri, siamo all'invasatura continentale. La nave è lì e issa il gran pavese che fa da contrappunto alle bandiere del porto e della tribuna.

Sguardi sorridenti e compiaciuti di tutti, con la sola eccezione dei cine-foto-reporter che imprecano contro le nuvole.

Parla il rappresentante del Comune di Civitavecchia, che ringrazia il Governo per la realizzazione, piena di promesse anche per il « Porto di Roma »; poi il Presidente della Giunta Regionale Sarda, Corrias, che felicemente addita l'evento come un concreto contributo alle celebrazioni dell'Unità del Paese, la quale si avvia a divenire economica dopo essere stata spirituale e politica.

Infine il Ministro dei Trasporti riassume il significato e la portata di questo ponte gettato sul Tirreno e attesta i titoli di merito della Cassa del Mezzogiorno che ha finanziato la costruzione della nave.

L'Arcivescovo di Civitavecchia benedice lo scafo in nome di Dio. Le forbici tagliano il nastro tricolore, gli altoparlanti entrano a tempo con le prime battute dell'Inno di Mameli e tutti saliamo a bordo. Molto bene.

* * *

**Ore 9,30**

Si salpa. Come se partissimo per le Indie, fazzoletti e mani sventolano tra terra e bordo. Avanti adagio, mezza forza, tutta. C'è un po' di « mare » — forza 4 o più — ma il rullio è minimo, per via delle pinne stabilizzatrici.

Lo scafo è veloce, in breve è fuori, lontano, in mare aperto.

In Italia non era mai capitato che una Nave Traghetto si fosse avventurata tanto al largo: e anche il percorso della svedese « Trölleborg » da Sassnitz a Trölleborg — precedente record europeo — è breve in confronto al nuovo primato di 215 km. che ci separano da Golfo Aranci, con 8 ore di navigazione. Per questo la nave ha caratteristiche nautiche nuove per i nostri mari: prora chiusa, potenza e velocità elevate, doppio radar, scandaglio ultrasonico e via discorrendo.

**Ore 10**

Messa a bordo. Senza apparato, in semplicità francescana, Padre Onni officia sul ponte dei binari. Anche questa nave è un atto d'amore, una mano tesa, un gesto di comprensione e perciò sarà cara al Signore.

Adesso piove che Dio la manda, come manda un tuono bello e scrocchiante. Mi viene in mente che gli antichi scrutavano nel cielo gli auspici, durante le cerimonie solenni: « dedit omina laevo Jupiter ».

Comunque, sposa bagnata, sposa fortunata — si dice — e il mare è certamente il naturale marito di questa barca agghindata.

Ma intanto l'acqua ci viene addosso a

**Golfo Aranci: la popolazione fa ressa per visitare la nave**

TYRSUS

vento, quando attraversiamo i ponti aperti. Pazienza, fa caldo.

### Ore 11

Giro per curiosare. La nave è bella, elegante, senza fronzoli, liscia e funzionale. Parlo con Roma per radio-telefono, benissimo. Intorno si affaccenda l'equipaggio, 83 uomini in tutto, e fa piacere vedere come sono ben messi, efficienti, impeccabili. Penso al comandante cui è toccata la « Tyrsus » e alla fortuna che ha avuto e alla sua probabile contentezza. In confronto ai suoi colleghi che fanno la spola fra le due sponde, a vista, da Villa a Messina, costui è un Magellano, un Vespucci, un Colombo.

Chissà come ci si trova, dopo tanto che non assaggiava il mare aperto. Voglio parlarci.

### Ore 12

Colazione. Si mangia ottimamente. A tavola, due sole rappresentanti del bel sesso: la Signora del Comandante e la vivace Signora D'Inzillo, Capo dell'Ufficio Stampa dell'on.le Spataro.

A Golfo Aranci penseranno che arriva un bastimento carico di misogini.

### Ore 16

Non siamo più tanto lontani, e anzi ad avere la vista buona si incomincia ad intravedere terra. Con i gabbiani, una coppia di delfini segue la nave, ruzzando in segno di simpatia, per spirito di amicizia e desiderio di compagnia. Solo i delfini cattivi — che sono pochi — lo fanno per basso calcolo perché contano sugli avanzi di cambusa.

Approfitto delle ore un po' morte per vedere qualche altra cosa. Il montacarichi per le macchine e gli autocarri, la piattaforma per girarli in modo da presentarli all'uscita senza lunghe manovre, l'interno della ciminiera, grossa come una casa, il locale macchine. C'è un rumore infernale, e non posso certo invidiare la vita degli uomini che lavorano laggiù.

### Ore 17

Siamo sfilati davanti all'isola di Tavolara e andiamo all'approdo. Visioni di superba bellezza; la costa è alta e rupestre, piena di insenature e di boschi, che danno al mare un colore denso e profondo. Il tramonto ormai vicino crea sulle nuvole effetti cromatici singolari.

Dalla costa ci vengono intorno sciami di imbarcazioni imbandierate e festanti, con le sirene che fischiano a distesa. Sinceramente, è uno spettacolo emozionante e carico di suggestione: né mi sorprenderei molto se bellissime isolane vestite di collane di fiori salissero a bordo a darci il benvenuto.

A terra c'è un entusiasmo irrefrenabile, che la pioggia non ha placato. Si vede che la gente è vicina alla commozione e in realtà ne ha tutte le ragioni, perché probabilmente questo avvenimento segna per coloro che attendono un cambiamento netto, dalla notte al giorno.

D'altra parte, questi sardi lo hanno meritato: gente seria, piena di amor proprio e di dignità, pronta a impegnarsi a disimpegnarsi in ogni ruolo. Una banda riceve la nave, alla buona, senza divise né pennacchi e forse anche con strumenti un po' arrangiati: ma si vede che ci soffia dentro tutto il fiato che ha in corpo.

Si scende a terra, sul palco si stipano le autorità e i discorsi hanno inizio. Parla il sindaco di Olbia, la cui riconoscenza è senza dubbio indicativa e sincera: poi il prof. Altara per la Cassa del Mezzogiorno, l'on. Corrias, l'on. Mannironi, già nostro sottesegretario e attuale sottosegretario alla Marina Mercantile, il quale pone l'accento sulla complementarietà tra i servizi effettuati con nave ordinaria e quelli della Nave Traghetto.

L'on. Spataro riassume a questo punto la storia e la portata dell'avvenimento e completa il frammentario panorama con una esposizione organica, densa di indicazioni tecniche, che parlano un linguaggio forse fra tutti il più eloquente.

Infine, a braccio, l'on. Segni: la folla lo attornia con affetto evidente, che egli ha ripagato — del resto — con egual trasporto e con un contributo assai concreto.

Genitori comuni — egli finisce per ricordare — di questo evento e di questo progresso sono il costume democratico e quella libertà che a sua volta De Gasperi chiamò figlia di Dio e che segna ogni tappa come una conquista cosciente e responsabile.

I discorsi sono finiti: i locali salgono a bordo e non sarà facile poi convincerli a tornare a terra. Questa nave rappresenta una meta troppo a lungo sospirata e adesso è legittimo che essi vogliano fisicamente prenderne possesso.

### Ore 20

Partenza. Nell'oscurità sopraggiunta, la nave lascia la rada. Ne approfitto per andare a fare due chiacchiere con il Comandante Francesco Salzone che è in plancia. Ha un viso asciutto segnato dal sale e dal sole, è autoritario, ma cordiale e cortese.

Dopo aver girato per una decina di anni tutti i mari del mondo, dal 1927 fino a ieri ha navigato in servizio ferro-navale sullo stretto di Messina. Ne conserva un grato ricordo, ma adesso può dire di aver toccato la mèta più ambita: praticamente è l'ammiraglio F.S.

Qui, in mare aperto, la navigazione è certo più impegnativa; ma con una nave del genere, docile e perfetta anche per un marinaio esigente, i problemi nautici non preoccupano né lui né gli altri 12 ufficiali che, compreso il direttore di macchina, costituiscono i suoi quadri.

### Ore 24

Spartendo l'acqua ormai nera, la prua apre la strada del nostro ritorno. Andiamo adagio, per non arrivare all'alba.

Quasi tutti gli ospiti sono ormai a dormire, un po' stanchi.

Ben più provati, gli uomini di coperta e di macchina ancora lavorano a turno.

Saremo a Civitavecchia alle otto: dopo un'ora la nave ripartirà e gli uomini dell'equipaggio saranno sempre quelli, con la loro stanchezza, in attesa del riposo che tarda. Veri marinai, veri ferrovieri.

**m. p.**

**Ragazze in costume portano doni alle autorità... ...e danno un'occhiata curiosa alle apparecchiature di bordo**

UN ECCEZIONALE RECUPERO SUL GARDA

# ANDATA E RITORNO

A sinistra: la colossale «pesca» si avvia alla conclusione. Sopra: uno scambio di idee tra il palombaro e il sommozzatore

# SUL FONDO DEL LAGO

*Desenzano, agosto*

Mai s'era vista a Desenzano una pesca simile. Pensate: una lenza gigantesca, capace di sollevare 350 quintali, immerge nell'acqua il suo artiglio d'acciaio per afferrare una preda d'eccezione; e dietro, acquattato presso l'orlo del molo, col lungo braccio proteso sull'acqua, un mostro sbuffante, circondato da una schiera di tecnici indaffarati.

Oggi è davvero una giornata splendida; una folla di curiosi sosta a guardare attorno al porto come dalla balconata d'un teatro. Cutters e motoscafi oscillano mollemente lungo la banchina.

L'enorme gru, dipinta di giallo e nero come una vespa, è già piazzata sulle rotaie, di fronte allo specchio d'acqua, su cui galleggiano i gavitelli che delimitano il punto delle operazioni.

Là sotto, a cinque metri di profondità, immerso nella fanghiglia del fondo, sta un carro ferroviario carico di ventun tonnellate di argilla. Il carro, tempo addietro, sfuggito alla staffa d'arresto nel corso di una manovra e preso un veloce abbrivio sulla pendenza della stazione, piombò in velocità sul binario del molo precipitando nel lago con un volo di quindici metri.

Ora si tratta di ricuperarlo, tirandolo su come fosse uno storione.

L'operazione non è tanto semplice. Un palombaro ed un sommozzatore stanno indossando scafandro e respiratore sulla barca d'appoggio. Il loro intervento è indispensabile.

— Ci sono particolarità tecniche per questo ricupero? — chiediamo ad un gruppo di dirigenti della Divisione Materiale e Trazione di Verona: gli ingegneri Castellani, Poggi e Rosati.

— E' un caso nuovo — ci dicono — E' la prima volta infatti che con questa gru si va, per così dire, a pescare. Il carro è lontano dalla banchina. Occorrerà estrarlo dal fondo e trascinarlo fin sotto il braccio della gru: poi si potrà sollevarlo verticalmente. Ma prima occorre conoscere com'è messo il carro e se il carico s'è spostato o caduto sul fondo. Questo ce lo dirà il palombaro.

Palombaro e sommozzatore si son fatti intanto inghiottire dall'acqua. Aspettiamo il loro rilevamento, poi si procederà.

E' ora con noi il Capo Stazione di Desenzano, Guido Monico.

— Sì, dovrebbe essere in buona posizione, il carro. Forse — egli soggiunge — sarà alquanto inchinato in avanti, piantato sul fondo. Comunque, potrà essere lo stesso agganciato al tenditore: speriamo che questo resista allo sforzo. Ma ci sono anche altre difficoltà. Sentiamo cosa ne pensa Lavaggi: la gru è ai suoi ordini.

Rodolfo Lavaggi, Capo Deposito di Milano, parla con estrema precisione tecnica, come si addice ad un milanese.

Ci spiega innanzitutto che si tratta di un carro-gru a vapore da 85 tonnellate, con gancio minore da 35, munito di motore Breda montato su telaio della Cerreti Tanfani di Milano. Esistono soltanto due esemplari di questa macchina: questo qui di Milano ed uno presso il Deposito di Napoli. Il loro intervento è limitato ai casi eccezionali.

Nel caso odierno, fa presente Lavaggi, si deve operare con particolare prudenza. La gru è stata piantata il più possibile vicino al margine del molo, dove termina il binario: a tale scopo è stato perfino tolto d'opera il carrello anteriore, aumentando la base di appoggio con i puntoni disposti a 45°. Posteriormente, l'appoggio è stato fatto sistemando i puntoni a 90°: il che consentirà una sufficiente stabilità durante la rotazione sul piano orizzontale del carico sospeso.

Ciò nondimeno, la sensibile distanza del carro dalla riva obbliga ad un tiro obliquo, anche se, per poter disporre del massimo sbraccio della gru (m. 12,90), ci si servirà del gancio più piccolo da 35 tonnellate.

— E se si spezza il tenditore? — chiediamo.

— Sarebbe un guaio davvero serio. Dovremmo ritornare sottacqua a imbrigliare tutto il carro.

Ormai tutto è pronto. Il gancio comincia a scendere lentamente. Il palombaro lo afferra e si immerge. Una vela s'è fermata poco lontano. La gente retrocede dietro la gru. Altri si sporgono dalla ringhiera del lungolago.

Noi saltiamo in fretta su un barchino a motore. Giriamo davanti, di fianco alla zona: retrocediamo, ci fermiamo: da varie angolazioni fotografiamo l'operazione, che si sta svolgendo regolarmente.

Risalgono intanto il palombaro e il sommozzatore.

La gru, ora, prende a sbuffare più rapidamente. Mentre giungono scricchiolii e schianti soffocati, l'acqua si increspa, si scuote fin sotto i grossi pali che proteggono la testata del molo. Ed ecco emergere una massa bruna, grondante acqua e poltiglia argillosa: si innalza perpendicolarmente, sembra uno scorfano appeso all'amo.

Alcuni pali, pressati dalle ruote del carro contro il molo, si spezzano come stuzzicadenti. E' l'ultimo inconveniente: la operazione può dirsi ormai felicemente conclusa.

Più tardi il carro sarà deposto sui binari e portato in officina per una completa riparazione.

**Raffaello CAMPAGNARI**

## TANTO TUONÒ CHE PIOVVE

# PRONTA

La parola « riforma » è fra quelle che suscitano una reazione automatica, sfavorevole nel conservatore, favorevole nell'innovatore. E' probabile che, sentendo parlare per anni di riforma di struttura dell'Azienda ferroviaria senza che nulla di concreto si profilasse, molti siano rimasti a tali reazioni elementari. Ma ora che uno schema di legge per un nuovo ordinamento delle ferrovie dello Stato è stato presentato al Parlamento, l'argomento merita da parte di ognuno maggiore considerazione.

Chi, dovendo cambiar casa od almeno ammodernare la propria, si disinteresserebbe della futura sistemazione? E l'ordinamento dell'Azienda richiama appunto l'idea della casa. V'è infatti una struttura giuridica, paragonabile alla architettura; un ordinamento interno, paragonabile alla suddivisione in piani ed in vani; un modo di porsi rispetto agli altri enti od organismi, paragonabile alla ubicazione. Ed entro l'ordinamento aziendale e da esso condizionati, noi prestiamo la nostra opera e passiamo la maggior parte della nostra vita.

Di riforma si parlava sin dall'immediato dopoguerra ed è gran merito del Ministro Spataro aver visto subito l'importanza e l'indilazionabilità del problema, già prima che si sviluppasse la recente ondata di critiche sull'azienda ferroviaria; di averlo senza indugio impostato, pur essendo conscio delle difficoltà e delle opposizioni che esso incontra, e di aver presentato al Parlamento un concreto schema di legge.

Ma quali sono le origini e l'essenza del problema? Questo sorge dalla particolare natura di una grande Azienda ferroviaria: impresa industriale e commerciale nella sostanza, in quanto intesa alla produzione ed alla vendita di un « servizio », servizio pubblico per la sua fondamentale importanza e strumento atto a raggiungere determinati fini nell'interesse della collettività.

Se bastasse tener presente solo il primo aspetto, si dovrebbe adottare una struttura tipicamente privatistica; se solo il secondo, lo schema di una amministrazione statale classica sarebbe il più idoneo: poichè è necessario invece conciliare le due esigenze, la soluzione non è facile.

Essa, in ogni modo, deve esser cercata in quelle formule che consentano alla Azienda la massima autonomia, limitandola soltanto quando sia richiesto dalle effettive finalità pubbliche che le ferrovie debbono perseguire. Naturalmente, ciò è più facile a dirsi che a realizzarsi.

Tuttavia, è verso una formula del genere che il legislatore si orientò al momento del passaggio delle grandi reti allo Stato, creando una amministrazione dotata di sufficiente autonomia, il cui massimo organo deliberante era un Consiglio di Amministrazione composto di 8 membri (2 funzionari ferroviari, 3 alti funzionari dello Stato e 3 cittadini di alta competenza tecnica ed amministrativa).

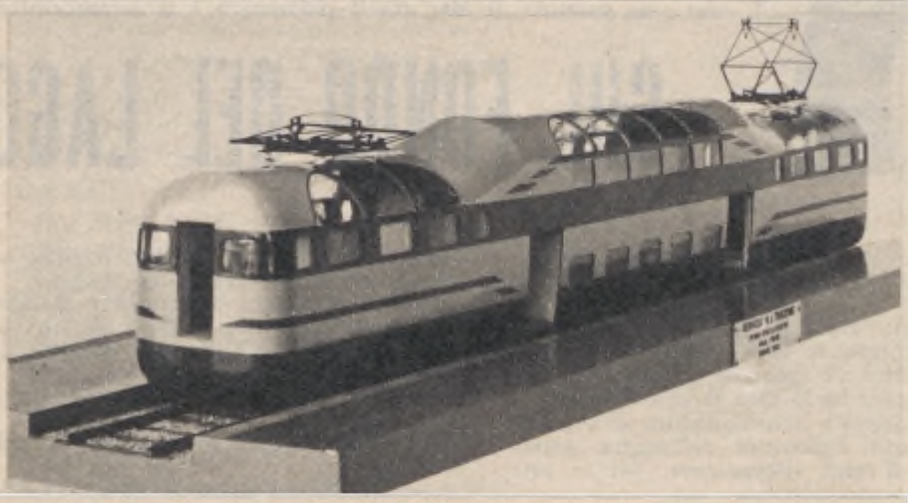
Tale struttura rimase sostanzialmente inviariata sino al 1924, quando, dopo un periodo di gestione straordinaria, il Consiglio di Amministrazione, esclusivamente per seguire la concezione politica dell'epoca, ispirata a criteri autoritari e di accentramento, fu declassato ad organo consultivo e il massimo organo deliberante divenne il Ministro.

In tal modo fu confusa la istituzionale responsabilità politica del Ministro per il settore di competenza del suo Dicastero, con la responsabilità di capo della Azienda ferroviaria.

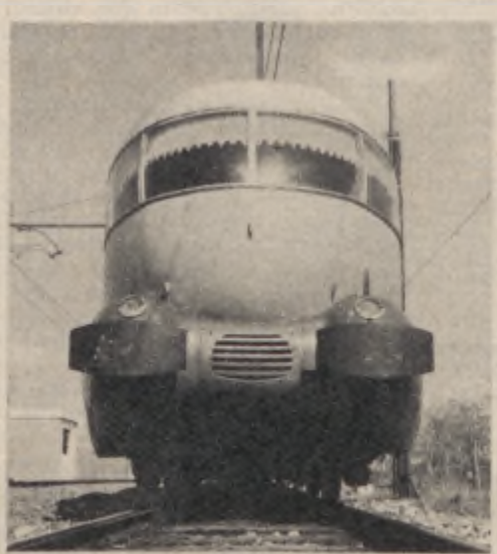
Ma, cosa più grave sul piano pratico, allorchè esplose minacciosa la concorrenza dell'autotrasporto, le F.S. avevano perso anche quel minimo di autonomia riconosciuta necessaria già quando agivano in condizioni di monopolio di fatto nel settore dei trasporti terrestri.

Che cosa prevede lo schema di riforma sottoposto ora al Parlamento?

Ragioni di spazio impongono di soffermarsi solo sulle grandi linee.



**Di pari passo con il rinnovamento delle strutture amministrative procederanno l'ammodernamento e il potenziamento del materiale. In particolare sarà intensificata la produzione dei più moderni mezzi di trazione ed altri se ne affiancheranno ai tipi più recenti che presentiamo nelle foto (l'ultima a destra riproduce un disegno di massima di un nuovo locomotore a c.c. del tipo BO + BO della potenza di 810 KW, ancora allo studio)**



# AL VARO LA RIFORMA

di Giuseppe SANTONI RUGIU

Massimo organo deliberante sarà un Consiglio di Amministrazione, presieduto non dal Ministro ma da persona nominata dal Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro.

Il Consiglio sarà formato, oltreché dal Presidente e dal Direttore Generale, da dieci membri (due dei quali funzionari F.S.) scelti fra gli *esperti* in diritto, economia, economia aziendale, economia e tecnica dei trasporti, tecnica industriale, ingegneria civile, elettrotecnica e meccanica, e da quattro rappresentanti del personale. Fra i membri sarà eletto un Vice Presidente.

Al Consiglio spetteranno tutti i poteri di gestione e di amministrazione, salvo quello di adottare provvedimenti riservati alla legge o al potere regolamentare (e cioè: condizioni e tariffe generali di trasporto; programma di nuovi investimenti e relativi finanziamenti; soppressione di linee ferroviarie).

In seno al Consiglio di Amministrazione verrà istituito un comitato di gestione — formato dal Presidente, dal Vice Presidente, dal Direttore Generale e da due Consiglieri esperti — al quale il Consiglio medesimo potrà delegare parte dei suoi poteri.

Il Direttore Generale presenterà le proposte che dal Consiglio devono essere esaminate, curerà la esecuzione delle deliberazioni di tale organo, dirigerà e sorveglierà l'andamento dei servizi. Eserciterà inoltre quei poteri che gli saranno delegati dal Consiglio.

Non muterà in sostanza la sua funzione nell'ambito dell'Azienda — pur se egli sarà assunto per contratto con durata quinquennale — ed attraverso una opportuna delega di poteri, potrà ancor meglio di oggi essere inserito nella gestione dell'Azienda.

E' stato in sostanza ricalcato lo schema privatistico, secondo il quale l'amministrazione della Società è affidata di solito ad un organo collegiale, il quale delega parte dei propri poteri ad un Comitato, ad uno o più dei suoi membri ed al Direttore Generale.

I verbali del Consiglio e del Comitato esecutivo nonché i provvedimenti del Direttore Generale che il Ministro stabilirà, dovranno essere trasmessi entro cinque giorni al Ministro medesimo.

Questi potrà entro 15 giorni *annullare* per vizi di *illegittimità* i provvedimenti che gli debbono essere comunicati, ed, inoltre, *negare l'esecutività*, per motivi di *merito*, delle deliberazioni più importanti, quali quelle concernenti le condizioni e le tariffe, i capitolati generali ed i regolamenti per appalti, forniture, etc., le convenzioni per l'uso di stazioni comuni e per servizi cumulativi e di corrispondenza internazionali e le nomine a Direttore Centrale e Direttore Compartimentale.

Il Ministro potrà, infine, disporre *ispezioni* presso l'Amministrazione sulla regolarità e la idoneità dei provvedimenti adottati nonché sull'andamento dei servizi e sull'esercizio.

Il Ministro per il Tesoro, potrà, invece, disporre ispezioni soltanto per accertare la regolarità della gestione finanziaria.

Una volta attribuiti al Ministro i sopra accennati poteri, occorrerà ovviamente istituire un organo della amministrazione centrale, attraverso il quale egli potesse appunto espletare tali facoltà: è infatti previsto alle dirette dipendenze del Ministro, un Ispettorato per l'esercizio del controllo ministeriale sulle ferrovie.

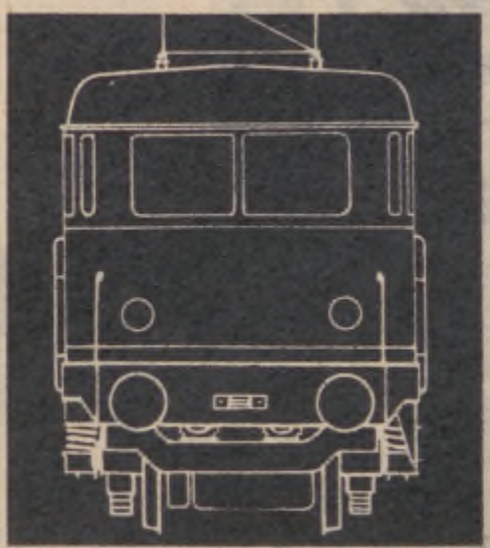
Ciò non costituisce una menomazione per l'Azienda, come qualcuno, digiuno di discipline amministrative potrebbe ritenere: trattasi di una logica ripartizione di competenze, già attuata, da sempre o da tempo, in tutti i paesi in cui le ferrovie godono di effettiva autonomia, secondo la quale il Ministro, attraverso un organo ministeriale, esercita il potere dirigente restando interamente affidato al Consiglio di Amministrazione il potere deliberante ed al Direttore Generale il potere esecutivo.

Nello schema in esame, l'ingerenza ministeriale è del resto contenuta e chiaramente delimitata, talché non dovrebbe dar luogo ad inconvenienti.

Sin qui si è parlato di riforma di organi e di competenze. E' questo un aspetto indubbiamente necessario e preliminare ad ogni altro, ma la sostanziale autonomia dell'azienda potrà scaturire non tanto dalle norme accennate, quanto da un'altra, la quale prevede la delega al Governo di modificare, integrare e coordinare in testo unico, entro due anni dalla entrata in vigore della legge, le norme concernenti l'ordinamento dell'Azienda, col rispetto della autonomia che la legge medesima le conferisce e in relazione al carattere prevalentemente industriale della stessa.

Tale delega apre le più ampie possibilità. Occorrerà coraggio nel superare pregiudizi ed interessi precostituiti ed, intrapresa la nuova via, non ci si dovrà fermare a mezzo cammino; ma se si saprà bene operare, si riuscirà a fare delle F.S. una azienda veramente moderna, agile, funzionale, in grado di competere ad armi pari con gli altri mezzi di trasporto.

Naturalmente, la nuova struttura e la autonomia hanno una contropartita non priva di rischi: esse renderanno, per così dire, più « trasparenti » il bilancio e la gestione aziendale e porranno ancora una volta alla prova le capacità dei ferrovieri. Ciò per due ordini di ragioni: perché cadrà uno dei motivi sempre invocati (gli inconvenienti e le pastoie della struttura attuale) per giustificare molti aspetti sfavorevoli del bilancio e del servizio ferroviario e perché la nuova struttura richiederà maggior senso di responsabilità e più coraggiosa iniziativa; accentuerà la selezione dei migliori, valorizzerà coloro che più rendono e meglio lavorano. Ma di ciò i ferrovieri non possono che rallegrarsi.



## AD INIZIATIVA DEI FERMODELLISTI BRESCIANI

# UN MONUMENTO PER LA "VAPORIERA,,

DAL NOSTRO INVIATO

Avrò avuto forse dieci anni quando andai, per la prima volta, in Val Camònica: una valle verde come lo smeraldo, sorprendente per la varietà del suo paesaggio, punteggiato qua e là di borghi operosi, di ville e di castelli.

Viaggiavo con mio padre in una sorta di pellegrinaggio al monte Adamello, che sta in fondo alla valle e la sovrasta con le sue nevi eterne. Lassù, tra quelle rupi, egli era stato per molti mesi in grigio verde e penna nera, nel silenzio lacerato dalle fucilate e dagli obici, tra gli agguati delle vertigini e del gelo.

Egli andava per ricordare: ma io ero un bambino e ancora non potevo comprendere il sentimento profondo di quel viaggio.

Per me, c'era invece un'altra cosa che, intanto, m'attraeva moltissimo: una cosa viva, che s'affannava in uno sforzo quasi umano, e che col suo lieto rumore accompagnava allegramente i miei pensieri. Era il trenino, sul quale stavamo viaggiando.

Partiti da Brescia, già avevamo passato Iseo: ora, seguendo le dolci anse del lago, ci si stava avvicinando a Pisogne.

Ero, ho detto, un fanciullo, e perciò m'era facile sentire che il trenino aveva un suo cuore, una voce: o meglio, un ansito profondo, la cui vibrazione mi scendeva nel petto dandomi l'ebrezza d'una forza possente e sconosciuta.

Col capo fuori dal finestrino, aspettavo le curve per vedere snodarsi il mio grande giocattolo: ed ecco la nera locomotiva, dalla sagoma netta e squadrata; ecco i biellismi in rapido saliscendi come se volessero masticare velocemente la via; ed ecco le vetture tutte verdi, coi terrazzini aperti al vento, un po' traballanti sulle esili ruote. E ogni tanto, sbuffi di vapore m'avvolgevano la faccia, come un velo umido e acre.

Forse sarà per un oscuro bisogno di ritrovare l'incanto e l'innocente serenità della fanciullezza che ora, ora che siamo adulti, cerchiamo di ricostruire in casa nostra, non solo dunque per passione di modellisti, quei paesaggi, quelle suggestioni di viaggio, quelle macchine, la cui forma è legata ai più cari ricordi del tempo che fu nostro e che adesso è svanito.

Un tempo di gioiose scoperte, per noi ragazzi, ma anche di fecondo lavoro e di progresso per tutta la società nella quale siamo cresciuti.

Ecco perché, con animo lieto e pur commosso (mi si permetta di dirlo), sono andato a ritrovare la vecchia locomotiva, compagna del mio viaggio d'allora, collocata tal quale su un piedistallo in cima al colle Cidneo, anzi sopra uno spalto del Castello medievale, da cui si domina Brescia e la sua opulenta pianura.

Un monumento?

Qualcosa di più, perché qui nulla è triste e caduco.

E' un simbolo di lavoro, di abnegazione, di vita.

E' immagine di silenziose, tenaci vittorie, il cui spirito si rinnova nelle opere d'ogni giorno, dovunque l'uomo impegni le sue forze migliori, anche se le macchine ch'egli usa sono più perfezionate, come esige il progresso.

Ora eccoci qui alla cerimonia dell'inaugurazione, che ha assunto, com'era giusto, il tono cordiale d'una festa in famiglia.

La vecchia locomotiva, lustrata a dovere e agghindata di fiori, non fa mistero della sua età, anzi: costruita dalle Officine Meccaniche di Saronno nel 1906, reca il numero uno della sua serie; ha lasciato il servizio or è poco tempo, seppure ancora efficiente, dopo aver percorso circa due milioni e mezzo di chilometri sulla linea Brescia-Edolo.

**Gino Bechi, il famoso baritono che è anche Presidente della Associazione Fermodellisti Italiani, pronuncia il discorso inaugurale**

C'è molta gente intorno: autorità civiche, ferroviarie, personalità del mondo del lavoro. C'è il primo conduttore della locomotiva, il macchinista Guglielmo Negri, che con la consorte del prefetto di Brescia, fa da padrino alla macchina per un più lungo viaggio nel tempo. Notiamo, tra le autorità, l'ing. Forte direttore del compartimento ferroviario di Milano, l'ingegner Maternini docente di tecnica dei trasporti, e l'avvocato Ottone, consigliere delegato della Società Nazionale Ferrovie e Tranvie, che ha donato la locomotiva al circolo dei fermodellisti bresciani, perché realizzassero la loro idea di innalzare questo monumento.

Con i fermodellisti c'è pure una folta rappresentanza dei partecipanti al congresso europeo di fermodellismo, guidata dal presidente del MOROP (è il nome dell'organizzazione europea) sig. Walter Siegwart.

E c'è Gino Bechi, l'acclamato presidente nazionale dei fermodellisti.

Oggi è anche la loro festa.

E prima di passare ad inaugurare la sala della mostra di modellismo, allestita all'interno del castello, con ricchezza di plastici, di modelli e di cimeli, Gino Bechi ci parla dell'avvenimento. La sua parola è arguta, sorridente, come può essere quella di un artista: e dell'avvenimento egli sa, con tocchi sinceri, illustrare il significato, cogliere le profonde analogie e gli umani riferimenti.

E intanto che egli parla, una schiera di fanciulli s'aggira un po' scanzonata attorno alla vecchia vaporiera, ne tocca i congegni, s'arrampica all'arrembaggio sull'abitacolo e da là sopra saluta festosamente i compagni rimasti a terra.

**Raffaello CAMPAGNARI**

A COMO L'VIII CONGRESSO INTERNAZIONALE DI MODELLISMO FERROVIARIO

# ENTUSIASMO PER I TRENI E IL PAESAGGIO ITALIANI

**Como,** *settembre*

In un certo senso, i 350 convenuti per l'VIII Congresso Internazionale di Modellismo Ferroviario MOROP, sono stati presi a tradimento, perché è difficile conciliare l'intenzione di lavorare sodo — come poi in effetti si è fatto — con la circostanza di trovarsi in una Como troppo bella, in una stagione come questa.

I colori del lago e del cielo, lo splendore del sole, la dolcezza della temperatura, lo stato di beatitudine dei bagnanti, il fascino femminile in bikini: davvero troppo, credeteci, per chi deve parlare e discutere di treni e di binari, sia pure in formato ridotto.

I lavori del Congresso e la Mostra dei Modelli Ferroviari, sono stati ospitati nei saloni di Villa Olmo. Gli uni e l'altra sono stati inaugurati la mattina del 13, dalle massime autorità civili e ferroviarie della zona. Anche i discorsi ufficiali, di solito un po' freddi e convenzionali, hanno avuto un calore particolare certo ispirato dall'atmosfera e dal paesaggio; quelli degli stranieri sono stati addirittura euforici.

I congressisti in visita al settore italiano della Mostra

Nella Mostra erano esposti oltre 1.400 modelli, di alta perfezione tecnica, appartenenti a 45 espositori, dei quali 5 esteri. Il salone delle Ferrovie dello Stato Italiane, particolarmente ricco, conteneva i modelli di alcuni dei più moderni rotabili ed alcuni plastici, mentre ingrandimenti fotografici permettevano una rassegna sintetica di tutto il parco.

Erano presenti, accanto agli italiani, fermodellisti tedeschi, svizzeri, francesi, belgi, austriaci, danesi, cecoslovacchi, ungheresi ed anche uno statunitense.

I primi tre giorni del Convegno sono stati dedicati ai lavori dei due Comitati, organizzatore e tecnico: è stata tra l'altro discussa ed approvata l'unificazione tecnica, specie per quanto riguarda il segnalamento, ed è stata decisa la pubblicazione delle norme europee. Per quanto riguarda i futuri Congressi Internazionali, è stato stabilito che quello del prossimo anno avverrà ad Amburgo, quello del 1963 in Francia o in Svizzera e quello del 1964 in Olanda, dove si festeggerà il 125° anniversario delle ferrovie del Paese.

I lavori sono stati integrati dalla proiezione di documentari francesi, inglesi, svizzeri ed italiani.

Il giorno successivo un treno speciale ha condotto i Congressisti a Torino. All'arrivo il Direttore Compartimentale piemontese ha porto ai convenuti il saluto delle Ferrovie dello Stato, mentre i suoi funzionari hanno illustrato le caratteristiche delle elettromotrici ALe 803 e di due locomotive diesel, allineate sui binari della stazione.

I Congressisti si sono prima recati con la tramvia a cremagliera a Superga e successivamente all'Esposizione di « Italia 61 »; a tarda sera sono rientrati a Como.

Al mattino nuova partenza del treno speciale per Lecco e Bergamo, trainato da una sbuffante locomotiva a vapore, a richiesta e con grande gioia dei viaggiatori. All'arrivo, una parte dei Congressisti ha proseguito per Villa d'Almè per la visita al grandioso plastico, mentre gli altri hanno raggiunto Brescia, per partecipare alla cerimonia inaugurale del monumento alla locomotiva.

Il giorno seguente, infine, è stato dedicato alla visita ad alcun impianti ferroviari milanesi. I tecnici hanno illustrato la nuova stazione di Porta Garibaldi, in costruzione, e la cabina degli apparati centrali elettrici ad itinerari. In piccoli gruppi, guidati da valenti capitecnici, gli ospiti si sono quindi sparpagliati nel Deposito Locomotive di Milano Greco, dove hanno visitato la maggior parte dei rotabili del parco ferroviario italiano.

Alla stazione di Milano Centrale, il « Settebello » attendeva i Congressisti per riportarli, in viaggio speciale, a Como.

E' stato questo un omaggio particolarmente gradito ai Congressisti, che come fermodellisti e come viaggiatori considerano il « Settebello » la perla dei treni d'Europa.

**Michele DARD**

# IL TRENO ARRIVA A PIOMBINO MARITTIMA

*Dopo tante critiche — per lo più continentali, perché gli elbani sono sempre stati favorevoli — si può adesso dire che il collegamento ferroviario Piombino-Piombino Marittima, in coincidenza con la linea della Navigazione Toscana per l'isola d'Elba, si è rivelato quanto mai utile per il traffico turistico. Se n'è avuta la prova proprio nel corso della trascorsa stagione estiva che ha dimostrato, in pieno, l'utilità del servizio. Arrivare fin sotto l'imbarcadero della Società di Navigazione « Aethalia », per il turista è stato un graditissimo sollievo dalla fatica di un ennesimo cambio. (Non si potrebbe esaminare la possibilità di far arrivare a Piombino Marittima le vetture da Torino, da Milano e da Roma?).*

**G. L.**

# COME CI VEDE
## LA STAMPA

*La verità sulle ferrovie non va tenuta nascosta e va fatta conoscere al pubblico in modo completo. Questo criterio è stato sostenuto dalla rivista americana «Railway Age» a proposito della critica situazione delle ferrovie negli Stati Uniti. Rendendo partecipe l'opinione pubblica della situazione stessa si sollecita quell'appoggio comprensivo dei cittadini bene informati e sensibili ai pubblici problemi, che può alimentare nell'Autorità governativa il convincimento della necessità di rimediare e di predisporre le soluzioni più opportune. Un simile criterio valido per l'America non lo è meno per l'Italia e a tal proposito «24 ORE» in un articolo di Natale Erba, dedicato al «malessere ferroviario nel mondo» ha ricordato le varie pubblicazioni curate dal Centro Relazioni Aziendali, affermando che i dirigenti delle F. S. hanno compreso l'importanza delle pubbliche relazioni per contribuire a risolvere i problemi dell'Azienda. In un precedente articolo lo stesso Autore, trattando il problema del personale e riconoscendo lo spirito di sacrificio dei ferrovieri a torto misconosciuto durante le polemiche dei mesi scorsi, sottolinea il valore delle relazioni umane. Dopo aver affermato che è assolutamente necessario garantire maggiore tranquillità economica e fiducia nell'avvenire delle F. S. affinchè ogni ferroviere sia posto in grado di svolgere le proprie attività, direttive o subordinate, con netta coscienza del dovere e della responsabilità, il giornale ritiene che, soddisfatta questa esigenza, sarà più facile sviluppare quelle relazioni umane, delle quali si è fatto aperto assertore il Direttore Generale ing. Rissone, affinchè possa raggiungersi una maggiore solidarietà di intenti e di opere, contribuendo così a restituire al pubblico quel senso di fiducia nella bontà e nella sicurezza del servizio ferroviario, che una serie di disgraziati avvenimenti ha attenuato.*

*In generale il tono dei commenti della stampa ai fatti e ai problemi ferroviari si è fatto, in questi ultimi tempi, più comprensivo e consapevole delle difficoltà obiettive che incontrano le F. S. nello svolgimento delle loro funzioni al servizio del Paese. «Tempi duri per le Ferrovie!»; con questo titolo il CORRIERE DELLA SERA ha pubblicato un articolo in cui si fa il punto sulla situazione delle Ferrovie in attesa che il Parlamento approvi il noto piano di ammodernamento. Leggendo l'articolo si scopre il rammarico dell'Autore perchè il risanamento delle Ferrovie appare ancora un traguardo lontanissimo. Lo stesso rammarico esprime sul CORRIERE D'INFORMAZIONE Mario Righetti quando afferma che per le Ferrovie non bastano le buone intenzioni e che oltre ai progetti occorrono i fatti.*

*Quante volte si è detto che i tracciati difficili di alcune linee sono uno dei difetti di origine della nostra rete ferroviaria? Le prime ferrovie in Italia suscitarono grosse polemiche specialmente quando si doveva scegliere il tracciato. Avveniva insomma ciò che accade oggi per le autostrade. La posta in gioco - vale a dire gli interessi che potevano essere favoriti o ignorati - era di tale ampiezza che non suscita meraviglia l'accanimento di quelle polemiche. Questo afferma G. Talamo in un interessante articolo pubblicato sul «MESSAGGERO», riportandoci al periodo preunitario, quando s'incominciò a parlare della ferrovia Milano-Venezia. Nella polemica che accompagnò l'elaborazione del progetto intervenne anche Carlo Cattaneo con acute osservazioni sulle prospettive che presentava la gestione della ferrovia. Sebbene la locomotiva a vapore rappresentasse il simbolo del progresso, si poneva allora il problema degli utenti: per realizzare il massimo trasporto era necessario un prezzo accessibile (o addirittura il viaggio gratuito) agli inizi della gestione, allo scopo di invogliare tutti a servirsi della strada ferrata e rompere in tal modo «consuetudini già prese per confidarsi a un corso di cose inusato e ignoto». Spaventava allora la velocità... «eccessiva» e il fumo del «mostro» e c'era chi alimentava queste assurde paure. In queste condizioni la ferrovia non poteva aspettare i clienti, ma doveva andarli a cercare, «passando nei luoghi - scriveva il Cattaneo - ove le persone e le merci si trovavano già raccolte in maggior copia o potevano più facilmente raccogliersi». Bisognava insomma toccare il maggior numero di città, preferendo la strada più redditizia alla strada più breve. Ma il Cattaneo conosceva i limiti di questa scelta che andava considerata come una necessità. Egli infatti affermava che sarebbe stato un grave errore in Italia regolarsi come i pionieri americani, che costruivano le strade ferrate senza curarsi degli insediamenti umani. «Negli Stati Uniti, scriveva nel 1836 Carlo Cattaneo, gli uomini non hanno affezioni municipali e sono pronti come l'acqua a scorrere dove vuole il pendio e cangiano domicilio come noi congeremmo osteria». L'origine dei tracciati ferroviari trova così una giustificazione storica abbastanza convincente nelle parole del Cattaneo, che però combattè sempre il campanilismo deteriore che inficiava le polemiche sulle prime ferrovie.*

**Renato MATTONE**

# LETTERE AL DIRETTORE

## Liquidiamo i relitti

Caro Direttore,

Nei frequenti viaggi che, volente o nolente, debbo effettuare per ragioni di servizio, ho notato con schietto rammarico che, lungo le linee e anche in prossimità di Impianti di non secondaria importanza, esistono ancora numerosissimi «ruderi» che ci ricordano i nefasti dell'ultimo conflitto.

Tutta la rete, in modo più accentuato quella del Sud, è costellata da residui di Case Cantoniere o di altre costruzioni che furono, in passato, obbiettivi preferiti delle opposte forze armate di terra o di cielo.

Muri perimetrali senza tetto, anneriti e privi di intonaco, che svettano verso la volta celeste, ammassi di colonne contorte, di calcinacci e mattoni a pezzi che giacciono abbandonati da lustri, avvolti in parte da una coltre di erbacce che pare li copra per pudore, residui di camere, di pollai, di pozzi o di tettoie improvvisate che richiamano alla mente, almeno in senso figurato, le drammatiche visioni di una terra terremotata, devastata dalle forze brute ed indomabili della natura.

Tale spettacolo sconcertante, che deturpa anche la bellezza del paesaggio per chi si serve del treno, non trova giustificazione tra il pubblico a tanti anni di distanza dalla fine, almeno ufficiale, della guerra.

Le decisioni che, da lungo tempo, avrebbero dovuto essere state prese dagli uffici competenti della nostra Azienda, non apparivano nè appaiono di estrema difficoltà: o l'abbattimento totale dei fabbricati irricuperabili e già parzialmente demoliti o la loro ricostruzione, con la conseguente possibilità di renderli abitabili.

Sono trascorsi ormai oltre sedici anni dal termine della guerra e si continua, da parte nostra, a lasciare esposti ai turisti e alla clientela in genere le testimonianze di un triste e doloroso passato che sarebbe stato saggio eliminare da tempo, nel quadro della generale ricostruzione.

Ho desiderato farLe presente, caro Direttore, questo stato di abbandono e di incuria in cui vengono lasciati troppi «residuati» di guerra, affinché attraverso il nostro giornale venga fatta conoscere, in sede competente, l'opportunità di mettere la parola «fine» ad uno stato di cose che appare di sì facile soluzione e che, procrastinato ancora nel tempo, finirebbe per diventare non soltanto paradossale, ma drasticamente definitivo.

Gradisca i miei migliori saluti. Suo

M. A. Tuninetti

*N. d. D. - Il Servizio Lavori fu uno dei protagonisti della ricostruzione e lo è tuttora per il potenziamento della Rete. Ebbene, fatto trenta, vogliamo fare trentuno? Non deve trattarsi, ne siamo certi, di quei problemi la cui soluzione è condizionata ad investimenti massicci. Nè - si tenga presente - le questioni semplici e spicciole sono sempre le meno importanti.*

## TRENI ITALIANI IN TURCHIA

**Le Ferrovie di Stato della Turchia hanno ordinato alla Fiat 15 autotreni che sono in corso di consegna. Questi autotreni vengono costruiti nello Stabilimento della consociata OM di Milano: ciascun gruppo è formato da un'automotrice, una vettura rimorchiata ed un'altra automotrice. La potenza è fornita da 4 motori diesel Fiat tipo 203 S, sovralimentati, tarati a 145 CV caduno. La trasmissione è del tipo idromeccanico, cioè con giunto idraulico e cambio meccanico a cinque marce. I tre elementi dell'autotreno misurano in totale m. 60,700, sono larghi m. 2,900 e pesano 97 tonnellate. Il numero dei posti a sedere è complessivamente di 199. Le vetture possiedono elevate doti di comfort, sia per quanto riguarda la morbidezza di marcia, che l'isolamento termico-acustico ed il riscaldamento. L'elemento mediano del treno è anche fornito di bar.**

# IN TRENO PRIMA CHE IN CIELO I "CARAVELLE„

La divisione specializzata del lavoro fa testo nel settore delle costruzioni aeronautiche. In applicazione di questo principio, le grandi officine francesi della Sud-Aviation di Tolosa — che costruisce il Caravelle, l'aereo civile francese a reazione per medi e brevi percorsi — hanno attuato un programma capillare di ripartizione della fabbricazione: ben 411 imprese, tra francesi e straniere, partecipano alla produzione.

Fra queste figura anche una grande industria torinese di rilevanza ormai mondiale, la Fiat. Le parti dei Caravelle da essa costruite (che rappresentano l'8,1% in rapporto all'insieme dell'apparecchio) sono le gondole a motori, il piano fisso orizzontale, la deriva e gli alettoni.

In termini profani, cercheremo di illustrare succintamente la funzione di questi « pezzi ». Le gondole sono strutture in acciaio in cui vengono alloggiati i motori; questi due involucri, sono ancorati ai lati del velivolo ed hanno un rivestimento aerodinamico. Il piano orizzontale o stabilizzatore ha funzione di supporto al timone di profondità, l'organo che serve per la discesa e per l'ascesa.

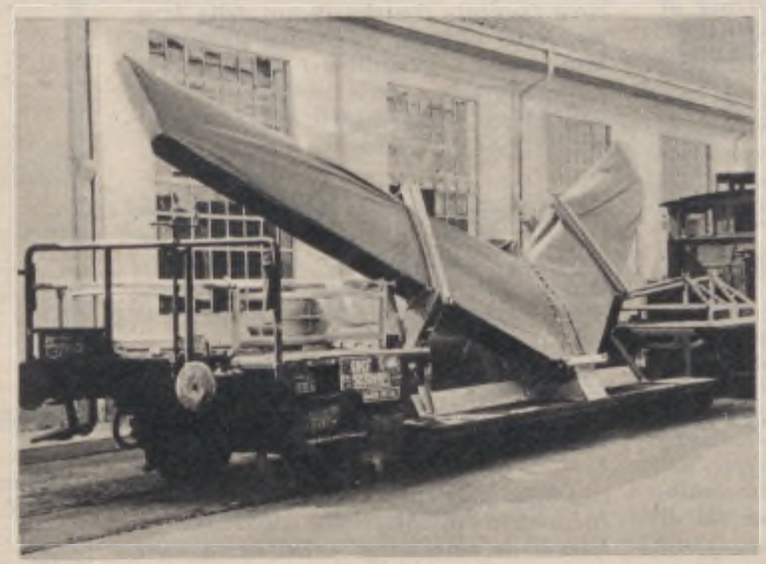


**Foto in alto: le parti del Caravelle costruite dalla FIAT. Foto qui sopra: è in partenza dallo stabilimento Fiat-velivoli di Collegno un piano fisso orizzontale destinato alle Officine della Sud-Aviation di Tolosa**

La stessa funzione relativamente al timone di direzione laterale, svolge la deriva, paragonabile al timone in uso sulle navi. Il quarto « pezzo » costruito dalla Sezione Fiat-Velivoli è formato dagli alettoni, organi posti all'estremità delle ali, *che costituiscono gli elementi indispensabili per ottenere l'inclinazione necessaria alla corretta virata dell'apparecchio.*

I « pezzi » di Caravelle di cui si è parlato, vengono trasportati in ferrovia a Tolosa dove vengono poi inseriti nella catena di montaggio. La Sezione Velivoli della Fiat, che li costruisce, è raccordata con le Ferrovie dello Stato presso la stazione di Collegno, alla periferia di Torino. In questa stazione fanno capo anche le materie prime per la costruzione dei « pezzi » ed il materiale per il loro imballaggio.

Perciò si ha qui un duplice movimento di merci: in arrivo sbarre d'alluminio e cassoni vuoti, in partenza i prodotti finiti, classificati merceologicamente come « Parti avio ». Il traffico che ne deriva ammonta ad una media mensile di venti carri, tanto in partenza quanto in arrivo, con un carico oscillante rispettivamente dai 700 ai 1.500 chilogrammi e dai 1.500 fino ai 10.000.

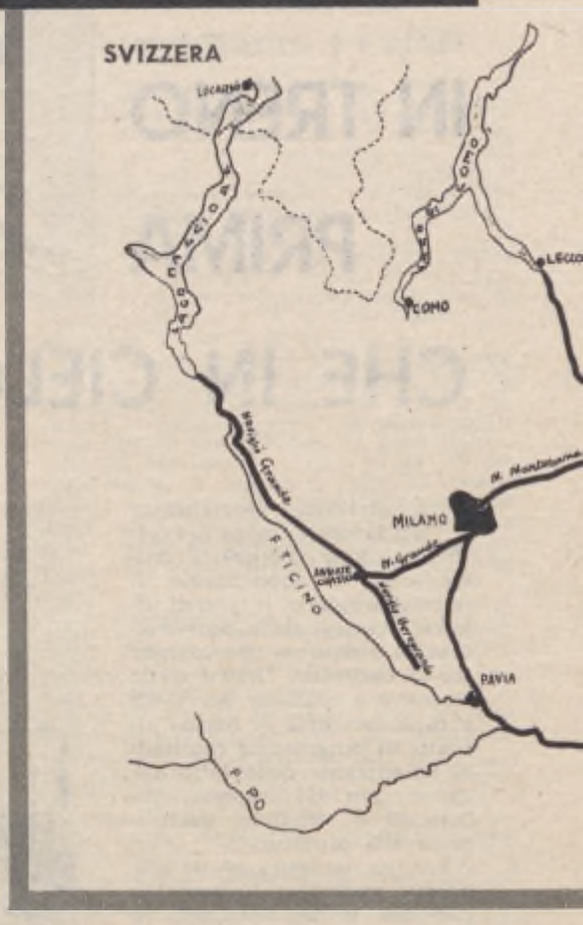
In partenza, la visita doganale italiana viene eseguita nell'interno dello stabilimento; di qui i carri vengono trainati lungo i 3.500 metri del raccordo Fiat Aeronautica-Collegno F.S. con un trattore interno di proprietà della Fiat stessa, un comune « baracchino » da manovra delle F.S. Da Collegno poi i carri, già coperti e sigillati, vengono inoltratti via Modane con treni accelerati in servizio merci internazionale, direttamente a Tolosa.

Per questi trasporti, oltre ai quattro carri privati della SNCF, che fanno continuamente la spola tra Collegno e Tolosa, sono utilizzati anche carri Europ oppure francesi, quasi sempre coperti con teloni. Le parti trasportate non sono mai lunghe meno di otto metri, per cui quando vengono usati carri italiani, questi sono sempre i doppi pianali « LL », a sponde basse.

Ecco così che anche il *Caravelle-Jet*, questo modernissimo mezzo di trasporto, prima d'essere nostro concorrente, è un nostro utente, un nostro ragguardevole cliente. Evidentemente il progresso nel settore delle comunicazioni, anche nei suoi aspetti tipicamente concorrenziali, può rivelare nei campi più impensati la costante attualità e l'indiscussa utilità del trasporto ferroviario.

**Renzo MARELLO**

# L'IDROVIA PADANA




*L'idrovia padana è impresa di eccezionale importanza sia tecnica che economica che sociale: un sistema di comunicazioni che interessa i traffici della pianura padana e quelli dell'Europa Centrale. Anche le Ferrovie sono interessate a questa realizzazione: il dirottamento dei carichi poveri e pesanti per la via d'acqua è da considerarsi come un fattore positivo per una migliore e più proficua utilizzazione del materiale ferroviario.*

*D'altra parte non si deve dimenticare che fiumi e canali hanno anche funzioni d'altra natura e per es., deflusso di acque sotterranee, regolazione naturale del bilancio idrico di una determinata regione, approvvigionamento delle città e delle industrie, irrigazione e bonifica, ed altre. Tali funzioni, estranee ai trasporti, debbono tuttavia essere considerate nel bilancio economico in quanto, la « autoeconomicità » di un trasporto per via di acqua interna potrà essere mantenuta anche con qualche riserva con cui si tenga conto dei servizi altrimenti offerti dalla via d'acqua.*

*Numerosi sono stati i Congressi ed i Convegni trattanti i casi della idrovia padana. Recentemente a Ferrara nel Convegno di Studi per la bassa ferrarese il Ministro dei LL.PP. dette affidamenti circa l'urgente completamento della Idrovia. Nella seconda quindicina di ottobre sarà tenuto a Venezia il I° Congresso di diritto fluviale e della navigazione interna, che per molti aspetti interesserà anche la nostra Azienda.*

* * *

La idrovia padana è costituita da quell'insieme di vie d'acqua sia naturali che artificiali utilizzabili per la navigazione interna. Tali vie costituiscono un sistema che si svolge essenzialmente lungo l'asta del Po.

La idrovia padana si sviluppo per 242 km da Cremona alla Volta di Conca Grimana che si trova a 60 km a valle di Pontelagoscuro (Ferrara). Dalla Conca di V. Gr., per km 21 di canali e quattro conche si perviene a Venezia ed al Porto Industriale di Marghera. Risalendo il Mincio, la cui foce è a 130 km a valle di Cremona, dopo 18 km si raggiunge il porto industriale di Mantova. Dal Po, a Pontelagoscuro, si dirama per il Po di Volano un'altra via navigabile che, con 62 km di percorso, raggiunge il mare a Porto Garibaldi. Tale via tuttora in completamento, sarà navigabile per natanti di 1350 tonn. quando saranno ultimati i lavori e calibrate le esistenti opere idrauliche.

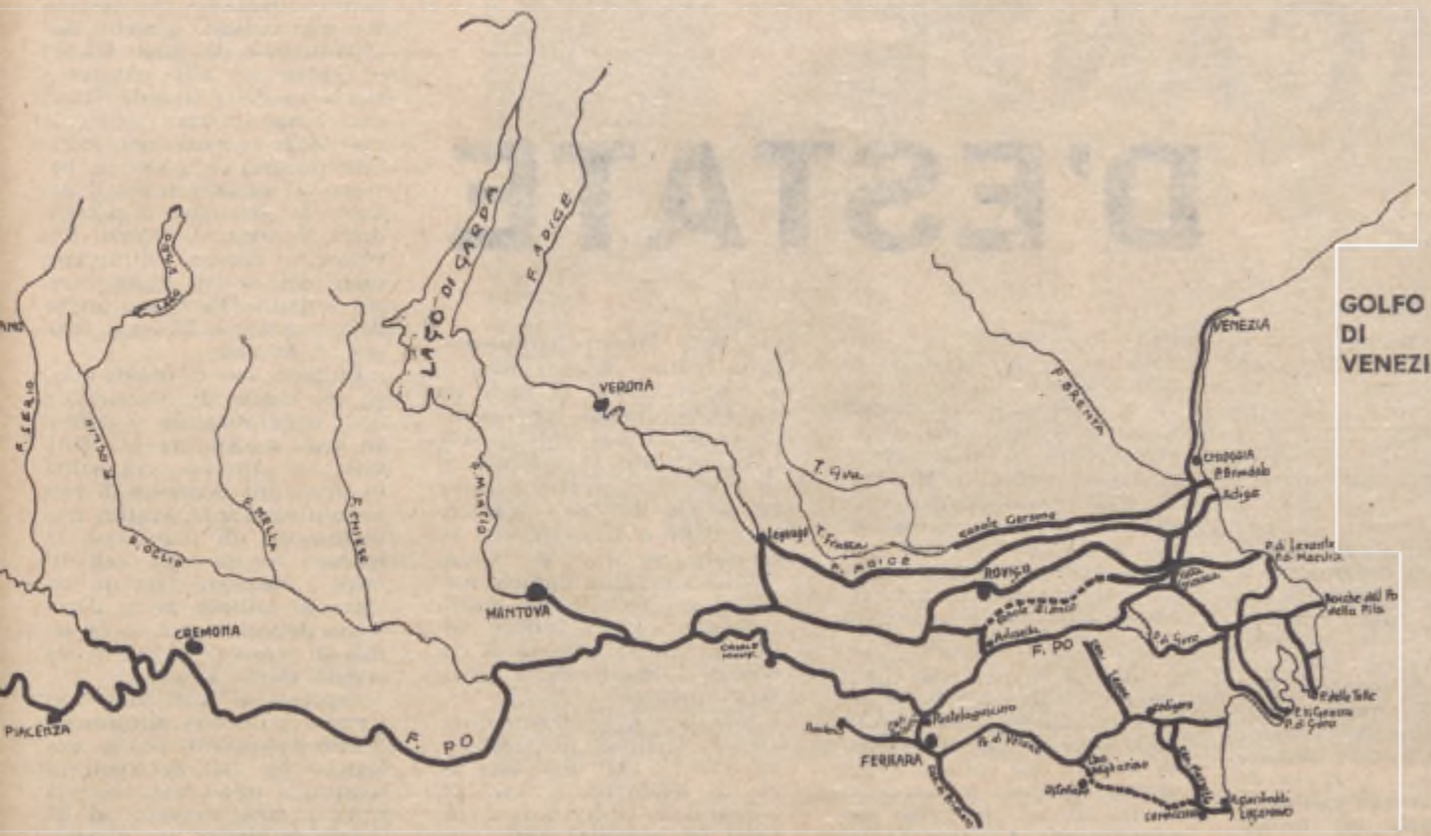
Il Po a Piacenza

Esistono altre via navigabili, ma di portata più modesta. Per es. a monte di Cremona, sino a Piacenza. In questo tratto è in corso la costruzione di uno sbarramento e di una conca (Isola Serafini) le quali, non appena ultimate, consentiranno di raggiungere Piacenza con natanti di grossa portata.

Ma è previsto, inoltre, un collegamento di eccezionale importanza per i traffici della pianura padana, cioè quello del Po con il Lago Maggiore e la Svizzera. Per tale collegamento dovranno costruirsi i canali Lago Maggiore-Milano di km 67 e Milano-Cremona di km 70. Per rendere navigabile tutto il percorso da Milano a Volta Grimana, con natanti tipo NATO di 1350 tonn., son da proseguire e completare i lavori per la sistemazione dell'alveo del Po nel tratto di km 242 da Cremona e da ricalibrare il tratto di canale per km 21 dalla Conca Grimana ai margini della Laguna.

Altro collegamento di particolare interesse è quello relativo alla diramazione Pontelagoscuro-Porto - Garibaldi-Adriatico. Esso si sviluppa sul Po di Volano per circa 62 km e presenta un canale da Migliarino ad Ostellato che si riattacca al canale lagunare fino alla conca di Valle Lepri. Peraltro, l'antico sbocco a Porto Garibaldi non prestandosi al movimento dei grossi natanti tipo NATO da 1350 tonnellate, venne studiato un altro porto-canale fino alla posizione di Logonovo, qualche chilometro più a sud del porto

# FIUMI E CANALI NAVIGABILI DELLA PIANURA PADANA




suddetto. Questa idrovia, con la prevista trasformazione fondiaria della valle di Comacchio, costituirà l'istradamento naturale dei traffici di quella parte del comprensorio del Delta Padano che sta tra il Po di Venezia ed il fiume Reno e fa perno nella Città di Ferrara.

Oggi non si pone più in dubbio la necessità e l'urgenza di realizzare compiutamente la navigazione interna nella pianura padana, completando al più presto quello che lo Stato ha già fatto per rendere navigabile il Po da Cremona al Delta. Ora si tratta di risolvere un complesso di problemi riguardanti le infrastrutture che, consentiranno di potenziare enormemente il sistema industriale del Nord d'Italia, riordinare i trasporti ferroviari e stradali decentrando l'industria circoscritta in massima parte al triangolo Genova-Torino-Milano.

La Comunità Economica Europea già da molti anni, nell'ambito della Conferenza dei Ministri dei Trasporti, aveva posto in evidenza la necessità del potenziamento delle reti della N.I. dei Paesi della C.E.E.

Recentemente invitava il Governo italiano a realizzare — tra l'altro — la idrovia Po-Lago Maggiore con la costruzione del canale congiungente il fiume Po con quel lago e, di conseguenza, l'Adriatico con il Nord d'Italia e con la Svizzera. L'invito rivolto all'Italia sanziona gli interessi biunivoci della C.E.E. e dell'Italia.

L'opera destinata a dare rapidamente ulteriore e ben accentuata vitalità alla asta del Po è il canale navigabile Milano-Cremona Po, la cui realizzazione di carattere fondamentale ed urgente, costituisce la logica integrazione del sistema attuale della navigazione padana e la premessa della sua estensione. Milano è il naturale entroterra del sistema idroviario padano: è quindi intuitiva l'importanza di un'opera che inserisca nel sistema un centro come quello della metropoli lombarda, capace di dar vita ad un traffico imponente.

L'entroterra naturale dell'idrovia padana si estende per l'intera pianura a partire dal sud di Milano e comprende importanti aree demografiche che presentano tutte le condizioni per un intenso processo di sviluppo industriale. Ma il canale di Milano-Po non segna che l'inizio di una serie di realizzazioni intese a soddisfare le esigenze dei trasporti dell'Italia settentrionale. Il canale, che costituisce la logica integrazione del sistema attuale di vie di acqua interne, è altresì la premessa indispensabile alla successiva estensione del sistema stesso. Va infatti al riguardo notato che è ormai imminente l'inizio delle opere relative al collegamento di Milano col Lago Maggiore e quindi con la Svizzera, collegamento vagheggiato da tempo da quel Paese per i suoi traffici. L'apposita Commissione Italo-Svizzera ha pressoché ultimato i suoi lavori in proposito, predisponendo uno schema di Convenzione fra le due Nazioni avente lo scopo di disciplinare i mutui rapporti conseguenti alla costruzione dell'idrovia ed al suo servizio.

Nei primi tempi della nostra Unità politica, eletti statisti intravvidero l'opportunità ed anzi la necessità della via di acqua padana: il Confalonieri, il Porro-Lambertenghi, Silvio Pellico, Gino Capponi, l'Arrivabene. Ed il Confalonieri, volendo dare la prova della navigabilità del Po, si avventura in esso con un legno a vapore, l'*Eridano*. Ma la navigazione incontrava allora, oltre le secche, ben altri ostacoli, tanto che il Conte scriveva al Capponi: « Sono da alquanti giorni di ritorno col nostro *Eridano*, vincitore abbastanza fortunato dei marini flutti e delle indomabili correnti del Po, ma travagliato, battuto, perseguitato dal rapace sciame dei doganieri della quadruplice alleanza (secondo l'atto finale del 9 Giugno 1815 del Congresso di Vienna, doveva esser libera la navigazione sul Po) delle potenze condividenti quel fiume la cui libera navigazione non lascia solcato da un solo battello! ». Per cui è da presumere che, a quel tempo, non fosse possibile andar troppo avanti coi progetti di navigazione sul Po.

Oggi la situazione è ben differente e di molto più favorevole. Ed infatti, il 2 Ottobre 1960 dal Capo dello Stato fu dato il via per i lavori del canale padano da Cremona a Milano. Si può dire che una nuova era di traffici si apre per le terre e le città della pianura padana.

Le ferrovie non avranno nulla da perdere dal nuovo sistema della Navigazione Interna. Si può all'opposto ritenere che ne resteranno avvantaggiate e forse potenziate in quanto potranno assumere soltanto quel trasporto che è ad esse connaturato per quei prodotti che consentano di realizzare il servizio a prezzo remunerativo, senza l'eventuale ricorso a tariffe di sostegno o analoghe.

**Francesco CARTA**

QUA E LÀ PER L'EUROPA

# VACANZE D'ESTATE

In quel giorno di agosto la sala del ristorante della stazione di Losanna era deserta e silenziosa. Le tavole non apparecchiate sembravano sbadigliare insieme ai tre o quattro garçons che ciondolavano, in qua e in là. La nostra comitiva (cinque persone, tutti italiani) era entrata piuttosto rumorosamente nel locale e fu accolta con scarso entusiasmo. Tra uno sbadiglio e l'altro un cameriere si avvicinò svogliatamente, con un menu in una mano ed un tovagliolo nell'altra. Il giovane elvetico sembrava veramente seccato della intrusione e ce lo dimostrò sbattendoci con poca grazia il menu sul tavolo. Fatto un breve conteggio per stabilire quanto ci sarebbe costato, al cambio, un pranzo a base di spaghetti, bistecca ai ferri, frutta e vino, impartimmo gli ordini.

Si verificò allora un fatto inatteso. Divenuto tutto ad un tratto premuroso, il giovanotto chiamò a raccolta gli altri camerieri che si precipitarono al nostro tavolo. Apparecchiarono in un batter d'occhio, e cominciarono ad affaccendarsi intorno a noi, ed a gareggiare nel servirci. Evidentemente, prima ci avevano giudicato male: clienti da panini imbottiti. Ma visto che eravamo disposti a spendere, si profilava ormai anche la speranza di una buona mancia... Insomma « C'est l'argent qui fait la guerre », anche nella pacifica Svizzera.

* * *

Giunti a Berna verso il tramonto, ci accingemmo a cercare un albergo per la notte: dopo averne visitati 14, senza trovare una camera disponibile, cominciò a serpeggiare fra di noi un certo scoraggiamento. La sera si era trasformata in notte, la capitale della Svizzera, pur essendo sfavillante di luci, gaia ed animata, per noi, stanchi e scoraggiati, aveva un aspetto ostile ed inospitale. Avevamo percorso tutta la Spitalgasse, la Kramgasse, la Monbijoustrasse, chilometri e chilometri di stradette laterali e di portici, ormai indifferenti alle bellezze artistiche della Torre dell'orologio, della fontana degli Zähingen, del Komtraus e di tutti gli edifici medioevali che arricchiscono la più antica città federale. Infine, io proposi di tornare alla stazione: forse un ufficio turistico ci avrebbe aiutato a superare una situazione che stava per diventare drammatica. Fummo fortunati nel trovare all'agenzia un amico ed ammiratore dell'Italia, che si vantava di conoscere Roma meglio di qualsiasi romano.

Non so se l'affermazione avesse qualche fondamento, so' soltanto che, dopo una serie di telefonate a vari alberghi della città, riuscì a trovarci gli agognati letti.

Il giorno dopo proseguimmo il nostro viaggio per Basilea, Strasburgo, Lussemburgo, Bruxelles, senza più sostare.

La capitale del Belgio fu assai più accogliente di quella svizzera e non ci creò problemi logistici. Semmai fu il regime alimentare, a base di patate fritte, di cibi senapati, di pasta scotta, che determinò qualche inconveniente ai danni di uno dei membri più anziani della nostra piccola comitiva.

Nei cinque giorni di permanenza a Bruxelles ci estasiammo alle bellezze gotiche della cattedrale dei Santi Michel e Gudule ed alla pittoresca ricchezza della Grande Place, con il suo palazzo civico, le case delle corporazioni, mirabile fusione di gotico e barocco. Il palazzo reale, il palazzo di giustizia, il palazzo della Nazione, il palazzo Ravenssein, furono altrettante mete del nostro pellegrinaggio artistico. Facemmo anche delle puntate a Malines, Bruges ed Anversa.

Durante uno di questi viaggi, mi capitò di commettere una imperdonabile « gaffe ». In una stazioncina fra Bruxelles ed Anversa, era salita in treno una donnetta di una sessantina d'anni, vestita modestamente di nero, con la faccetta rugosa e gli occhietti vispi e sornioni. Con un sospiro di sollievo aveva depositato delicatamente su un sedile un grosso involto e si era seduta vicino a me.

Espressi ai miei amici, in termini piuttosto pittoreschi, il mio disappunto per la scalogna che mi perseguitava sempre in treno: mai che una bella ragazza venisse ad allietare le lunghe ore di viaggio!

L'anziana viaggiatrice, di lì a poco, mentre accendevo una sigaretta, mi lanciò un'occhiata amabile e poi in « perfetto italiano » disse:

— Attenti che qui è vietato fumare e potrebbero farvi pagare una contravvenzione.

Smorfie, colpi di tosse e gomitate di circostanza. Poi una risata corale a cui per for-

**A sinistra: un convoglio svizzero costeggia il Lago di Neuchâtel. Sotto: il « Cornish Riviera » Express delle ferrovie inglesi**

tuna partecipò anche la donnetta.

Ci rivelò poi di essere una nostra connazionale, di Bagni di Lucca, emigrata in Belgio 30 anni prima con tutta la famiglia. Naturalmente, come la maggior parte degli emigrati della Lucchesia, fabbricavano e vendevano statuine di gesso. La donna ce ne mostrò alcune veramente graziose, contenute nel grosso fagotto che all'arrivo aveva deposto sul sedile.

* * *

Secondo i programmi, al termine della nostra permanenza in Belgio proseguimmo in due verso l'Olanda e l'Inghilterra. Ho dell'Olanda un caro quanto vago ricordo: rapide visioni di canali, mulini a vento, città moderne e bellissime, spiagge sconfinate. Visitammo i Paesi Bassi, accompagnati da un amico olandese che fece miracoli per farci vedere Rotterdam, Amsterdam, l'Aja, Sheveningen, il Museo Nazionale, il porto della Venezia del Nord, la Gran Diga e lo Zuider-Zee.

Quando ci lasciò a Hoek van Hollan, dove ci dovevano imbarcare per la traversata della Manica, ci sentimmo un po' smarriti. Eravamo soli, tra gente che non comprendeva né l'italiano né il francese, le uniche lingue di cui noi eravamo padroni. E toccava a me la responsabilità di pilotare l'amico, con il mio inglese insicuro e con la mia assoluta ignoranza di usi e costumi della Gran Bretagna.

L'alba ci colse mentre la nave stava insinuandosi nella foce del fiume Stour. Le due rive del fiume, dapprima lontanissime, si andavano avvicinando, fino a che ad Harwik sbarcammo per prendere il treno per Londra.

La prima delusione sul mio inglese la ebbi al controllo dei passaporti. Sulla nave ci avevano fatto compilare una schedina con tutti i dati anagrafici. Una domanda finale mi aveva lasciato alquanto perplesso: si trattava di indicare l'albergo dove saremmo scesi a Londra. Non avevo idea di dove saremmo andati a sbattere. Indicai un Hotel Bristol, ritenendo che nella capitale inglese ci fosse un albergo che portasse quel nome abbastanza comune nelle città italiane e indubbiamente di origine britannica.

L'agente di polizia addetto al controllo dei passaporti, esaminò il mio documento, esaminò la schedina, esaminò la mia faccia, confrontandola con la fotografia, sbirciò la mia valigia. Infine mi chiese quante sterline avessi, al che mostrai le 5 sterline acquistate a Bruxelles.

Sembrava soddisfatto del tutto quando gli cadde lo sguardo sull'Hotel Bristol. La sua faccia si rabbuiò. Mi fece un lungo discorso, parlando rapidamente in tono burbero. Di tutto quello che disse, capii soltanto le parole "Hotel Bristol", forse perché, nel menzionarle indicava il cartellino nel quale io le avevo scritte. Mi ripeté il discorso, con le stesse parole, lo stesso tono, la stessa rapidità. Naturalmente l'effetto fu lo stesso. La cosa si ripeté per dieci minuti buoni. Dopo di che il bravo agente perse la pazienza e rinunciò a farsi intendere. Acchiappò un grosso timbro e, sul cartellino incriminato, stampò un bellissimo « Welcome in England ».

Il mio amico aveva trovato un agente meno pignolo e si era sbrigato rapidamente. Si mostrò molto preoccupato nel constatare che poteva far poco conto su di me, come interprete.

Un uomo premuroso afferrò le valigie e le portò in uno scompartimento vuoto; gli detti ben volentieri una generosa mancia sopratutto per ringraziarlo del primo sorriso cordiale che ci veniva offerto da che noi ci trovavamo in Inghilterra.

Arrivati alla East station, si rinnovò il penoso pellegrinaggio alla ricerca di un albergo, con la differenza che qui la difficoltà non era costituta dal « tutto completo », trovato a Berna, ma dal fatto che non trovavamo affatto alberghi. Larghe zone dei quartieri dell'East End, dove ci trovavamo, erano ancora nelle condizioni in cui le avevano lasciate i massicci bombardamenti tedeschi.

Quando infine rintracciammo un albergo decidemmo sul momento che ci andava bene, anche se i prezzi erano piuttosto salati.

I trentatré scellini a testa per una camera a due letti, e compreso il break-fast, non ci sembrarono neppure tanti, dato il tono decisamente elevato dell'ambiente.

I ricordi di Londra sono tutti collegati alla difficoltà di intendere e di farsi intendere con il mio traballante inglese. Per colazione, al mattino successivo, mi vidi servire un'aringa affumicata con pane, burro e marmellata, per aver voluto ascoltare i consigli di un correttissimo cameriere che, parlando naturalmente la sua lingua, non si era spiegato troppo bene...

Una sera entrammo in una pizzicheria del quartiere di Soho, per acquistare una frugale cena fredda da consumare in albergo. Il gentile commesso ci chiese cosa desideravamo. Grattandomi la testa, e premesso un dubbioso « difficult to say » mi decisi a chiedergli se parlava in francese ed ebbi la gioia di s e n t i r m i rispondere uno schioccante *oui*. Mentre stava affettando del roseo prosciutto, rivolsi qualche parola in italiano al mio amico. Il commesso, senza interrompere il suo lavoro, con un sorriso mellifluo sulle labbra, disse: « Ah, siete italiani? Io sono bolognese! ». Gli avrei torto il collo.

Con il portiere dell'albergo riuscii a scambiare alcune frasi sul tempo. Gli inglesi, si sa, sono molto sensibili a tale argomento. Trovai quindi piena comprensione quando, in attesa che cessasse un acquazzone, mi rivolsi al gallonato ed imponente portiere del nostro albergo, per domandargli se ritenesse che la pioggia fosse di breve durata. Attaccammo discorso così sull'argomento meteorologico e me la cavai benissimo.

**Rinaldo CIMA**

**Si chiedono ragguagli alla polizia ferroviaria femminile**

# GUERRA ALL'INFORTUNIO

**« Voci della Rotaia » non ha mai omesso alcun tentativo di contribuire, con i suoi interventi, alla lotta antinfortunio. Ospitiamo perciò con piacere quest'interessante intervento del dr. Marzano, dirigente dell'Ufficio di Medicina Preventiva, Riabilitativa e di Psicologia Applicata del Servizio Sanitario. E ci piace mettere in risalto come, all'applicazione del vecchio principio « l'uomo adatto al posto adatto », i nostri specialisti vadano oggi affiancando un alto altro concetto che, incontrandosi con quello a mezza strada, lo integra: « adattiamo lo strumento di lavoro all'uomo che se ne serve ». Su questa via, la collaborazione fra il sanitario e il tecnico può sortire i più efficaci risultati.**

Gli infortuni sul lavoro costituiscono uno dei problemi più seri per le Ferrovie dello Stato, non certo o non soltanto per un fatto meramente economico o per un interesse produttivistico, anche se non possiamo negare quest'aspetto del problema. In realtà, ogni sforzo teso a salvaguardare l'individuo dai rischi professionali assume un significato che va oltre ogni calcolo materialistico e si inoltra nella sfera stessa dell'integrità familiare e dei valori morali, cristiani, sociali.

In questo quadro si pongono, presso la nostra Azienda, gli studi sui mezzi atti a diminuire, se non proprio ad eliminare, gli infortuni.

Tra le sue mansioni, chi scrive ha il compito di analizzare i meccanismi che hanno determinato gli infortuni, soprattutto dal lato psicologico. E più volte egli resta profondamente colpito dalla costatazione che un evento addirittura banale ha determinato delle lesioni, anche gravi, che si sarebbero potute evitare con una facilità estrema.

Dei tanti casi da citare, mi basterà ricordare due episodi, per delineare quanto in seguito cercherò di meglio chiarire.

Un Cantoniere, effettuando uno scarico di traverse, riportò una grave lesione alla mano sinistra che, oltre ad un notevole periodo di assenza dal servizio, richiese un successivo prolungato trattamento presso il nostro Centro di Riabilitazione dei motulesi.

Non apparendo chiara la descrizione del meccanismo lesivo (« ...mentre scaricava delle traverse, a causa della pioggia una è scivolata schiacciandogli la mano sinistra... ») si analizzò l'infortunio e venne subito in chiaro che l'agente aveva trascurato di chiedere i guanti per la manipolazione delle traverse nuove provenienti dai cantieri di « iniezione ».

Interrogato sui motivi del mancato uso, il Cantoniere, che pur si era dilungato a precisare come le traverse già di per sé stesse « grasse » per il noto preventivo trattamento subìto diventino ancora più « scivolose » quando siano bagnate, confessò di non aver richiesto i guanti di protezione per non apparire « lagnoso » al suo Sorvegliante (al quale sono affidati in custodia), perché — a suo dire — quando si chiedono queste cose si può apparire « noiosi » o addirittura ci si può « mettere contro il superiore ».

E' facile rilevare quanti spunti possono venire forniti dalla descrizione dell'incidente e quanti altri dalle risposte date successivamente dal soggetto.

Anche il secondo episodio è molto significativo. Si tratta di un infortunio, ugualmente subìto ad una mano da un giovane Aiuto-macchinista, infortunio i cui esiti richiesero anch'essi un opportuno trattamento presso il Centro.

L'evento si era verificato mentre il soggetto riponeva il recipiente contenente dell'olio lubrificante nell'apposito armadietto di un locomotore gruppo 636.

Come è noto, su alcuni locomotori di questo gruppo (più precisamente, sui primi della serie) l'armadietto in parola aveva subito un adattamento per consentire l'installazione di uno scaldavivande, ripetutamente richiesto dal personale di macchina.

In pratica, tuttavia, l'adattamento non si era dimostrato adeguato. La suddivisione dell'armadietto infatti, così come era stata realizzata, costringeva chi voleva riporre o prendere il recipiente dell'olio lubrificante, ad una certa difficoltosa manovra la quale poteva concludersi — come nel caso da me citato si era conclusa — con un urto, della mano adoperata, contro la lamiera e conseguente infortunio.

Di tale inadeguatezza — di cui si rese personalmente conto il Funzionario che svolse la relativa indagine — non era stato fatto alcun cenno da chi ne aveva un diretto interesse (personale di macchina), né da altri.

Dalle risposte che il giovane Aiuto-macchinista infortunato dava, mentre lo si interrogava sull'avvenuto incidente, traspariva la sua preoccupazione di non muovere critica ad un operato, la cui ideazione egli riteneva provenisse da una sede molto alta e perciò, a suo parere, incensurabile.

E' indubbio che il nostro carattere « latino » ci induce a rifuggire dalla cosidetta « pignoleria », termine con il quale designamo spesso, con una certa leggerezza, quella « precisione » che viene considerata addirittura come una pregevole caratteristica razziale di altri popoli. Ma, su questo punto, è bene intendersi con chiarezza (ed il discorso è rivolto a tutti): quando ci rechiamo al nostro posto di lavoro né atteggiamenti di tal genere, né tantomeno quelli egualmente controproducenti di una «sterile» critica dovrebbero entrare con noi; questo ingombrante bagaglio dovrebbe essere deposto sulla soglia... salvo a riprenderlo all'uscita, se proprio ci si tenga a non farlo catalogare fra gli oggetti perduti.

Vi è da chiedersi quante di queste situazioni, apparentemente banali — ma

che racchiudono in sé un potenziale pericolo di danno anche grave — prontamente rimosse, in quello spirito di collaborazione e di spicciolo interessamento al buon andamento dell'Azienda, mancherebbero di fornire oggetto di postume recriminazioni.

Vi è anche da domandarsi se i timori e gli atteggiamenti di preoccupazione ai quali si riferivano i due soggetti di cui sopra, siano da ritenersi giustificati.

Se ogni componente del personale, senza distinzione di qualifiche, tenesse presente il disposto contenuto nell'articolo 34 dello Stato Giuridico, le risposte dovrebbero essere negative. In realtà viene fatto di pensare che gran parte del personale non lo tiene presente o forse non lo ha compreso a fondo. E ciò crea uno stato d'ingiustificata diffidenza che traspare di frequente, nel corso di colloqui, anche verso lo stesso medico dell'Azienda, nel quale viene visto il « funzionario » che si identifica con il « superiore », da cui c'è da attendersi una severa applicazione delle norme regolamentari più che comprensione.

Invece il disposto di quell'articolo contiene un principio, sotto molti aspetti innovatore dei rapporti all'interno di un'Azienda; un principio che è alla base dell'odierna concezione del modo di condurre un'Impresa al successo ed alla prosperità.

Ricordo a tale proposito che nell'Ottobre 1960, a Roma, l'Ente della Civiltà del Lavoro organizzò all'EUR il 3° Convegno Nazionale che aveva per tema: «Le forze migliori della Nazione per una maggiore dinamica produttiva». Una delle relazioni di particolare interesse fu quella dello psicologo prof. Antonio Miotto, molto noto anche nell'ambiente giornalistico per la sua frequente collaborazione a quotidiani e a settimanali di larga tiratura.

Egli pose l'accento sull'importanza che, dal punto di vista psicologico e sociologico, ha l'adattamento di ogni individuo al gruppo di cui è parte nell'ambiente di lavoro. Solo in tal modo si può concepire una buona funzionalità del gruppo stesso e, in definitiva, della collettività cui questo appartiene.

Simile adattamento presuppone la necessità di un'adeguata valutazione della personalità dell'individuo, in modo che egli possa applicare con spontaneità tutte le proprie capacità a vantaggio anche della sua personale soddisfazione.

Una buona educazione sociale dell'individuo, in ogni grado gerarchico, è fattore indispensabile per l'adattamento sì che venga ad instaurarsi quell'atmosfera di reciproca fiducia e collaborazine, necessaria premessa per la concreta attuazione di quanto espresso nel 2° comma dell'art. 34 del nostro Stato Giuridico, che qui riporto: « Nei rapporti con i superiori e con i colleghi il personale deve ispirarsi ad un'assidua e solerte collaborazione ed essere guida ed esempio ai dipendenti nello svolgimento delle mansioni in modo da assicurare il più efficace rendimento nel servizio ».

L'iniziativa presa da qualche tempo di stimolare il ricorso alla « Casetta delle idee » potrebbe fornire, oltre ai suggerimenti di preminente carattere tecnico-organizzativo che il personale è invitato a dare, anche un'idicazione dell'atmosfera esistente in ogni impianto al livello delle relazioni personali, sia tra pari qualifica che tra le varie gerarchie.

In realtà gli scopi di questa iniziativa, apparentemente di carattere produttivistico, s'identificano con quello più vasto di una migliore impostazione e soluzione dei problemi interessanti la piena soddisfazione del personale, base necessaria per un migliore rendimento.

Non è difficile dimostrare che un difetto di buoni rapporti nell'ambiente di lavoro può provocare danni considerevoli sia all'individuo che all'Azienda.

E' frequente rilevare che determinate situazioni, le quali potrebbero essere immediatamente risolte, non vengono neppure prospettate: ed io ho citato due esempi che mi sembrano oltremodo probanti.

Gli inconvenienti lamentati potrebbero essere rimossi da una particolare cura dei rapporti interindividuali, base indispensabile per ottenere la reciproca piena confidenza e per risolvere immediatamente, allo stesso livello in cui sorgono, determinati problemi che possono essere frequentemente prospettati al proprio Capo diretto. Questi, ovviamente, dovrà decidere quali di tali problemi possono essere risolti da lui e quali invece prospettati alla superiorità. Una simile impostazione presuppone un preliminare movimento d'interesse ai problemi che via via possono sorgere, da parte di tutti i Dirigenti, ivi compresi (anzi soprattutto) i Dirigenti medi che sono quelli a più diretto contatto del personale.

Per ricollegarmi a quanto detto all'inizio, ricorderò che nell'ambito di un particolare settore di preminente interesse per la tutela del personale, quello della prevenzione dei rischi professionali, si è dato inizio ad un'azione impostata su una larga visione dei relativi problemi, a mezzo di opportune indagini — limitatamente per ora ad alcune grandi officine della Rete — per un esame completo di determinate situazioni sotto l'aspetto medico, psicologico, igienico e tecnico.

In armonia a tale azione è stato già posto in atto presso la maggior parte delle officine di grandi riparazioni, uno studio continuativo dei fenomeni suddetti, sotto il prevalente aspetto tecnico-organizzativo, a mezzo dei Comitati di Sicurezza e dei corrispondenti Uffici di Sicurezza.

Nei Comitati, di cui sono membri effettivi rappresentanti del personale tecnico ed operaio dell'impianto, vengono mensilmente esaminati tutti gli elementi che possano aver contribuito al verificarsi degli infortuni subiti nel corrispondente periodo di tempo dal personale, e vengono prospettati agli Uffici di Sicurezza i possibili provvedimenti utili ad evitare il ripetersi degli infortuni. A tale scopo, in determinati casi, l'azione viene integrata da un esame medico-psicologico che comprende un approfondito colloquio dal quale possono spesso emergere fattori di carattere individuale, ambientale o tecnico la cui conoscenza si dimostra utile alla soluzione dei relativi problemi.

Un apparente inconveniente insito nella procedura dei colloqui è quella di scavalcare i capi immediati che, provenendo speso dalle gerarchie di grado inferiore, possono erroneamente percepire una riduzione delle proprie prerogative faticosamente conquistate attraverso lo sviluppo di carriera iniziatosi in epoca nella quale simili problemi non venivano considerati. Al contrario, poiché i problemi emersi in un determinato ambiente vengono successivamente discussi anche con i suddetti capi, questo nuovo modo di operare conferisce loro in realtà un riconoscimento dell'esperienza e della posizione acquisite.

In tali discussioni deve infatti venir particolarmente puntualizzato anche tutto ciò che si riferisce ai rapporti interpersonali perché i reciproci influssi da capo a dipendente e da dipendente a capo, svolgendosi su di un piano armonico, ne potenzino il rispettivo rendimento.

# NOTIZIARIO DI VILLA PATRIZI

## AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato nella odierna riunione ha deliberato l'effettuazione di numerosi lavori per un importo complessivo di circa 810 milioni e forniture di mezzi e materiali per oltre 6.200 milioni di lire.

Da segnalare:

— l'ampliamento e la sistemazione dell'Officina del Reparto Navigazione di Messina;

— l'impianto di un ACE a Metaponto;

— la costruzione di due fabbricati per complessivi 16 alloggi per il personale ferroviario a Golfo Aranci;

— la costruzione di 1.000 carri refrigeranti.

Fra gli altri provvedimenti di varia natura presi in esame sono stati pure approvati:

— le aggiunte e le modificazioni alle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose », riguardanti il traghettamento automezzi sulla relazione Civitavecchia-Golfo Aranci e

— i bandi dei concorsi pubblici a 200 posti di Capo Gestione in prova.

### Art. 12 D.C.A. - INDENNITA' CHILOMETRICA

A seguito della revisione generale delle tariffe per il trasporto delle persone sulle Ferrovie dello Stato effettuata con decorrenza 1° luglio c.a. ed in relazione a quanto previsto dal terzo comma dell'art. 12 delle disposizioni sulle competenze accessorie, approvata con legge 31 luglio 1957, n. 685, e successive modifiche, a far tempo dalla data del 1° luglio c.a., le misure dell'indennità chilometrica di cui al primo comma dell'articolo medesimo sono variate come segue:

— dipendenti ammessi a viaggiare sulle ferrovie in 1ª cl. L. 1,44;

— dipendenti ammessi a viaggiare sulle ferrovie in 2ª cl. L. 0,98.

(Circolare P. 3.2.2/21200 del 22 luglio 1961).

### CONDUTTORI DI ASSUNTORIA

E' stato posto il quesito se ed in quale misura spetti l'indennità di anzianità ai Coadiutori nominati assuntori in base al secondo comma dell'art. 28 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236. In proposito è stato precisato che ai medesimi va corrisposta senz'altro la predetta indennità. Considerato poi che l'accettazione del nuovo « status » di assuntori porta a far configurare la cessazione del precedente « status » di coadiutori sotto il profilo della estinzione volontaria di tale ultimo rapporto di lavoro, agli interessati deve essere corrisposta la indennità fissata per i casi di dimissioni a domanda.

Per quanto riguarda la misura della indennità da corrispondere non solo nei casi di inquadramento ad assuntori, ma anche in tutti gli altri casi di cessazione del rapporto di lavoro non determinati da motivi disciplinari, la circolare P. 2.3.1/18800 del 30-5-1961 ne fissa la norme.

### UFFICIALI PARTIGIANI BENEFICI LEGGE 14-12-1954 N. 1152

Con circolare n. P. 2.1.2/45700 del 14 maggio 1960, furono impartite disposizioni per l'estensione agli Ufficiali partigiani dei benefici contemplati dall'art. 3 della legge 14 dicembre 1954, n. 1152 (passaggio di grado previo esperimento pratico della durata di mesi sei, in una delle qualifiche di Alunno d'ordine delle stazioni, Sorveglianti Lavori, Aiutante Disegnatore e Conduttore).

Si dispone ora che l'esperimento pratico tuttora in corso di svolgimento per gli ex Ufficiali partigiani sia considerato come virtualmente iniziato dalla stessa data (13 gennaio 1956) in cui vi furono immessi gli ex Ufficiali non partigiani.

Conseguentemente, la decorrenza da assegnare, in caso di esito positivo, all'inquadramento della nuova qualifica dovrà, in base all'ultimo comma del citato art. 3, coincidere con la data in cui gli interessati avrebbero dovuto ultimare il prescritto semestre di esperimento (13-7-1956). (Circolare P. 2.1.2/20700 del 6-7-1961).

### COMPENSO DI REPERIBILITA'

In relazione a quesiti rivolti, è stata esaminata, ai fini dell'applicazione delle norme previste dal Capo V delle D.C.A. - compenso per reperibilità - la situazione dei dipendenti in servizio, assegnatari di alloggi dell'Azienda, cedibili ai sensi del D.P.R. 17-1-1959, n. 2. Al riguardo è stato stabilito che i predetti dipendenti, finchè non abbiano stipulato il contratto per la concessione in proprietà dell'alloggio occupato, conservano titolo al trattamento per reperibilità di cui in atto fruiscono. Ai medesimi, invece, dovrà essere attribuito, a decorrere dalla data di stipulazione del predetto contratto, il compenso previsto dalla colonna C dell'art. 33 D.C.A. **senza alcuna decurtazione**, semprechè, ovviamente, sussistano le condizioni per la sua corresponsione. Analogamente, nessuna decurtazione deve essere apportata al compenso per reperibilità di cui beneficiano dipendenti assegnatari di alloggi cooperativi a proprietà individuale od INA-Casa con promessa di vendita, costruiti col contributo dello Stato (anche se riscattabili in tutto od in parte). Queste nuove disposizioni, che costituiscono quelle finora in vigore, hanno efficacia dal 1° gennaio 1960, data dalla quale è stato abrogato il compenso per alloggio ed è stato istituito il nuovo « compenso per reperibilità ». (Circ. P. 3.2.2/21800 del 26-7-1961)

### INDENNITA' DI ANZIANITA' AI COADIUTORI DI ASSUNTORIA

Con la circolare n. P. 2.3.1/18800 del 30 maggio u.s. furono impartite disposizioni per la corresponsione della indennità di anzianità ai Coadiutori di assuntoria licenziati d'ufficio o resisi dimissionari a domanda, nonché a quelli inquadrati Assuntori con decorrenza 1° marzo 1960 o posteriore in base all'articolo 28 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236.

Da un riesame della questione è ora emersa l'opportunità di stabilire in favore di questa ultima categoria, un trattamento uniforme, indipendentemente dalla decorrenza dell'inquadramento ad Assuntore, e di eliminare il requisito minimo di 5 anni di anzianità, sancendo il titolo alla predetta indennità qualunque sia stata la durata delle prestazioni nella posizione di Coadiutore.

Ciò anche in considerazione della circostanza che, nei casi in esame, non si tratta di vere e proprie dimissioni dal servizio, ma di cessazione di fatto e di diritto di un particolare « status » e di contemporaneo passaggio ad un altro diversamente regolato da norme di legge, senza che in effetti vi sia stata interruzione nel rapporto di lavoro.

Di conseguenza, le disposizioni impartite con la circolare in principio citata - che resta abrogata - sono sostituite da altre, contenute nella circolare P. 2.3.1/22700 del 22-8-1961.

### NUOVA CARTA DI LIBERA CIRCOLAZIONE SERIE A

Nell'intento di rendere più rispondente alle odierne esigenze il tipo di carta libera circolazione Serie A, spettante a determinate categorie di personale in servizio e a riposo, in appoggio alla tessera ferroviaria di riconoscimento in pelle verde, si è provveduto, in occasione di una recente ristampa, ad aggiornare tale documento apportandovi, rispetto a quello finora in uso, alcune modificazioni. Le nuove tessere entreranno in distribuzione col primo gennaio prossimo, fermo restando che, in via transitoria, fino ad esaurimento delle scorte esistenti, si continuerà a rilasciare il documento finora in uso. (Circ. AG. 3.2/9000/II del 9-9-1961).

# ASSEGNAZIONE ALLOGGI

**Un momento patetico: si entra nella nuova casa**

È stata recentemente emanata la Circolare N. P.4.2.2. /22300 a firma del Direttore Generale, che fissa le nuove norme per l'assegnazione degli alloggi al personale e per il ridimensionamento delle Commissioni Compartimentali Alloggi.

Essa è il risultato di un attento studio e di una accurata elaborazione da parte dell'Azienda che si è avvalsa della collaborazione delle organizzazioni sindacali unitarie.

Le norme precedenti erano state emanate nell'ormai lontano 1948 e risentivano della disastrosa situazione edilizia dell'epoca determinata dalle distruzioni belliche e dalla scarsità di nuove costruzioni.

Oggi la situazione del mercato degli alloggi si può considerare normalizzata e pertanto si è resa necessaria una revisione dei criteri fin qui adottati, per aggiornarli e renderli più aderenti alle affettive condizioni attuali.

Oggi infatti il problema dell'alloggio non si presenta più in termini drammatici come nell'immediato dopoguerra, quando la coabitazione, gli sfratti coattivi e spesso l'impossibiltà di trovare un'abitazione nel luogo di lavoro imponevano particolari sacrifici e disagi.

Oggi il problema di procurarsi un alloggio adeguato alle necessità famigliari è puramente un problema economico e come tale va trattato. E in effetti le nuove norme tengono sopratutto conto della situazione economica dell'aspirante assegnatario. Il sistema di punteggio adottato per la formazione delle graduatorie rivela subito la nuova impostazione. Il punteggio non è più attribuito secondo il grado ma è rigorosamente fissato in relazione allo stipendio base lordo. E ciò in armonia con le disposizioni di legge che regolano la concessione di alloggi di tipo popolare ed economico, le quali prevedono che debba darsi di norma la preferenza al personale meno retribuito.

Sono state quindi prese in considerazione ben venti classi di stipendi, da un minimo annuo di L. 477.000 ad un massimo di L. 2.000.000, attribuendo un punteggio che va da un massimo di punti 6 ad un minimo di punti 0,30, in modo da valutare in maniera estremamente analitica la situazione economica di ciascun aspirante.

I funzionari con oltre due milioni di stipendio annuo sono esclusi dalle assegnazioni normali di alloggio.

Un'altra innovazione consiste nella diversa valutazione della anzianità di servizio. Si è ritenuto di doverne tenere un minor conto, considerando solo il servizio effettivamente prestato alle dipendenze dell'Azienda e stabilendo un nuovo criterio che valuta anche l'anzianità di servizio nella località dove l'alloggio è richiesto. Ciò per dare un giusto titolo di preferenza a coloro che da tempo attendono l'assegnazione di un alloggio in una determinata città rispetto a quelli che, nella stessa città, sono venuti ad abitare solo da poco tempo.

Sostanzialmente immutata è rimasta la valutazione del carico di famiglia e cioè l'attribuizione di un punteggio fisso per ogni persona convivente e a carico.

Il punteggio da attribuirsi a ciascun concorrente per la precarietà e il disagio dell'alloggio occupato, secondo le norme precedenti, variava da 1 a 20 ed essendo così vistoso era quello che maggiormente concorreva a determinare la posizione in graduatoria dell'aspirante assegnatario. E d'altra parte era anche quello che, potendo esere valutato e attribuito in diversa misura a discrezione della Commissione, dava luogo alle maggiori lamentele da parte dei concorrenti i quali - a torto o a ragione - erano portati a credere che non fossero state sufficientemente valutate le condizioni di disagio denunciate. Non va infine sottaciuto - cosa del resto ben nota - che spesso le condizioni più o meno precarie e di disagio delle abitazioni private dei dipendenti, erano artificiosamente « gonfiate » o per lo meno volutamente mantenute per indurre le Commissioni a maggiorare i punteggi.

Ma sopratutto, come già accennato, il sistema in vigore fino a ieri non rispondeva più alla realtà della mutata condizione edilizia, ed è per questo che qualche organizzazione sindacale aveva proposto di abolire il punteggio relativo al disagio.

Tuttavia, non potendosi escludere che tuttora sussista qualche particolare, effettiva situazione di disagio, si è ritenuto di conservare il punteggio relativo limitandolo però ad un massimo di due punti e lasciando che esso venga attribuito, secondo il caso, a discrezione della Commissione Alloggi, senza stabilire preventivamente alcuna casistica.

Si è abolito invece il punteggio per eventuali malattie del dipendente o dei suoi famigliari, da un lato perchè per tale ragione i dipendenti stessi sono diversamente assistiti (E.N.P.A.S. - Opera di Previdenza, ecc.), dall'altro per evitare il verificarsi di possibili abusi - già riscontrati in passato - originati da certificati medici ottenuti con una certa facilità. E' ancora recente un caso di assegnazione di alloggi per cui la quasi totalità dei concorrenti aveva prestato certificati medici riguardanti i propri famigliari e denuncianti le più spaventose infermità!

Si è ritenuto invece di attribuire 0,50 punti ai dipendenti in possesso dell'attestato di profugo, purchè stabilitisi nella località in cui concorrono all'alloggio direttamente da quella che hanno dovuto abbandonare. Ciò anche in considerazione del fatto che l'INCIS riservava per legge ai profughi una certa aliquota degli alloggi costruiti nel dopoguerra mentre i ferrovieri, essendo esclusi dall'assegnazione di alloggi INCIS, non potevano beneficiare di tale provvedimento.

Allo scopo di eliminare o comunque ridurre al minimo le assegnazioni preferenziali di alloggi - altra « tradizionale » fonte di malcontento e di lamentele - si è stabilito di attribuire un punteggio fisso ai dipendenti trasferiti per effettive esigenze di servizio abolendo il punteggio variabile che si attribuiva discrezionalmente. Sono giustamente esclusi dall'attribuizione di tale punteggio i dipendenti trasferiti su domanda anche se in un secondo tempo il loro trasferimento venga motivato per ragioni di servizio. Si è in sostanza opportunatamente affermato il concetto di limitare ai soli casi di assoluta necessità, esaurientemente comprovata e motivata, la concessione delle assegnazioni preferenziali sulle quali, in ogni caso, il solo competente a decidere è il Direttore Generale.

Si è provveduto inoltre a regolamentare in maniera più rigorosa e attuale anche l'intera materia delle detrazioni di punteggio e della esclusione - temporanea o definitiva - dalla graduatoria in relazione a particolari situazioni dei singoli concorrenti, senza peraltro apportarvi innovazioni di considerevole rilievo.

Particolarmente importante è invece il ridimensionamento delle Commissioni Alloggi, attuato al fine di dar loro una più organica ed omogenea strutturazione che ne consenta un più agile funzionamento e renda possibile anche una maggiore uniformità di indirizzi. In primo luogo si è stabilito che in ogni Compartimento funzioni *un'unica* Commissione Alloggi e pertanto quei Compartimenti che ne avessero in funzione più d'una dovranno provvedere alla loro unificazione. In secondo luogo si è fissato in maniera precisa il numero dei componenti la Commissione. In essa siederanno infatti sei rappresentanti dell'Azienda (uno per ogni Divisione dell'esercizio più un funzionario della Segreteria Compartimentale in rappresentanza del rimanente personale) e quattro rappresentanti sindacali (uno per ciascuna delle organizzazioni unitarie: S.F.I. - S.A.U.F.I. - S.I.U.F. - U.S.F.I.) più un segretario scelto fra il personale del Gruppo Alloggi della Segreteria Compartimentale.

Le ragioni dell'esclusione dei rappresentanti delle organizzazioni di categoria o di altre associazioni vanno evidentemente ricercate nella opportunità di eliminare gli inconvenienti chiaramente manifestatisi in passato come diretta conseguenza della composizione eterogenea, affollata e pletorica di talune Commissioni. D'altra parte gli interessi di specifiche categorie trovano pieno soddisfacimento nella duplice tutela attuata prima di tutto dal funzionario rappresentante il settore di lavoro dell'assegnatario nonché dall'azione in contraddittorio dei rappresentanti dei quattro sindacati unitari.

Merita infine di essere sottolineata l'ampia pubblicità che verrà data - secondo le nuove norme - alla graduatoria degli aspiranti all'alloggio compilata dalla Commissione, in modo che tutti gli interessati possano prenderne visione. Tale pubblicità rappresenta un'ulteriore garanzia di imparzialità, fermo restando il diritto di proporre reclamo avverso la graduatoria stessa da parte di chi non ritenga la sua posizione equamente valutata.

Mentre per i particolari rimandiamo i lettori ad un attento esame della circolare in parola, riteniamo di poter concludere che il nuovo sistema rappresenta un netto miglioramento rispetto al passato, sia per la sua funzionalità sia per quanto riguarda l'assegnazione del punteggio che viene rigidamente ancorato a dati di fatto facilmente documentabili, in modo da offrire maggiori garanzie di obbiettività e di giustizia.

E non siamo i soli ad esserne convinti: ci conforta infatti in questa affermazione il parere concorde delle grandi organizzazioni sindacali unitarie dei ferrovieri.

**C. S.**

# PER S. CRISTOFORO (1962) LA CASA DI RIPOSO?

Presto la Casa di Riposo dei Ferrovieri sarà un fatto compiuto. Le opere in muratura dell'agile fabbricato, sorto in una località ridente e salubre del 12° chilometro della Via Cassia, sono in via di completamento: tra breve si procederà alle rifiniture per passare poi all'arredamento.

La costruzione, che risponde ai criteri funzionali della architettura moderna, comprende 110 piccoli appartamenti, composti di una stanza di soggiorno con balcone, una camera da letto e il bagno. L'arredamento tipo di ogni appartamentino comprenderà un ampio mobile armadio-libreria in stile svedese, un tavolo scrivania, una sedia e una poltroncina imbottite, un letto con materasso di gommapiuma Pirelli, un comodino, due tappetini, ampie tende alla finestra. Il pavimento sarà rivestito in linoleum. In ogni locale vi sarà il termosifone.

La casa disporrà altresì di locali di soggiorno, bar, ristorante, biblioteca, sala di lettura, terrazze coperte e scoperte, ambulatorio e infermeria. E' prevista la costruzione di una Cappella antistante i fabbricati-alloggi e prospicente la strada d'accesso.

Una parte del terreno circostante la Casa sarà sistemata a giardino; il resto sarà destinata a coltura di ortaggi, viti ed alberi da frutta, in modo da assicurare prodotti freschi e consentire agli ospiti che lo desiderino, di dedicarsi ad un lavoro piacevole ed utile.

In analogia alle similari istituzioni, la Casa di Riposo per Ferrovieri avrà caratteristiche non dissimili da quelle delle pensioni familiari. E' previsto, quindi, che gli ospiti paghino le spese di mantenimento. Ma per gli ex agenti che, fruendo di una modesta pensione, non potrebbero sopportare per intero tali spese, si avrà un'integrazione a carico dell'Opera di Previdenza.

Le norme per l'ammissione e quelle di regolamento interno sono allo studio del Comitato Amministrativo dell'Opera di Previdenza e verranno emanate quanto prima.

L'inaugurazione della Casa è prevista per la fine del primo semestre del prossimo anno: non è da escludere che avvenga nella ricorrenza di S. Cristoforo, festa del Ferroviere.

**Fausto BOTTACCI**

**La Casa nell'attuale stadio dei lavori**

**D. L. F.**

# LAUREATI A NAPOLI I NUOVI CAMPIONI DI NUOTO

*Nella stupenda cornice della nuova Piscina Comunale di Napoli, uno dei più moderni e funzionali impianti natatori d'Italia, si è svolto quest'anno il X Campionato Nazionale Ferroviario di nuoto, indetto dall'Ufficio Centrale del DLF ed organizzato dal locale Dopolavoro.*

*E' fuor di dubbio che il nuoto, oggi, in Italia, sia fra le discipline sportive più largamente sentite e seguite, specialmente dai giovani e giovanissimi, e la Manifestazione di Napoli ha dato ampia conferma di ciò. Questo è stato, infatti, uno dei motivi di maggiore interesse fornito da questo X Campionato, nel corso del quale si sono visti dei ragazzi di quattordici, tredici e perfino di dodici anni gareggiare con sorprendente bravura ed entusiasmante spirito agonistico. Ragazzi che hanno fatto registrare tempi di valore nazionale, imponendosi all'attenzione dei numerosi tecnici presenti che non hanno esitato a pronosticare, per alcuni di essi, una ben lusinghiera carriera sportiva.*

*Questo, dicevamo, l'aspetto di più immediato rilievo delle due magnifiche giornate di gare che hanno visto 77 atleti di 9 Compartimenti contendersi l'alloro di Campione Nazionale nelle varie specialità.*

*Ma, certo, un altro aspetto della Manifestazione merita una menzione che non vuole e non può essere contenuta nei limiti del tradizionale schema di ogni cronaca sportiva: l'aspetto organizzativo della Manifestazione. Quando si conoscono le difficoltà che debbono essere affrontate per curare la messa a punto di un campionato di questo tipo e quando si sono constatati i risultati assolutamente perfetti cui il Sodalizio è pervenuto nella circostanza, compiacersi non basta.*

*Bisogna dire qualcosa di più, bisogna esprimere al dott. Luciano, Presidente del DLF di Napoli, ed ai suoi collaboratori, un ringraziamento sincero che testimoni la nostra affettuosa gratitudine per aver essi dimostrato, ancora una volta, con la loro appassionata dedizione, quanto e come sia possibile operare, pur senza disporre di grandi mezzi, per una sempre maggiore affermazione delle iniziative sociali del D.L.F.*

*Al termine delle gare, nel corso di una suggestiva cerimonia, svoltasi alla presenza dei rappresentanti delle massime Autorità cittadine e provinciali, l'avv. Giuseppe Cutrona, Capo dell'Ufficio Centrale del Dopolavoro, ha proceduto alla consegna dei premi, rivolgendo, quindi, ai concorrenti ed agli organizzatori calde parole di elogio e di incitamento che sono valse a sottolineare il valore ed il significato umano, oltre che sportivo, della manifestazione.*

*Ed ecco i nomi dei giovani laureatisi Campioni Nazionali per l'anno 1961:*

*m. 800 stile libero, Gianni Matteuzzi del DLF di Venezia; m. 400 stile libero, Antonio D'Oppido del DLF Catanzaro; m. 100 rana, Alberto Bruschini del DLF Firenze; m. 50 stile libero, Livio Tiselli del DLF Civitavecchia; m. 100 dorso (femminile), Nadia Chiesa del DLF Bologna; m. 100 dorso, Ettore Pistoletti del DLF Firenze; m. 100 stile libero, Antonio D'Oppido del DLF Catanzaro; m. 50 stile libero (femminile), Nadia Chiesa del DLF Bologna; Staffetta 3x100 mista, DLF di Firenze; Staffetta 4x100 stile libero, DLF di Firenze.*

**A. F.**

# IMMINENTE LA RASSEGNA NAZIONALE DEL FILM A FORMATO RIDOTTO

Il successo, davvero superiore alle più ottimistiche previsioni, conseguito lo scorso anno dalla Rassegna Intercompartimentale del Film a formato ridotto, organizzata, in via sperimentale, dal Dopolavoro Ferroviario di Verona, ha indotto l'Ufficio centrale DLF ad assumere tale manifestazione fra quelle a carattere nazionale previste dal Calendario Culturale - 1961.

Ottima iniziativa, questa, che servirà a conferire alla Rassegna veronese quella veste di ufficialità e quella importanza nazionale che essa indubbiamente merita. Sono sempre più numerosi, infatti, i ferrovieri dopolavoristi che si dedicano all'attività cineamatoriale, talvolta conseguendo risultati di autentico valore artistico, così come sempre più numerose vanno facendosi, in seno ai maggiori Sodalizi, le iniziative tendenti a creare Circoli di cineamatori, luoghi di incontro e di studio, cioè, ove la passione dei singoli, convenientemente incoraggiata e sostenuta con larga disponibilità di mezzi adeguati, possa trovare modo di esprimersi, in un collettivo di lavoro, ad un livello qualitativamente più alto.

E nella imminente Rassegna di Verona, già si avrà modo di costatare come il nuovo impulso che un po' dovunque viene dato a tale attività, di per sé non facile ma certo affascinante per le illimitate possibilità di svago e di concreti risultati che essa offre, abbia dato apprezzabili frutti.

Per il resto, essendo la Manifestazione affidata al DLF di Verona e, per esso, al dott. Campagnari che si avvarrà della collaborazione ed asistenza tecnica del « Fotocineamatori - Cineclub FEDIC» di Verona, si può esser certi che nulla verrà trascurato affinché, anche sul piano tecnico ed organizzativo, la Rassegna possa, fin da questa sua prima edizione, imporsi all'attenzione degli appassionati e del pubblico quale una delle più importanti nel campo della cinematografia a formato ridotto.

Dal Regolamento della Manifestazione, stralciamo alcune norme che potranno servire per un primo orientamento degli interessati, i quali, peraltro, potranno ottenere copia del Regolamento medesimo, facendone richiesta alla segreteria del DLF di appartenenza.

a) Sono ammesse alla Rassegna opere realizzate (in bianco-nero o a colori) nei formati 16 mm. e 8 mm. D'obbligo la sonorizzazione (pista ottica o magnetica) e la completa titolazione. Lunghezza massima: 20 minuti.

b) Sono previste tre sezioni: Films a soggetto; documentari; cinegiornali (di attualità o di informazione).

c) Premi in palio:

*Di rappresentanza:*

— Trofeo « Charlie Chaplin » (challenge), al Sodalizio distintosi, nell'anno, per aver promosso nuove iniziative e favorito l'attività dei soci nel campo della cinematografia a passo ridotto.

— Targa « Città di Verona » (challenge), al Sodalizio che abbia ottenuto il maggior numero di opere ammesse alla Rassegna.

*Premi individuali*

— « Cangrande della Scala » (medaglione d'oro), alla migliore opera presentata;

— medaglia d'oro in targa, per la migliore regia;

— medaglia d'oro in targa, per la migliore fotografia;

— medaglia d'oro in targa, per il miglior montaggio;

— medaglia d'oro in targa, per la migliore sonorizzazione.

d) Gli autori delle opere ammesse alla Rassegna saranno ospiti, in Verona, dell'Ufficio Centrale del Dopolavoro e del DLF di Verona e beneficeranno di tutte le concessioni previste dalla circolare DL. CST. 493/61/1 del 25-1-61.

# UN GESTO NOBILISSIMO

**L'ex Vice Direttore Generale delle F.S., Ing. Ettore Lo Cigno, deceduto in Roma il 26 dicembre 1959, con testamento olografo, ha lasciato erede l'Opera di Previdenza per il Personale delle Ferrovie dello Stato, dei seguenti suoi beni: 3 appartamenti, di cui uno con garage, per un complesso di 17 vani in Torino; 5 appartamenti per un complesso di 17 vani, più accessori, in Roma; una piccola vigna in territorio del Comune di Marino (prov. di Roma); 2.750 obbligazioni FIAT del valore nominale di L. 1.000 cadauna; 5.000 obbligazioni dell'Istituto Mobiliare Italiano del valore di L. 1.000 cadauna; 1.000 obbligazione Edison del valore nominale di L. 1.000 ciascuna; uno studio stile fiorentino con tutti i libri.**

**Sugli immobili in Roma grava il legato usufrutto, vita natural durante, alla vedova signora Severa Pollo.**

**Il lascito è subordinato all'istituzione, da parte dell'Opera, di una borsa di studio annuale o biennale di perfezionamento all'estero a favore dei ferrovieri e intestata al nome della madre del testatore, signora Luigia Lo Cigno nata Marella.**

**Il valore delle obbligazioni FIAT, IMI, ed EDISON ammonta a circa L. 9.000.000, mentre il valore degli immobili è stato valutato complessivamente dal Servizio Lavori in L. 41.350.000.**

# VACANZE IN FRANCIA

**Nostri ragazzi, in vacanza nella colonia di Bois Salève della S.N.C.F. Ogni anno ha luogo uno scambio di ospitalità tra le ferrovie belghe, francesi e italiane che accolgono nelle rispettive colonie figli di ferrovieri degli altri paesi. Nella scorsa estate i ragazzi belgi e francesi sono stati ospiti della colonia O.F. di Ballabio**

# SUL BINARIO DELLA FORTUNA

## VINCENZO MARANO: il «Signor tredici»

Il Capo Gestione Pr.le Giuseppe Marano, di servizio a Messina Centrale, ha azzeccato, settimane fa, l'unico 13 al Totocalcio, realizzando la colossale vincita di 156 milioni e rotti. Il fortunato vincitore, da oltre due anni, ogni sabato, era solito giocare una schedina fissa a due colonne. Poco esperto di «calcio» (benché uno dei suoi figli giochi in una squadra isolana) preferiva giocare con questo sistema, affidandosi completamente alla sorte. E il 1 ottobre la sorte gli ha dato ragione.

E' un uomo tranquillo Giuseppe Marano. E anche di fronte alla strepitosa vincita non ha perso la sua abituale calma. Euforia moderata, progetti ragionevoli, ivi compreso quello di restare ancora in servizio. Per intanto si limiterà a costruire una modesta casetta in campagna, dove potrà finalmente dedicarsi al suo hobby: l'allevamento dei polli. Assegnerà quindi un alloggio ai suoi cinque figli e aiuterà la vecchia mamma e i fratelli.

Insomma, procederà su di un piano di perfetta sobrietà.

Giuseppe Marano, venuto in questi giorni a Roma con la moglie e un figlio — si è permesso per la prima volta un viaggio in vettura letto — ha prelevati i primi dieci milioni dalla sede centrale del Totocalcio e si è portato quindi a S. Pietro. Ai giornalisti che lo hanno assediato e tempestato di domande, ha riconfermato la sua determinazione: «Rimarrò al mio posto di ferroviere ancora 8 anni».

Ci rallegriamo con il nostro vecchio abbonato e collega e gli auguriamo che possa godere una lunga e felice vita serena circondato, come ora, dall'affetto di una bella e numerosa famiglia.

## VITTORIO RISPOLI: 30 milioni di Merano

Uno dei nostri, il Conduttore Martino Vittorio Rispoli, in servizio al Deposito Personale Viaggiante di Benevento, è il fortunato possessore del biglietto A. 05553 vincente il secondo premio della Lotteria di Merano e si è così assicurata la non indifferente somma di 30 milioni di lire.

Venti giorni prima della corsa meranese il Rispoli, mentre era in stazione in attesa di scortare un treno, si portava al bar ed acquistava un biglietto della Lotteria dei cavalli. - Se la va la va, altrimenti ho buttato cinquecento lire - così commentava il Conduttore, dopo aver riposto il biglietto nel portafogli.

La sera del 24 settembre, il Nostro rientrava in residenza con un convoglio notturno - erano le 22,50 - e, appena sceso dal bagagliaio, si imbatteva in un agente della «Polfer» suo amico il quale, in tono scherzoso, si congratulava con lui. Il Rispoli, non sapendo a cosa attribuire l'inaspettata accoglienza, chiedeva il perchè di sì tante «congratulazioni» e veniva così a sapere che, in stazione, stavano affannosamente cercando tra i frequentatori del bar, il vincitore del secondo premio della Lotteria di Merano. Poichè nessuno era ancora a conoscenza del numero esatto del biglietto vincente, il Rispoli telefonava al corrispondente dell'Agenzia ANSA di Benevento il quale gli confermava la vincita.

Il seguito è facilmente immaginabile: festa in famiglia, invasione dell'alloggio da parte di parenti, conoscenti, amici veri e d'occasione e brindisi a getto continuo sino all'alba.

Dal canto nostro ci rallegriamo con il bravo Rispoli - che è, tra l'altro, un nostro vecchio abbonato - e gli auguriamo che la fortunata vincita gli dia modo di realizzare - cum grano salis - quanto di meglio c'è nelle sue intenzioni e in quelle dei suoi familiari.

## ANCONA

● **Con l'intervento** del Direttore Compartimentale, ing. Cavagnaro, di funzionari e di agenti, si è svolta a L'Aquila la cerimonia della premiazione dei Capi Impianto partecipanti al Concorso per l'abbellimento delle stazioni nel corrente anno. Il Direttore Compartimentale, nell'elogiare i presenti per i risultati conseguiti, ha sottolineato l'importanza che riveste l'abbellimento e la tenuta in genere delle stazioni nei riflessi del pubblico e dei dipendenti, auspicando il conseguimento di sempre migliori risultati. Gli Impianti che hanno preso parte al concorso sono stati 126 e, nella graduatoria di merito, risultano, in ordine discendente, le stazioni: Perugia Ponte S. Giovanni, Spoleto, Mondolfo Marotta, Grottammare, Pesaro Senigallia, L'Aquila, Fabriano, Nocera Umbra, Porto Recanati, Cattolica S.G., Pratola Peligna, la Sottostazione elettrica di Loreto e i Depositi Locomotive di Ancona e Fabriano. Ai vincitori sono stati consegnati i diplomi di benemerenza e i premi, offerti dalle Camere di Commercio ed Enti Turistici delle numerose province del Compartimento.

● **Nuovo Cappellano Compartimentale** ONARMO è il francescano Padre Oddo Tesei, che ha già preso contatto con i dirigenti degli impianti in sede e periferici, per lo svolgimento della sua missione tra i ferrovieri del Compartimento. Il suo recapito è: Via S. Margherita 5, Ancona. A Padre Tesei tanti auguri di fecondo lavoro.

● **E' stato calorosamente** festeggiato ad Ancona il cav. Alberto Floridi, Capo Stazione Superiore, Titolare dell'Impianto Centrale, collocato recentemente in quiescenza per limiti di età. Alla simpatica festa di commiato, sono intervenuti il Capo Divisione Movimento, il Capo del Riparto, colleghi, dipendenti ed amici. Al cav. Floridi tanti auguri fervidi e cordiali. Hanno pure lasciato l'Azienda per limiti di età il Capo Personale Viaggiante Ersilio Baldoni del Deposito di Ancona e il Coadiutore Pr.le Sante Angelini della Divisione I.E. Anche a loro tanti auguri per una lunga e serena quiescenza.

● **Vivo cordoglio ha causato**, fra colleghi ed amici, l'immatura, repentina scomparsa del geom. Antonio Santopaolo Segretario Tecnico Pr.le della Divisione Lavori. Ai familiari le nostre affettuose condoglianze.

● **E' recentemente deceduta** la prof. Maria Renzetti-Torresi, Preside dell'Istituto Tecnico Commerciale e per Geometri «F. Cesi» di Terni, moglie del Capo Stazione Pr.le cav. ragioniere Archimede Renzetti. Ai funerali partecipava l'intera cittadinanza ed un imponente numero di ferrovieri di Terni i quali, attraverso il nostro giornale, rinnovano al rag. Renzetti ed alla figlia dottoressa Augusta le loro profonde e sentite condoglianze. Alla famiglia Renzetti la solidarietà ed il cordoglio di «Voci».

● **In seguito a fatale incidente sul lavoro,** decedeva nei giorni scorsi a Pesaro l'A. Macchinista Lindo Bartolucci del Deposito Locomotive di Ancona. Ai funerali — che avevano luogo a Pesaro e a Fossombrone, località, quest'ultima, dove la salma è stata tumulata, intervenivano il Direttore Compartimentale ing. Cavagnaro, funzionari delle Divisioni d'esercizio, superiori e colleghi dell'Estinto di Pesaro e Ancona, i quali esternavano alla vedova ed ai giovani figli tutto il loro cordoglio. Anche «Voci» prende parte al dolore dei familiari ed invia le più sentite condoglianze.

● **Cicogna Express - Mirella,** a Umberto Maraldi, Manovale a Terni; Carola, a Benito Orciani, Manovale al Deposito Locomotive di Ancona; Luisa, a Luciano Paganini, Capo Deposito Locomotive di Ancona. Felicitazioni ed auguri.

**A. Rosso**

## BARI

● **L'Ispettore Capo** cav. dottor Giovanni Desiati, Capo della Segreteria Compartimentale, si è accomiatato dalla famiglia ferroviaria dopo 42 anni di ininterrotto servizio. Collaboratori e dipendenti lo hanno fraternamente salutato, e il dottor Zingarelli, a nome dei presenti, ha consegnato al festeggia-

## VIVONO NEL RICORDO

Caduti sul lavoro **Compartimento di Ancona** - L'A. Macchinista **Lindo Bartolucci,** del Deposito Locomotive di Ancona, scomparso tragicamente in stazione a Pesaro in seguito ad investimento.

**Compartimento di Bologna** - L'Operaio qualificato 1ª classe **Augusto Barbieri,** della Officina Materiale Rotabile di Bologna, deceduto sul lavoro per folgorazione.

Il Deviatore **Lino Ceccarelli,** in servizio alla stazione di Rimini, travolto da una locomotiva e deceduto in seguito alle ferite riportate. Ai familiari le espressioni accorate del nostro cordoglio.

to un dono-ricordo, accompagnando l'offerta con affettuose parole. A tutti ha risposto il dott. Desiati, ringraziando per la toccante manifestazione di affetto. A Taranto, è stato pure festeggiato il Dirigente Amministrativo di quel Deposito Locomotive, Coadiutore Capo Giuseppe Buzzacchino, collocato in quiescenza per limiti di età. Il Capo Riparto Trazione, ing. Prati, e il Titolare del Deposito Versetti hanno calorosamente salutato il neo pensionato, consegnandogli una medaglia d'oro e una pregevole pergamena a ricordo. Ancora per limiti di età ha lasciato il servizio il Segretario Superiore della Divisione Ragioneria Torquato Epifani. Superiori e colleghi gli hanno esternato i loro affettuosi sentimenti nella cerimonia di commiato.

● **Per onorare la memoria** del defunto Controllore di I Cl. Donato Litro, i colleghi Forlenza, Zupo, Fiore, De Mattia, Tamma e Valerio, del Deposito P.V. di Bari, nonchè il Capo Pers. Viagg. Sup. Rizzi e il Capo P.V. Pr.le Verna, hanno raccolto la somma di L. 4.500 che veniva poi versata, a titolo di beneficenza, alla erigenda Casa di Riposo del Ferroviere. All'Opera di Previdenza delle F.S. è stata pure inviata la somma di L. 5.000 da destinarsi ai Colleghi degli Orfani di ferrovieri, somma raccolta in occasione del collocamento a riposo del Capo Stazione Pr.le Incantalupo della Divisione Movimento.

● **Binario dieci** - Massimo Inguscio, del dott. Ilario, Revisore Capo della Divisione Movimento, è stato promosso in prima media, con tutti otto. La bambina Mimma Marzano, del Segretario Capo Domenico della Segreteria Compartimentale, ha riportato tutti dieci ed è stata promossa alla terza elementare. Il piccolo Domenico De Paola, figlio del C.S. di I Cl. Raffaele, Titolare di Cisternino, è stato ammesso alla terza elementare con tutti dieci. Valerio Nicola, del Coadiutore Capo Lorenzo, della Divisione Movimento, è stato promosso alla prima media con tutti nove. Maria Luisa Vaudo, del Capo Gestione di I Cl. Giuseppe di Metaponto, ha riportato tutti nove allo scrutinio di promozione alla prima media. Con tutti otto è stato infine promosso alla quinta elementare Vincenzo Roca, del Capo Stazione di I Cl. Lorenzo. A tutti, il nostro bravo di cuore.

● **Marcia nuziale** - La gentile signorina Silvana, diletta figliola del dott. Fersini, Capo dell'Ispettorato Sanitario e Presidente del D.L.F. si è unita in matrimonio con il dottor Michele Buttiglione. Nel Circolo Unione gli sposi sono stati festeggiati da parenti ed amici e dopo un signorile lunch iniziavano un lungo viaggio di nozze. Il Capo Gestione Gianni Cappabianca di Trani, ha impalmato in Andria la gentile signorina Titina Roberto. Alle coppie felici i nostri rallegramenti, con tanti auguri.

● **Cicogna Express** - Antonio, al Coadiutore Pr.le Carlo Rossiello della Divisione Commerciale; Annunziata, al Coadiutore Pr.le Filippo Colamaria della Divisione Ragioneria. Alle famiglie ed ai neonati cordialissimi auguri.

**N. Zingarelli**

## BOLOGNA

● **Il VI Riparto «La Provvida»** ha perfezionato gli accordi presi lo scorso anno con rivenditori di libri scolastici, portando al 12% lo sconto con cui i ferrovieri possono acquistarli, indifferentemente con pagamento rateale o per contanti, secondo le modalità in vigore per gli altri generi che «La Provvida» vende direttamente. Lo stesso Riparto continua anche quest'anno ad intermediare il rifornimento di combustibili per riscaldamento (legna, carbone ed olio pesante in una gamma di 17 specie), alle stesse condizioni degli scorsi anni e con le tariffe rese note nei manifesti affissi negli spacci e presso le Segreterie di ogni impianto. Merita d'essere reso noto che nell'annata invernale 1959-60 «La Provvida» di Bologna ha soddisfatto richieste di combustibili vari nella misura di Q.li 20.988 (oltre 36 milioni), mentre nell'annata scorsa il quantitativo è salito a Q.li 30.364 (oltre 48 milioni).

● **L'Associazione Nazionale** fra Mutilati ed Invalidi e Famiglie di Caduti delle F.S., sorta per l'instancabile ed appassionata opera del bolognese dott. Amadori, macchinista mutilato, ha ora anche la Sezione del Compartimento di Bologna retta da un Consiglio regolarmente eletto, costituito dai signori: Gaetano Muzzi, Presidente; Armando Borghi, Vice Presidente; Pietro Giovannini, Segretario; Ennio Bonini, Walter Visani, Attilio Morsia e Mario Niccolini, Consiglieri. Auguri di buon lavoro.

● **Binario dieci** - Leda, la diciassettenne figlia di Giacomo Ponzi, Capo del Dep. Pers. Viaggiante di Parma, ha conseguito il diploma di abilitazione magistrale con una media superiore al 7. Alla diligente signorina ed al padre felice vive congratulazioni.

**A. Sensi**

## CAGLIARI

● **Festeggiati da superiori,** colleghi ed amici hanno lasciato l'Azienda per limiti di età Francesco Puggioni, Capo Stazione Pr.le a Porto Torres; Mauro Sale, Capo Gestione di 1.a cl. a Macomer; Antonio Cugurullo, Conduttore al Dep. Pers. Viagg.te di Cagliari; Francesco Saba ed Eugenio Perseo, Macchinisti di 1.a cl. al Dep. Loc.ve di Cagliari; Luigi Mulas, Mac-

**Lo scorso mese ha lasciato il servizio per limiti di età il cav. Giovanni Palatiello, Capo Stazione Superiore. Egli appartiene ad una autentica dinastia di uomini della rotaia: suo padre e i suoi quattro fratelli, infatti, sono stati o sono ancora ferrovieri. Il cav. Palatiello iniziò la sua carriera nella piccola stazione di Pianerottolo e successivamente passò in altri numerosi impianti, lasciando ovunque l'impronta della propria capacità. Ultimamente fu agli Uffici Centrali del Servizio Movimento, Capo del Reparto Andamento Treni. Nel corso di una intima cerimonia, alla quale sono intervenuti anche il dr. Lenzi, Direttore Centrale del Servizio Movimento, l'ing. Pelizza, Capo dell'Ufficio II ed il dr. Consiglio, Capo della Sezione 2ª, superiori e colleghi hanno voluto porgere al cav. Palatiello il loro particolare ringraziamento ed il loro affettuoso saluto a nome anche degli altri ferrovieri impossibilitati ad intervenire. All'amico Giovanni anche gli auguri cordiali del nostro giornale (M.B.)**

**Il Direttore Compartimentale di Ancona, ing. Cavagnaro, nell'Aula Magna della Camera di Commercio de' L'Aquila, mentre parla ai premiati che hanno preso parte al Concorso Abbellimento Floreale delle Stazioni e degli Impianti durante il corrente anno**

**In genere le cantanti di musica leggera, prima di affermarsi in un vero e proprio Festival devono fare qualche anno di « rodaggio ». Le figlie dei ferrovieri invece — abituate fin dall'infanzia a viaggiare con i direttissimi ed a saltare quindi le piccole stazioni — si presentano senz'altro ad un Festival, cantano e.. .vincono. La cantante che qui vedete (e della quale molto sentiremo parlare in futuro) è la quattordicenne Eliana De Rosi, figlia del Capo Tecnico Pr.le Eraldo Cane del Servizio Materiale e Trazione, (la ragazzina usa in arte il cognome della madre non essendo quello del padre, che è tuttavia un ottimo musicista, il più indicato per una cantante). Eliana è una delle trionfatrici del Festival della Canzone Floreale svoltosi a Ventimiglia lo scorso mese. Come dilettante ed insieme ad una cantante professionista (ogni canzone viene cantata due volte) ha portato al successo « Quando l'alba verrà » del Maestro Andracco, cui è stato assegnato il primo premio (G.G.)**

chinista allo stesso Deposito e Giuseppe Deidda, Capo Squadra Manovratori alla stazione di Oristano. Fervidi auguri.

● **Sono entrati a far parte** della famiglia ferroviaria sarda i colleghi: Efisio Orrù, in qualità di A. Macchinista presso il D.L. di Cagliari; Mario Brughitta, in qualità di Manovale presso la Squadra Rialzo del D.L. di Cagliari e Carlino Casula, in qualità di Manovale presso la Stazione di Macomer. A tutti buon lavoro.

● **Cicogna Express.** E' nato Stefano Musu. Alla signora Franca e al simpatico collega Gilberto, Capo Treno al Deposito Pers. Viaggiante di Cagliari, le nostre felicitazioni.

**A. Luchi**

## FIRENZE

**(Dal Servizio Mat. e Traz.)**

● **E' stato collocato a riposo** per limiti di età l'Applicato Capo Egidio Ciccarelli assunto in servizio nel 1918 e sistemato a ruolo come fuochista. Il Ciccarelli, nel 1941, rimase vittima di un grave infortunio sul lavoro che gli causò l'amputazione del braccio destro. Passato alla sede centrale del Servizio, dopo aver ottenuto il cambio di qualifica, grazie alla sua grande volontà imparò presto a scrivere, senza difficoltà, con la mano sinistra, tanto che fu possibile utilizzarlo per la tenuta dello schedario generale dell'Ufficio Matricola e per l'aggiornamento dei fogli matricolari. Acquistò successivamente una vasta e profonda conoscenza delle varie situazioni di carriera del personale, dando una preziosa collaborazione anche in questo campo. Al buon Ciccarelli gli auguri vivissimi di un lungo e sereno riposo.

● **Cicogna Express** - La casa dell'Ispettore dr. Pier Luigi Villani, della 5.a Sezione del Servizio, è stata allietata dalla nascita delle graziose gemelle Isabella e Gabriella. Anche la casa dell'Aiutante Applicato Moreno Minchioni ha visto l'arrivo di un amore di pupetta: la piccola Moira. Alle due famiglie i nostri rallegramenti e gli auguri migliori per le neonate.

**G. Giuliattini**

**(Dagli Impianti)**

● **Sono stati collocati a riposo** per limiti di età: Il Capo Stazione Pr.le Guido Dinale, di La Spezia; l'Aiutante a.p. Adriano Corsini, di Livorno Marittima; l'Assistente di Stazione Pilade Puliti, di Firenze S.M.N.; il Capo Treno di 1.a cl. Adriano Mastripieri, di Pistoia; il Coadiutore Capo Giovanni Marchesini, della Divisione Materiale e Trazione; il Verificatore Gio Batta Pecunia, del Dep. Loc. di La Spezia; il Capo Sq. Manovali Alfiero Ceccherini, del Dep. Loc. di Firenze; il Capo Sq. Linea Domenico Cavanna, di Lucca; l'Aiutante Applicato Giovanni Gennarini, della Divisione I.E. e l'Operaio q. di 1.a cl. Emilio Viola della VIII Zona I.E.. A tutti vivissimi auguri.

● **E' deceduto l'Ispettore Capo Superiore** dr. Luigi Olmastroni, Capo della Sezione Contabilità Prodotti di Firenze. Il valente funzionario, cui mancavano pochi mesi per il compimento della lunga carriera ferroviaria, era vivamente stimato e ben voluto da quanti lo conoscevano e lo apprezzavano. Alla famiglia, « Voci della Rotaia » invia le più sentite condoglianze.

● **Binario Dieci** - Le gemelle Piera e Paola Frosini, di anni 11, figlie del Capo Squadra della Linea Annibale Frosini dell'8° Tronco Lavori di Arezzo, hanno superato ambedue gli esami finali del 2° ciclo didattico (5.a elementare) riportando, rispettivamente, la media di 8,37 e 8,50. Alle diligenti sorelle i nostri più vivi rallegramenti.

● **Cicogna Express** - Paola, al Coadiuvatore Principale Ranieri Lo Manto, della Segreteria Compartimentale. Vivissimi auguri.

**A. d'Errico**

## GENOVA

● **E' stato di recente** destinato alla dirigenza della Segreteria Compartimentale l'Ispettore Pr.le dr. Raffaele Brancaccio, proveniente dal Compartimento di Milano. Al giovane e valente funzionario, noto fra noi per aver qui trascorso qualche anno della sua brillante carriera alle dipendenze della Divisione I.E., giungano il benvenuto del personale e gli auguri più fervidi di fecondo lavoro.

● **All'Applicato Capo Giovanni Vrenna,** che ha lasciato l'Azienda con qualche anno di anticipo per motivi di salute, inviamo i nostri affettuosi auguri di lunga vita e di tranquillo riposo nel suo ritiro di Loano.

● **Binario Dieci** - Dodici ragazzi, figli di ferrovieri di Ovada, sono stati premiati da quel D.L.F. per aver riportato una votazione media superiore agli otto decimi negli scrutini finali nel decorso anno scolastico. Segnaliamo particolarmente: Diego Cartasegna, figlio di Ugo, Operaio di 1.a cl.; Anna Ratto, figlia di Pio, Capo Stazione di 1.a cl. a.p.; Leila Ottria, figlia di Ilario, Deviatore, rispettivamente con 9,6 - 9,3 e 9 decimi. A tutti, le nostre più vive congratulazioni

**A. Battaglia**

## MILANO

● **Marcia nuziale** - Leonardo Di Costanzo, della stazione di Milano Smistamento, con la signorina Paola Bassolino; Teobaldo Borgonovo, della stazione di Milano Smistamento, con la signorina Pierina Piccioli. Felicitazioni ed auguri.

● **Cicogna Express** - Gabriella, all'Assistente Fernando Camozzi, della stazione di Milano Smistamento; Marta, al Capo Stazione di 1.a cl. Luigi Landini, della stazione di Pavia; Maria, al Deviatore Ernesto Saviotti, della stazione di Milano Smistamento; Paolo, al Capo Gestione Giovanni Marcheggiani, della Divisione Commerciale e Traffico; Emanuele, al Revisore Pr.le Paolo Biagetti della Divisione Commerciale e Traffico. Felicitazioni.

**L. Paina**

## NAPOLI

● **Il Cantoniere Enrico Saracco** del 16° Tronco Lavori di Benevento, recentemente posto in quiescenza per limiti di età, ci scrive e ringrazia, a mezzo di « Voci », superiori e colleghi per l'umano trattamento ricevuto durante i suoi 42 anni di servizio presso la Azienda. Il Saracco, in passato, con prontezza di spirito ebbe a scongiurare tre incidenti ferroviari, di cui si occupò, a suo tempo, la stampa quotidiana. Al simpatico Cantoniere il nostro affettuoso e riconoscente saluto.

**D. Manganelli**

## PALERMO

● **Festeggiato da superiori,** colleghi ed amici ha lasciato in questi giorni il servizio il Capo Stazione Pr.le Agostino Palmieri, da tempo distaccato alla Divisione Movimento di Palermo L'ing. Todaro, Capo Divisione, e il rag. Achiardi, hanno rivolto al Palmieri parole di elogio e di affettuoso commiato, ricordando il lodevole servizio prestato sia nelle Stazioni che presso gli Uffici Compartimentali. Il festeggiato — al quale la commozione ha impedito di parlare — è stato poi abbracciato dai superiori e da tutti i presenti con effusione ed affetto.

● **Cicogna Express** - Emanuele è giunto felicemente in casa di Umberto Delli Cardillo, Capo Treno del Deposito Personale Viaggiante di Porto Empedocle, portando tanta gioia ai genitori ed in modo particolare alla sorellina Virginia. Rallegramenti e tanti auguri. Anche la casa del Capo Treno Sebastiano Rosana, del Deposito Personale Viaggiante di Siracusa è stata rallegrata dalla nascita di Carmelo Maurizio. Ai genitori felici ed alla sorellina Vera i nostri auguri.

**G. Caruso**

## REGGIO CALABRIA

● **Stroncato da morbo ribelle** a ogni cura, è deceduto all'età di 61 anni, dopo 42 di servizio, il Capo Stazione Pr.le Marcello Caminiti, dirigente del Circolo Ripartizione Veicoli di Reggio Calabra. Già Titolare nelle sta-

zioni di Catona e Reggio Marittima, 1° Aggiunto a Villa S. Giovanni e Dirigente Centrale a Tropea, lascia nella famiglia ferroviaria un indimenticabile ricordo. Ai familiari, così duramente colpiti, le condoglianze di « Voci ».

**A. Cremona**

## ROMA

**(Dai Servizi)**

● **A soli 51 anni,** è deceduto lo Ispettore Capo Superiore dr. Aldo Romeo del Servizio Commerciale e del Traffico. Conoscitore profondo dei problemi ferroviari, specializzato particolarmente nel campo dei trasporti, ebbe modo di mettersi in evidenza e farsi stimare ed apprezzare da superiori e dipendenti non solo per le doti professionali e di intelletto non comuni, ma anche per la sensibilità e bontà d'animo, che facevano di Lui un Funzionario con tutti gli attributi. La sua dipartita ha rattristato profondamente la nostra famiglia ed il suo ricordo sarà indimenticabile. « Voci », che lo ebbe illustre e valente collaboratore, porge ai familiari le espressioni sentite del suo cordoglio.

● **Per limiti di età** è stato collocato a riposo il Segretario Superiore di 1.a Vincenzo Annibaldi, della Sezione Personale del Servizio Approvvigionamenti. Molti voti augurali.

● **Cicogna Express** - Claudio, in casa del Segretario Capo rag. Oldorigo Palermo, della Sezione Personale del Servizio Approvvigionamenti. Felicitazioni e auguri (C.C.).

**(Dagli Impianti)**

● **Nei giorni scorsi** l'ex-Operaio Guido De Santis, già appartenente al Deposito Locomotive di Roma S. Lorenzo e la moglie signora Elvira Fiordaliso, hanno celebrato le nozze d'oro, attorniati dai figli, nipoti, parenti ed amici. Alla coppia felice i nostri cordiali rallegramenti.

● **Dopo un anno che aveva lasciato l'Azienda,** improvvisamente, è deceduto l'ex-Capo Stazione Superiore Cav. Domenico Maffei, che per molti anni fu Capo della Segreteria Tecnica del Direttore Compartimentale e Delegato Compartimentale del D.L.F. per lo sport. Benché in quiescenza, data la competenza e la serietà con cui da circa vent'anni disimpegnò quest'ultimo incarico, recentemente il Maffei era stato riconfermato quale Delegato allo sport per un altro triennio. La dipartita dell'ottimo collega ha sorpreso ed addolorato quanti lo conoscevano e gli volevano bene. Ai familiari le nostre sentite condoglianze.

**D. Loffredo**

## TORINO

● **Affettuosamente salutata** da superiori e colleghi, ha lasciato il servizio per limiti di età, la signora Bruna Da Via Castagnoli, Segretario Capo della locale Divisione Ragioneria. Alla neo pensionata i migliori auguri anche da parte di « Voci ». Pure per limiti di età, dopo oltre 40 anni di servizio, ha lasciato l'Azienda il geometra cav. Luigi Rossi, Ispettore Capo della Divisione Lavori di Torino. Era Capo Reparto Lavori di Alessandria ed in tale qualità, durante la sua lunga carriera, aveva sovente svolto incarichi importanti e di responsabilità. Basterà ricordare, fra i tanti compiti svolti, la sovraintendenza ai lavori di ricostruzione della Stazione di Alessandria Centrale e del ponte sul fiume Tanaro nella stessa città. Ultimamente aveva diretto i lavori di risanamento della linea Torino-Asti, sconvolta dalla famosa frana, nel tratto Villanova-Villafranca. Al neo pensionato infiniti auguri di lunga e serena quiescenza.

● **L'ing. Michele Galatola,** Ispettore Pr.le, ha lasciato la Divisione Movimento di Torino per assumere la dirigenza di quella di Cagliari. Al caro collega congratulazioni e auguri di buon lavoro.

● **L'Ispettore Capo** cav. Pierino Baicchi, della Divisione Commerciale torinese, è stato distaccato alla Delegazione INT di Milano per assumervi la dirigenza. Buon lavoro, cavalier Baicchi!

● **L'Officina Materiale Rotabile,** adeguandosi alle esigenze e alle richieste del personale, ha aumentato il parcheggio interno con l'attivazione di un nuovo posteggio riservato alle macchine delle maestranze.

● **Binario dieci** - Maria Paola, figlia dell'Operaio Spec. Felice Musso delle O.M.R., ha conseguito la licenza di Avviamento Commerciale con una votazione superiore agli 8/10 di media. Alla stessa studentessa è stato assegnato dall'Ufficio Catechistico Diocesano di Ivrea, per l'eccellente profitto in religione, un premio consistente in un viaggio gratuito e soggiorno di quattro giorni a Roma. Congratulazioni.

● **Marcia nuziale** - Vivissimo, lieto stupore ha destato la notizia dell'improvvisa ed imprevedibile "capitolazione" subita in riva al lago Balaton, precisamente a Kaposvàr — capitale della regione di Somoki, in Ungheria — dal rag. Aldo Formaggio, Segretario Capo della Divisione Ragioneria. Era il corifeo riconosciuto e largamente apprezzato dagli irriducibili scapoli ferrovieri piemontesi e come tale compiva sovente lunghi viaggi all'estero, per divulgare ed illustrare le sue profonde teorie sulla bontà del celibato! I più vivi complimenti vanno pertanto alla gentile signorina ungherese Erxsebet (Elisabetta), oggi felice signora Formaggio, alla quale porgiamo il nostro più cordiale benvenuto. Ai neo coniugi auguri di ogni bene.

● **Cicogna Express** - Marco, ad Enrico Biamino, Operaio Qualificato di I Cl. delle O.M.R. Felicitazioni ed auguri.

● **Il Capo Stazione Principale** in quiescenza Alfredo Buzio, già Titolare della D.U. di Casale Monferrato, è stato recentemente insignito della Croce di Cavaliere dell'ordine al merito della Repubblica. All'amico carissimo Alfredo, che ha prestato la sua lodevole attività per oltre 40 anni presso l'Azienda, i rallegramenti e le felicitazioni affettuose del nostro giornale.

**R. Marello**

## VENEZIA

● **Per limiti di età** e di servizio sono stati collocati a riposo il Segretario Superiore cav. geom. Luigi Guarda, Capo Riparto Armamento della II Sezione della Divisione Lavori e il Segretario Superiore cav. Italo Ambrosi, Segretario del Capo Divisione Movimento. Il saluto di commiato è stato porto nel corso di un simposio organizzato da amici, colleghi e superiori. Ad entrambi è stato offerto un oggetto ricordo. Pure per limiti di età e di servizio ha lasciato l'Azienda il Capo Gestione di I Cl. a.p. cav. Vittorio Aita della Stazione di Venezia Santa Lucia, ricordato da amici e colleghi, oltre che per i suoi 45 anni di attività ferroviaria, anche per le sue doti sportive dedicate in particolare al ciclismo, quale atleta prima e dirigente poi. « Voci » porge ai festeggiati una lunga e serena quiescenza.

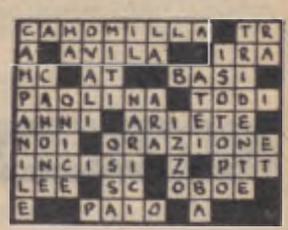
● **Cicogna Express** - Rosalina, al Capo Gestione di I Cl. Severino Ghinello di Padova Cle; Giuseppe, al Cantoniere Giovanni Basso di Treviso; Giuliano, al Deviatore Corrado Colladori di Treviso; Carla, all'Operaio Bruno Memori della IV Zona I.E. di Pordenone e Daniela, al Cantoniere Luciano Bizzotto del III Tronco di Padova. A tutti le nostre felicitazioni

**F. Poli**

**Per mancanza di spazio, rimandiamo al prossimo numero la rubrica « Avvisi » (cambi di residenza)**

**SOLUZIONE CRUCIVERBA (pag. 27)**

*Contrariamente a quanto abbiamo fatto finora, da questo numero pubblichiamo la soluzione del cruciverba. Questo per evitare ai solutori del gioco la lunga attesa di un mese per poter controllare l'esattezza delle loro risposte.*




"CLASSICI DELLA DURATA"

**ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA** chiedete catalogo a colori VR/10 contenente 100 ambienti, inviando L. 120 in francobolli. Mobili d'arte antica. Materassi garantiti a molle Imeaflex. Consegna ovunque gratuita. Pagamenti anche rateali. **PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AL PERSONALE F.S.** - Scrivere chiaramente: cognome, nome, professione, indirizzo, forma di pagamento gradita ed ambienti desiderati alla **MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA - CARRARA.**

## GALATEO

# INSEGNANTI ED ALLIEVI

Le scuole si sono riaperte, e le mamme si preoccupano che gli insegnanti siano troppo severi verso i loro figli. « Ogni bambino ha una sua manchevolezza, un suo punto debole, un suo carattere. Bisogna saperli prendere. Il loro rendimento a scuola, deriva proprio dal modo che hanno gli insegnanti di trattare i ragazzi ». Così, almeno, pensano sovente i genitori. Comunque è sempre bene, che nei primi giorni di scuola, il padre si rechi a parlare un poco col Preside e con gli insegnanti. Ciò va fatto, intendiamoci, con cortesia e senza invadenza, evitando, in modo assoluto, di imporre il proprio punto di vista pedagogico: nulla irrita di più maestri e professori che il vedere ed il sentire i genitori « dettar legge » nei riguardi dell'educazione da impartire ai figlioli. E neppure cercate di scusarli ad ogni costo, di far passare per leggera sventatezza quella che è grande negligenza. Aprite pure il vostro cuore a chi, per un lungo anno, avrete affidato l'educazione mentale dei vostri figli, dite loro le vostre pene, i vostri dubbi, le vostre apprensioni: ogni insegnante, durante le ore di scuola, prende le vostre veci accanto a vostro figlio, e tutti sono mamme o papà prima di essere maestri. Ma voler assolutamente che loro debbano capire, indulgere e perdonare alle manchevolezze dei vostri ragazzi, non è possibile. Voi avete da custodire uno o due bambini soltanto, o anche se ne aveste una mezza dozzina, sono creature nate da voi, per le quali potrete, anzi avrete certamente la massima indulgenza. Ma loro, gli insegnanti, devono badare a venti, trenta, magari cinquanta alunni, ed un'indulgenza troppo accentuata finirebbe con il diventare nociva, non soltanto per il bambino verso cui questa indulgenza è applicata, ma verso l'intera scolaresca. Dunque, ripetiamo, non imponete i vostri metodi di educazione agli insegnanti.

Potrete, in seguito, portare o mandare un fiore all'educatore di vostro figlio, ma non un dono, soprattutto all'inizio dell'anno scolastico. Potrebbe essere un gesto di cattivo gusto, e quindi male interpretato. Per Natale, per Pasqua ed a fine anno potrete inviare agli insegnanti, un presente senza importanza. Invece, quando il vostro figliolo dovesse lasciare definitivamente la scuola, e quindi i suoi insegnanti, allora un segno più tangibile di gratitudine potrà essere loro offerto: ma, attenzione, dopo gli esami e dopo gli scrutini, non prima: si potrebbe pensare ad un tentativo di corruzione.

**ALBERT**

## L'ERBORISTA

### Il limone, gran medicamento

*Il limone è da tempo apprezzato anche dagli igienisti e dai medici. Ciò soprattutto per la ricchezza in vitamina C, antiscorbutica. La vitamina C del limone, almeno quello che matura nel bacino del Mediterraneo, è particolarmente attiva.*

*Il limone oltre al contenuto vitaminico, ha altre virtù: viene preferito all'aceto come condimento; viene usato nella fabbricazione di acque odorose e di profumi; il suo succo per la preparazione dell'acido citrico ed il suo albero per la preparazione della pectina.*

*L'azione antisettica del succo di limone è stata sempre apprezzata, specialmente per la prevenzione della congiuntivite nei neonati, per il trattamento delle angine e delle affezioni cutanee. Il limone ha inoltre sempre goduto gran favore come antitermico, come diuretico e come eupeptico. Ma la terapeutica ufficiale ha, solo da poco, cominciato ad apprezzarlo. Quindi, per il limone, o meglio, per il suo succo, è giunta l'ora di godere autonomia terapeutica, di potere cioè, senza combinazioni chimiche o sinergiche, esser prescritto e non più semplicemente consigliato. Ciò specialmente per tre capacità terapeutiche del succo: 1) nelle piressie ed ipertemie tossiche od infettive; 2) nelle pletore e nella ipertensione arteriosa; 3) nelle allergie.*

*Nelle piressie o febbri alte che sogliono accompagnare sia i processi tossici e sia quelli infettivi, il succo fresco di limone diluito nell'acqua zuccherata, costituisce non solo un alimento di riserva, ma esalta i poteri difensivi dell'organismo e specialmente la funzione fagocitaria. Il succo, oltre ad essere utile nelle febbri tossiche ed infettive si è rivelato prezioso nei casi di pletora e di ipertensione, malattia cui va incontro la maggior parte degli uomini, specie quelli che hanno superato la quarantina. L'ipertensione sanguigna, l'arteriosclerosi, l'angina pectoris, l'infarto cardiaco, sono oggi le malattie che uccidono più che tutte le altre. Sono al primo posto nella tabella delle cause di morte, vengono prima dello stesso cancro.*

*Orbene, il semplice succo di limone agirebbe egregiamente in tutti codesti casi, anche perchè fluidifica un sangue troppo viscioso com'è, in genere, quello degli ipertesi. Si raccomanda pertanto a costoro di concedersi un giorno intero di riposo totale per settimana o per quindicina. In tal giorno essi tengano una dieta citrica totale, mitigata da qualche biscotto, restino il più possibile in posizione tale da facilitare la funzione renale.*

*Taluni medici affermano di avere ottenuto, con tal metodo, una diminuzione della pressione di 40-60 millimetri nelle 24 ore. In molti casi dopo due o tre mesi di questo semplice trattamento, la tensione massima sarebbe discesa da 230-240 millimetri a 170-180.*

*Ma, oltre che nella febbre e nella ipertensione, il succo di limone farebbe anche meraviglie nei casi di allergia.*

*E' facile farne la prova: appena entrati nella stagione della cosiddetta febbre del fieno, che è anch'essa una allergia contro il polline che si sprigiona dalle piante e che, perciò, è chiamata pollinosi, tutti quelli che ne sogliono soffrire o soffrono di altre consimili affezioni, potranno, con poca spesa e senza pericolo, tentare la prova di questa terapia. Ne vale la pena.*

**F. C.**

## MODELLI

**Due pezzi tailleur in morbida lana. Giacca con spalle arrotondate e scollatura a giro collo. La novità di questo insieme è la linea arrotondata dell'allacciatura chiusa da due bottoni che seguono la linea obliqua e dal nodo in persiano sudafricano. La gonna diritta è completamente foderata**

**Paltoncino pratico ed elegante in leggera lana. Dalla vita scende un pannello leggermente arricciato, l'allacciatura a portafoglio è chiusa da due bottoni e un grosso nodo fermato in vita. Il dietro rimane diritto a sacco**

## FILATELIA

### Nuove emissioni - Vaticano

Il 6 ottobre le Poste Vaticane hanno emesso una serie di quattro valori per commemorare il XV centenario della morte di San Patrizio, avvenuta fra il 461 ed il 463 D.C..

Il Santo (Kill-Patrik) nacque in Iscozia nel 372 e, come è noto, a 16 anni venne catturato dai pirati e portato in Irlanda dove passò come missionario e poi considerato Apostolo e Patrono per aver convertito al Cristianesimo tutti gli abitanti della cattolicissima Isola.

I 4 francobolli, corrispondenti ai valori di L. 10, 15, 40 e 150, sono stati stampati dal nostro Poligrafico dello Stato nel formato verticale di mm. 30 x 40, filigrana chiavi decussate. I bozzetti sono opera del prof. Edmondo Pizzi.

Il L. 10 ed il L. 40 riproducono l'effige del Santo in stile medioevale, mentre il L. 15 ed il L. 150 ci mostrano la Chiesa di San Patrizio ed il panorama dell'isola del Purgatorio, nel lago di Derg, che ogni anno raccoglie numerosi e devoti pellegrinaggi.

*Irlanda.* Il Santo nazionale San Patrizio è stato ricordato il 25 settembre anche in Irlanda con l'emissione di tre francobolli da 3, da 8 pennies e da 1 scellino e 3 pennies, tutti con disegno unico che illustra l'effige del Santo riprodotta da una biografia di Santi Irlandesi del 1620 edita dal Rev. Messingham.

*San Marino.* Il 5 settembre, a cura della Repubblica di S. Marino, è stata emessa una serie di tre valori per ricordare la mostra filatelica del Risorgimento Italiano che ha luogo a Torino durante le manifestazioni per « Italia 61 ».

Il bozzetto unico dei tre valori (L. 30, 70 e 200) riproduce le note torri di San Marino ed il francobollo da L. 10 del Regno di Sardegna.

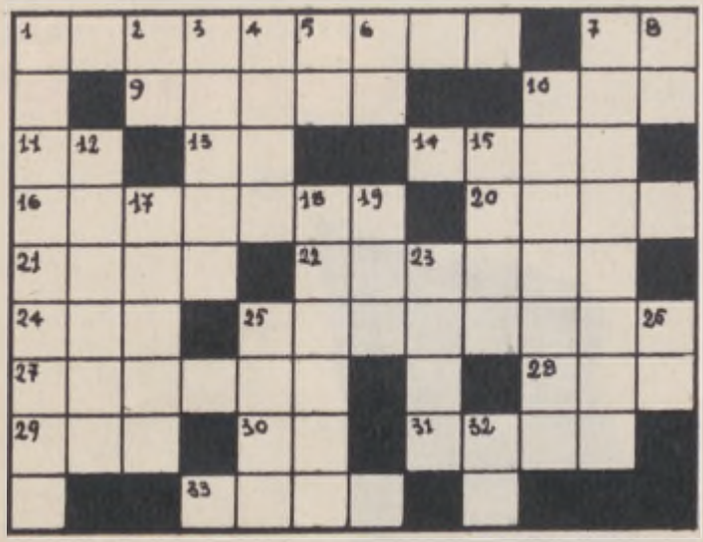
*Somalia.* Sette valori di posta aerea dedicati alle farfalle sono stati emessi dall'Amministrazione delle Poste e Telegrafi della Somalia. Sono stati stampati dal nostro Poligrafico nei colori naturali.

*Nuovi Cataloghi.* Sono usciti i primi cataloghi del 1962. A Roma quello della Ditta Aldo D'Urso; a Firenze il Catalogo Sassone; a Milano il Gloria; a Torino il Bolaffi; in Svizzera lo Zumstein ed in Francia l'Ivert & Tellier in tre volumi.

**Dino BONCOMPAGNI**

# CRUCIVERBA

(F. MUCCIO)



*(Soluzione a pagina 25)*

**Orizzontali:** 1) Un calmante; 7) Trapani; 9) Città della Spagna; 10) 75 centesimi di lira; 11) Macerata; 13) Asti; 14) Vi sono quelle navali e quelle aeree; 16) Il nome di una... Borghese; 20) La patria di un famoso Iacopone; 21) Frazioni dell'età; 22) Un segno dello Zodiaco; 24) Pronome; 25) Preghiera; 27) Disegnati sul ferro; 28) Un patto devocalizzato; 29) Una Belinda, cara al pubblico cinematografico; 30) Svezia e Cuba; 31) Strumento a fiato; 33) Ce ne vogliono due per formarne uno.

**Verticali:** 1) C'è anche quello « sera »; 2) Le iniziali di Antonioni; 3) Lo sono i palloni del rugby; 4) Di carattere estremamente dolce; 5) Articolo; 6) Una nota; 7) Lo impugna Nettuno; 8) Palermo; 10) Frazione dell'atomo; 12) Un San Bernardo... anche televisivo; 15) Senza Dio; 17) Una pietra pregiata; 18) Occhieggiano sopra le labbra; 19) Altare; 23) Un Renato attore di prosa; 25) Si incontrano nelle articolazioni; 26) Congiunzione latina; 32) Bari.

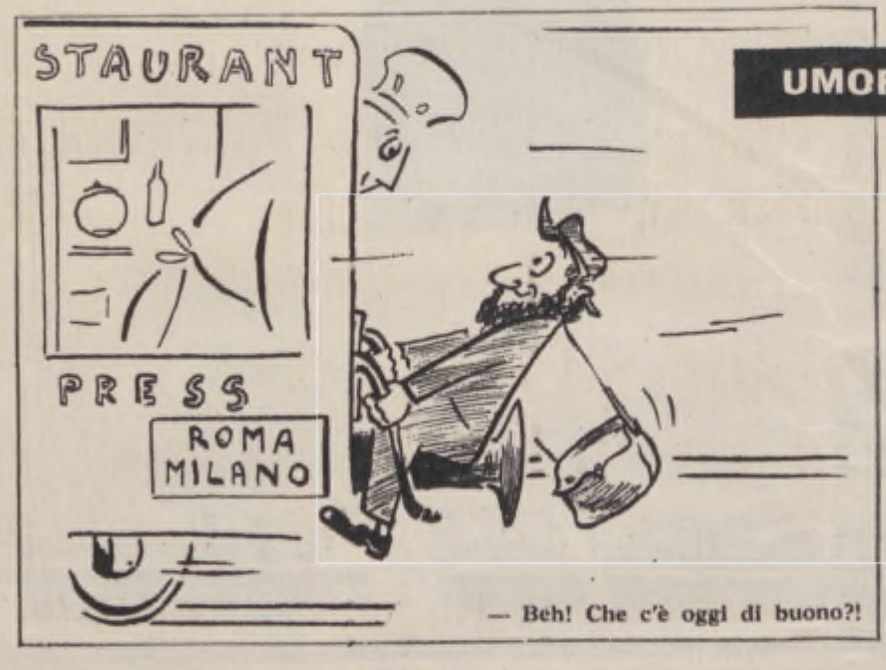
**SOLUZIONE NUMERO PRECEDENTE**

**Fisarmoniche e pianole ad azione elettrica delle più antiche e rinomatissime Fabbriche locali. Eccezionali riduzioni e facilitazioni per i ferrovieri. Richiederci catalogo VR/3 e condizioni.**

**Cav. GIUSEPPE ZARLETTI**

**CASTELFIDARDO (Ancona)**


# UMORISMO




— Beh! Che c'è oggi di buono?!

— A volte mi chiedo se non sarebbe stato meglio vendere la striscia di terreno alla ferrovia.

ALTRI TEMPI

VOCI DELLA rotaia

# *Salpa la "Tyrsus,,*

VOCI DELLA rotaia

(Foto Marinelli)

UNA NUOVA STAZIONE A MILANO

# Si parte anche da Porta Garibaldi

Anno IV - N. 11
NOVEMBRE
1961

L. 40
FRANCIA 0,40 NF
BELGIO 4 Fr.
SVIZZERA 0,30 Fr.

VOCI DELLA rotaia

ANNO IV - N. 11 - NOVEMBRE 1961

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: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957.

## ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia NF 4
« VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 3.800 Francia NF 20 - Belgio Fr. 365.

**ALTRE PUBBLICAZIONI FERROVIARIE**

BOLLETTINO FFS (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. s. 8 (L. 1200).

# INVITO

Tutti i ferrovieri sono invitati a collaborare al nostro periodico, sia con articoli e note su argomenti di cultura professionale e problemi di servizio, sia con racconti, novelle, articoli di colore ed umoristici, che abbiano un riferimento all'ambiente ferroviario.

I dattiloscritti dovranno essere inviati ai Corrispondenti di « Voci della Rotaia ».

## Corrispondenti

### dai Compartimenti:

**ANCONA:** Rosso dott. Aldo - Capo Divisione Ragioneria - Tel. 465;
**BARI:** Zingarelli dott. Nicola - Capo Segreteria Comp.le - Telefono 533;
**BOLOGNA:** Sensi cav. Aldo - Segreteria Comp.le - Telef. 3350;
**CAGLIARI:** Luchi dott. Aldo - Capo Divis. Comm.le e Traffico - Telefono 3473;
**FIRENZE:** d'Errico dott. Alberto - Segreteria Comp.le - Tel. 2636;
**GENOVA:** Battaglia geom. Aurelio - Segreteria Comp.le - Telefono 2522;
**MILANO:** Paina rag. Luigi - Ispettorato Sanitario - Telef. 2418;
**NAPOLI:** Manganelli dott. Domenico - Segreteria Comp.le - Telefono 3271;
**PALERMO:** Caruso sig. Giuseppe - Segreteria Comp.le - Tel. 388;
**REGGIO CALABRIA:** Cremona sig. Adolfo - Divis. Comp.le e Traff. - Telefono 436;
**ROMA:** (Uffici), Minutillo dott. Fernando - Divisione lavori - Telefono 7721;
**ROMA:** (Impianti), Loffredo sig. Domenico - Stazione Roma Termini - Telefono 71290;
**TORINO:** Marello dott. Renzo - Divisione Ragioneria - Tel. 2418;
**TRIESTE:** De Leonardis sig. Luigi - Segreteria Comp.le - Tel. 305;
**VENEZIA:** Poli sig. Fausto - Segreteria Comp.le - Telef. 3209;
**VERONA:** Campagnari dott. Raffaello - Segret. Comp.le - T. 2247;

### dai Servizi Centrali:

**SERV. APPROVV.TI:** Cellamare sig. Carmine - Telefono 3550;
**SERV. PERS.:** (Ufficio Sindacale), Serrao dott. Paolo - Tel. 2272;
**SERV. COMM. E TRAFF.:** Federici dott. Silvano - Telef. 31572;
**SERV. IMPIANTI ELETTRICI:** Marzi ing. Enrico - Telef. 2446;
**SERV. LAVORI:** Albertazzi ing. Marco - Telefono 2518;
**SERV. MATER. TRAZ.:** Giuliattini cav. Gino - Telefono 3267;
**SERV. MOVIMENTO:** Belvederi ing. Marcello - Telefono 3463;
**SERV. RAGIONERIA:** Lacchè dott. Camillo - Telefono 31301;
**SERV. SANITARIO:** Monti dott. Mario - Telefono 2274;
**UFF. ISTIT. SPERIMENT.:** Pannaria dott. Francesco - T. 75668;
**UFF. D.L.F. CENTRALE:** Finocchi rag. Augusto - Telefono 3488;
**UFF. CENTRALE PROVVIDA:** Maracci dott. Gastone - T. 429787;
**UFF. OPERA DI PREVIDENZA:** Bottacci sig. Fausto - T. 31286.

# IN COPERTINA

**Il 5 novembre scorso ha avuto luogo l'attivazione parziale della nuova stazione di Milano Porta Garibaldi. I binari attivati assicurano il movimento di 90 treni in arrivo e in partenza. L'inaugurazione definitiva dell'impianto avrà luogo nella primavera del 1963. Lo scambio delle consegne tra la vecchia stazione delle « Varesine » e il nuovo modernissimo complesso di via Ferrari è avvenuto nel cuore della notte senza alcuna cerimonia ufficiale.**

# E' PARTITO IL PRIMO TRENO ...

*La nuova stazione di Milano Porta Garibaldi ha iniziato la sua attività, domenica 5 novembre. Alle 5,14, il dirigente di turno — Cap. Staz. 1ª classe Michele De Giorgi, — dopo il rituale trillo di fischietto, alzava la paletta di comando a luce verde e dava il «via» all'accellerato ET 106 per Varese: era virtualmente questo il debutto del nuovo, importante impianto milanese. Debutto sobrio, scarno, in cui il «rituale» della partenza si è arricchito solo degli stati d'animo del Titolare, del Capo Stazione di turno, del Capotreno, del Macchinista e dei pochi uomini della rotaia presenti nella stazione.*

*Senza autorità, addobbi e musiche, il primo treno è così partito da Porta Garibaldi, e superati gli scambi ha iniziato la corsa nel buio di un'alba tardiva, intrisa di nebbia.*

*Una inaugurazione vera e propria ci sarà, invece, nella primavera del 1963, quando l'impianto potrà funzionare a pieno regime.*

*Esigenze tecniche hanno imposto questa realizzazione in due tempi, che consentirà il proseguimento dei lavori di sbancamento del terrapieno ferroviario che porta alle «Varesine» e faciliterà, nel contempo, la demolizione del vecchio fabbricato viaggiatori di via Galileo Galilei (Milano Porta Nuova).*

*I binari attivati potranno, per ora, assicurare l'arrivo e la partenza di 90 treni al giorno, eventualmente aumentabili in caso di maggiori esigenze di circolazione.*

*La caratteristica saliente dello scalo di Porta Garibaldi, dal punto di vista tecnico, consiste nella centralizzazione totale di tutti i comandi presso un'unica, grande cabina situata nei pressi del cavalcavia di via Farini. Si tratta di un vero «cervello regolatore» della stazione, che ospita un modernissimo impianto di apparati centrali con comando a pulsanti, il complesso delle apparecchiature per le informazioni acustiche e ottiche ai viaggiatori, la centrale degli orologi e la cabina di trasformazione dell'energia elettrica.*

*Qui, di seguito, riportiamo un interessante articolo dell'ing. Mario Forte, Direttore Compartimentale di Milano, in cui vengono illustrate le caratteristiche della nuova, importante stazione milanese.*

**(L. P.)**

# ... DA MILANO PORTA GARIBALDI

## Stazione di testa e di transito

**di MARIO FORTE**

La stazione di Milano Centrale venne progettata nel 1912 con l'intento di costituire per Milano una unica grande stazione, da assegnare al servizio viaggiatori. Il progetto prevedeva perciò la demolizione completa della vecchia stazione Centrale, ubicata nella zona dell'attuale Piazza della Repubblica, compresa quindi l'attuale stazione delle Varesine che era parte integrante del Piazzale Ovest della suddetta vecchia Centrale.

Tuttavia, nel corso della realizzazione del progetto, negli anni dal 1925 al 1931, i tecnici dell'epoca riconobbero l'impossibilità di poter fronteggiare, con una unica grande stazione, il traffico viaggiatori dell'intera città, valutando il progressivo intensificarsi del traffico verificatosi sia per l'aumento sensibile della popolazione, sia per l'incremento della mobilità dei suoi industri cittadini.

Fu perciò stabilito di conservare, in via provvisoria, la stazione delle linee Varesine con accesso da Via Galilei, prevedendo fin da allora la eventualità di un successivo arretramento della stazione oltre Corso Como.

Ma la nuova stazione Centrale, benché alleggerita dai treni delle Varesine, risultò negli anni successivi alla sua attivazione sottoposta ad un ulteriore, progressivo, sensibilissimo aumento del traffico.

Così mentre nel 1931 alla vecchia stazione di Milano, comprensiva della stazione delle Varesine, affluivano 332 treni viaggiatori in arrivo e partenza, con un movimento di circa 70.000 viaggiatori al giorno, già nel 1938, a distanza di qualche anno soltanto dall'apertura dell'esercizio della nuova stazione, abbiamo a Milano Centrale, 356 treni con 80.000 viaggiatori e 2.500 carrozze; ciò indipendentemente dai 77 treni in arrivo e partenza a Milano Porta Nuova, ormai stazione a sé stante.

Col passare degli anni il volume del traffico aumenta ancora di più: i 356 del 1938 diventano 455 nel 1955, le carrozze superano le 3.000, i viaggiatori 160.000 con un aumento del 100%, sino al 1960 anno in cui i treni ordinari sono divenuti 467, le carrozze utilizzate 3.242, i viaggiatori 190.000.

Spariti i treni di servizio del personale per Smistamento e Milano Greco, sostituiti, ad eccezione di una sola coppia, con servizi di autobus su strada, le composizioni dei treni, che per lo più erano

di 10 carrozze, con l'estensione del servizio elettrico, vennero portate, per i treni trainati da locomotori, a composizioni dell'ordine di 16-18 carrozze. Dall'ottobre del 1950 si dirottarono nelle altre stazioni molti treni operai.

Con i vari provvedimeuti la stazione di Milano Centrale risultò alleggerita di 4 coppie di treni, di 880 vetture, di 70.000 viaggiatori operai. Ciò nonostante ancor oggi la stazione Centrale continua a restare congestionata in alcune ore della giornata, coincidenti con il traffico pendolare di massa degli operai e impiegati (54 treni di « banlieue ») ed in alcuni periodi dell'anno coincidenti con il Natale, la Pasqua, la Fiera ed il Ferragosto.

Nel trascorso 1960, ad esempio si sono registrati ben 1.631 treni straordinari in arrivo e 1.156 in partenza, e ciò malgrado il dirottamento via cintura, di numerosi convogli provenienti dall'estero e diretti al Sud con lavoratori italiani rimpatriandi in occasione delle varie ricorrenze.

* * *

Questa situazione rendeva evidente già da tempo la necessità urgente della costruzione di una nuova grande stazione a Milano, che consentisse di riservare quella Centrale esclusivamente alle grandi comunicazioni nazionali ed internazionali.

Così nel 1954 fu concessa all'Amministrazione F.S. una sovvenzione di oltre 5 miliardi, da ripartire in cinque esercizi finanziari, per la costruzione del nuovo impianto. In un primo tempo era stato convenuto col Comune di farlo sorgere nella sede della stazione di Milano Porta Nuova, opportunamente abbassata. Ma contro questa soluzione numerose furono le obiezioni di personalità ed enti che vi videro un permanente pregiudizio ai collegamenti tra due zone centrali della città col rischio di soffocarne il preventivato sviluppo nel quadro della elaborazione, allora in corso, del Piano Regolatore particolareggiato dalla metropoli.

Fu perciò stabilito di arretrare la nuova stazione di 850 metri, rendendo in tal modo libere le aree adiacenti al nuovo centro direzionale, ormai in via di realizzazione.

L'arretramento della stazione non avrebbe costituito, peraltro, disagio per il pubblico perché era previsto il suo allacciamento con le altre stazioni di Milano a mezzo della Metropolitana.

Da questa soluzione conseguì, caso unico nella rete F.S., la realizzazione di una stazione con la doppia funzione di stazione di testa per i treni provenienti da Varese, Domodossola e Torino, e di stazione di transito per i treni provenienti da Como, Lecco e Bergamo via Usmate.

In seguito a decisione della Giunta Comunale di Milano, la denominazione prescelta per la nuova stazione, è stata di « Milano Porta Garibaldi », non potendosi conservare il nome di Milano Porta Nuova, dato il notevole spostamento subito dalla relativa sede.

* * *

Sui due lati la nuova stazione di « Milano Porta Garibaldi » è deliminata verso Nord dalla Via Guglielmo Pepe, e verso Sud dalla Via Giuseppe Ferrari, spostata di circa 20 metri verso il centro della città.

Il piano del ferro è posto a m. 2,50 sotto il piano stradale, ha una larghezza di m. 150 ed una lunghezza di m. 500 estendendosi dal Corso Como alla Via Farini. Interessa una superficie di circa mq. 70.000 e sarà provvista di 20 binari per uno sviluppo di 9.000 metri tutti serviti da pensiline; di questi 12 saranno di testa, ed 8 passanti per l'allacciamento con Milano Greco Pirelli attraverso una galleria sotterranea a doppio binario seguente pressapoco il tracciato della Via Restelli. I binari avranno lunghezze utili variabili da 370 a 250 metri.

Sono previsti inoltre due binari tronchi dotati di piano caricatore di testa ed attrezzati per il servizio delle autocuccette, attualmente esplicato presso la stazione di Milano Porta Vittoria per mancanza di scali dotati delle necessarie attrezzature. La nuova stazione sarà pertanto la prima della Rete F.S. dotata degli impianti necessari ad esplicare il nuovo servizio.

La pur lieve depressione della nuova stazione, rispetto al piano stradale, ne favorisce il sorpasso con due larghi viadotti: il primo che ha già sostituito il sottopasso di Via Farini, ed il secondo che è un nuovo collegamento fra le due parti della città sul prolungamento di Viale Zara. E' stata così eliminata la strozzatura costituita dal vecchio sottovia di Via Farini, dai milanesi chiamato « Ponte della Sorgente », che era sottoposto ad una notevole mole di traffico costituendo l'unico collegamento tra le

**Milano Porta Nuova. Il vecchio fabbricato di via Galileo Galilei in corso di demolizione**

due parti della città separate, su di un fronte di 3 km., nel tratto tra l'attuale vecchia stazione ed il cavalcavia della Ghisolfa.

Il viadotto di Via Farini, accessibile rispettivamente dalle Vie Ferrari e Guglielmo Pepe con rampe della pendenza del 3%, presenta le seguenti caratteristiche: larghezza normale all'asse m. 27, di cui m. 19 destinati alla carreggiata e m. 8 ai due marciapiedi, lunghezza di m. 110 distribuita su 5 luci.

La stazione di Porta Garibaldi sarà capolinea dei treni operai e locali delle direzioni seguenti: Torino-Domodossola Varese Porto Ceresio-Luino-Chiasso-Sondrio (Lecco) Bergamo via Usmate.

Per le prime quattro direzioni esiste già l'allacciamento con Milano Certosa; per le altre due è in corso di avanzata realizzazione il nuovo allacciamento, parte a cielo libero e parte in galleria, con la stazione di Milano Greco Pirelli.

In un tempo successivo è poi previsto un allacciamento con la stazione di Milano Lambrate il che renderà possibile la comunicazione diretta della nuova stazione con le linee del Sud e dell'Est (Genova, Bologna, Venezia).

La linea di collegamento tra la nuova stazione e Milano Greco Pirelli ha una lunghezza totale di m. 2.854, di cui m. 1.590 in galleria e m. 1.204 in trincea, ed ha richiesto lavori impegnativi sia per lo scarico delle acque piovane, sia l'attraversamento del torrente Seveso.

Nella zona di S. Rocco (Simonetta) sono stati sistemati i servizi ed in particolare la nuova Rimessa locomotori, il dormitorio del personale di macchina, nonché un grande parco per la sosta e la pulizia delle vetture, costituito da 12 binari per uno sviluppo di metri lineari 4.500.

La stazione ha una potenzialità notevole, si prevede d'inoltrarvi non meno di 200 treni, numero elevato se si considera che circa la metà di essi, dato il particolare carattere di treni operai, giungeranno e partiranno nel breve lasso di tempo compreso fra le 6 e le 8 del mattino, e tra le 16 e le 19 di sera.

La manovra dei segnali fa capo ad un'unica grande cabina autonoma dislocata a valle del cavalcavia Farini e dotata di un modernissimo apparato centrale di itinerari con comando a pulsanti.

L'apparato presiede la manovra di 50 segnali per treni, 150 deviatori, 78 segnali per le manovre, 250 circuiti binario; i comandi si effettuano attraverso 178 pulsanti per gli itinerari di arrivo e partenza treni, 390 pulsanti per i movimenti di manovra, 190 tasti per funzioni diverse; tutti dislocati su unico banco di manovra.

I binari della nuova stazione sono dotati di impianti fissi per il preriscaldamento elettrico a 3.000 volts delle carrozze in attesa di partenza; trattasi di apposite attrezzature anch'esse per la prima volta installate negli impianti ferroviari italiani.

I piazzali sono illuminati con due sistemi diversi: ad inondazione di luce con proiettori a lampada a vapore di mercurio installati su torri faro, nel tratto compreso fra il cavalcavia Farini e quello della Ghisolfia; con centri bassi dotati di lampade fluorescenti a bulbo, nel tratto compreso fra il cavalcavia Farini e l'estremità dei marciapiedi del Fabbricato Viaggiatori.

Per le segnalazioni al pubblico sul movimento dei treni saranno eseguite due distinte istallazioni: una a mezzo di diffusione sonora per gli arrivi, l'altra (ottica) costituita da appositi indicatori a lettera e numeri mobili, situati in testa ai marciapiedi.

**Le pensiline del nuovo impianto con gli indicatori a lettere mobili**

Il complesso della stazione è costituito da un fabbricato viaggiatori propriamente detto destinato ai servizi per il pubblico; da un fabbricato per i servizi di stazione (movimento); da un fabbricato per i servizi accessori (centrale termica, officina accumulatori, ecc.) e da un fabbricato uso dormitorio del personale viaggiante e per uffici.

Ultimato l'allacciamento con Milano Greco Pirelli ed il fascio dei binari passanti, la stazione potrà dirsi completata in tutti i suoi servizi presumibilmente nel maggio del 1963.

Con l'attivazione della stazione, se non si può dire di avere risolto definitivamente i problemi ferroviari di Milano, è certo che, tuttavia, un nuovo passo avanti è stato compiuto, specialmente se messo in relazione ai provvedimenti che l'Azienda ha in programma quali il quadruplicamento del binario fra Sesto S. Giovanni e Milano Greco Pirelli, il blocco automatico sulle linee Milano-Piacenza e Milano-Treviglio e l'ampliamento della stazione di Milano-Lambrate.

**Primi viaggiatori a Porta Garibaldi**

# LE COMUNICAZIONI OGGI E DOMANI

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

**Genova**, *ottobre*

A Piazza Caricamento, la storia di Genova presenta elementi di un fascino singolare: essa è impressa nelle pietre e negli archi anneriti delle case che resistono al tempo, nelle bifore gotiche di Palazzo S. Giorgio che l'alta finanza genovese eresse al cospetto del mare mezzo secolo prima che Cristoforo Colombo nascesse. Nei dintorni, l'artistica chiesetta di S. Pietro in Banchi, gli « scagni » degli spedizionieri, i moli del porto vecchio e la darsena esprimono il voto più autentico della città.

Il Civico Istituto Colombiano, per l'annuale Convegno delle Comunicazioni, ha scelto questo ambiente: i saloni delle compere e dei contratti dello storico Banco S. Giorgio che fu una delle prime sedi italiane degli affari e dei commerci; ha scelto anche il mese di ottobre a memoria della scoperta dell'America, uno dei più grandi avvenimenti della storia moderna, che onora Genova e l'Italia; ha voluto esaltare lo spirito di Colombo istituendo una serie di premi per le comunicazioni, e l'ingegno di Paganini, anch'egli genovese come il grande navigatore, con un premio al migliore violinista, al quale viene conferito l'onore di suonare lo strumento del grande maestro.

Quest'anno, la nona edizione delle Celebrazioni Colombiane è stata inaugurata dal ministro dei Trasporti, on. Spataro, alla presenza di parlamentari della regione e di tutte le autorità cittadine.

L'avvio ai lavori era stato salutato da una manifestazione aerea che aveva richiamato a Sestri Ponente centomila spettatori.

Subito dopo, a Palazzo S. Giorgio, aveva inizio l'assise dei Trasporti e delle Comunicazioni: una serie di interventi serrati dei più illustri esperti e studiosi dei vari settori, dai viaggi su strada e su rotaia a quelli marittimi, dai viaggi aerei a quelli spaziali, fino alle ultime novità pur riprese dal sogno antico dell'uomo di raggiungere un altro pianeta.

Ogni settore di lavoro ha suscitato vivaci interventi, interesse e curiosità, soprattutto quello delle comunicazioni spaziali per le notizie fornite dal prof. Cremona dell'Università di Roma.

Particolarmente affollata di pubblico qualificato è apparsa l'aula dei Commerci marittimi, quando ha accolto, il 10 ottobre, il Convegno dei Trasporti su rotaia.

Presiedeva il senatore Corbellini, affiancato dall'ing. Cuttica. Presenti tra gli uditori il senatore Angelini, in rappresentanza del Governo, il Direttore Generale delle F.S., ing. Rissone, il Direttore Compartimentale di Genova, ing. Palladini e numerosi funzionari.

L'ing. Louis Armand, Segretario Generale dell'Union Internationale Chemins de Fer, ha esordito presentando una panoramica della storia ferroviaria, con succosi dettagli sugli sviluppi dei mezzi di locomozione e di sicurezza e sui primi collegamenti europei, rilevando la vocazione internazionale del treno. Ora rendendo omaggio alle figure più celebri e significative del mondo della rotaia, ora soffermandosi sugli ultimi risultati conseguiti dalle ferrovie nel mondo e sui più importanti progetti allo studio (con particolare accento al tunnel progettato per collegare Francia e Inghilterra, tra Calais e Dover), il suo discorso ha trovato spesso accenti di fervida umanità.

Sostenitore convinto dell'Europa unita, l'ing. Armand ha messo in evidenza l'esistenza di un europeismo ferroviario già operante e la necessità di una collaborazione più stretta e di una comune politica dei ferrovieri.

Non meno importanti le notizie rese alle interrogazioni di alcuni giornalisti, nella Conferenza Stampa tenutasi dopo la sua relazione. Particolarmente interessanti quelle relative al tunnel tra Calais e Dover, alle prossime tappe del progresso ferroviario nell'Europa occidentale e alle situazioni dei trasporti ferroviari nell'Unione Sovietica.

A proposito della galleria, l'ing. Armand ha indicato in 200 milioni di sterline il costo della costruzione delle installazioni sottomarine e in altri 200 milioni di sterline quello per i raccordi terminali. Tra i prossimi traguardi dell'evoluzione ferroviaria in Europa, egli ha indicato l'aggancio automatico dei vagoni e la istituzione di treni merci diretti attraverso tutta l'Europa.

Quanto all'Unione Sovietica, l'oratore ha confermato che l'attività ferroviaria in quel Paese è coordinata economicamente con quella dei trasporti aerei, mediante una dosata ripartizione del traffico, resa più agevole dal regime di entrambi i settori, direttamente gestiti dallo Stato.

Nella stessa giornata dedicata alle Ferrovie, avevano presentato notevoli comunicazioni anche l'ing. Kepnik, delle Ferrovie Federali Austriache, il nostro ing. Notari, nonché studiosi d'ingegneria ferroviaria di Università e di Imprese di Costruzioni.

Esauriti i lavori in programma, il Civico Istituto Colombiano ha dedicato la giornata del 12 ottobre alla premiazione dei vincitori dei concorsi.

Il premio delle comunicazioni è andato all'ing. Armand. Il consesso ha ammirato molto questo illustre studioso di problemi ferroviari, che ha saputo permeare di umanesimo i grandi problemi tecnici affrontati: lo dimostra ampiamente il lungo caloroso applauso che ha accompagnato la premiazione.

Particolarmente solenne la consegna all'ambasciatore sovietico da parte del presidente Gronchi, del premio destinato a Yuri Gagarin. La città del primo navigatore degli oceani rendeva omaggio al primo uomo dello spazio: cinque secoli di scoperte, di eroiche avventure, di gesta di pionieri si compendiavano in quel rito, che concludeva le cinque giornate delle Celebrazioni Colombiane.

Al termine della manifestazione il « Capriccio », magistralmente eseguito dal vincitore del premio, il bulgaro Kamilarov, sul violino di Paganini, annullava con le sue magiche note l'inevitabile retorica del cerimoniale.

**Aurelio BATTAGLIA**

# CHI È LOUIS ARMAND

**di Amedeo CUTTICA**

*Volto estremamente vivace, sopracciglia folte e mobili, sguardo arguto, gestire rapido, carica di fascino personale, questi sono i tratti esteriori più appariscenti di Louis Armand, tecnico e realizzatore, rappresentante tipico di quell'intelligenza e di quello spirito francesi che tanto hanno dato alla nostra civiltà contemporanea, e che nelle caratteristiche dei savoiardi — qual'egli è — appaiono così visibilmente vicini a quelli degli italiani.*

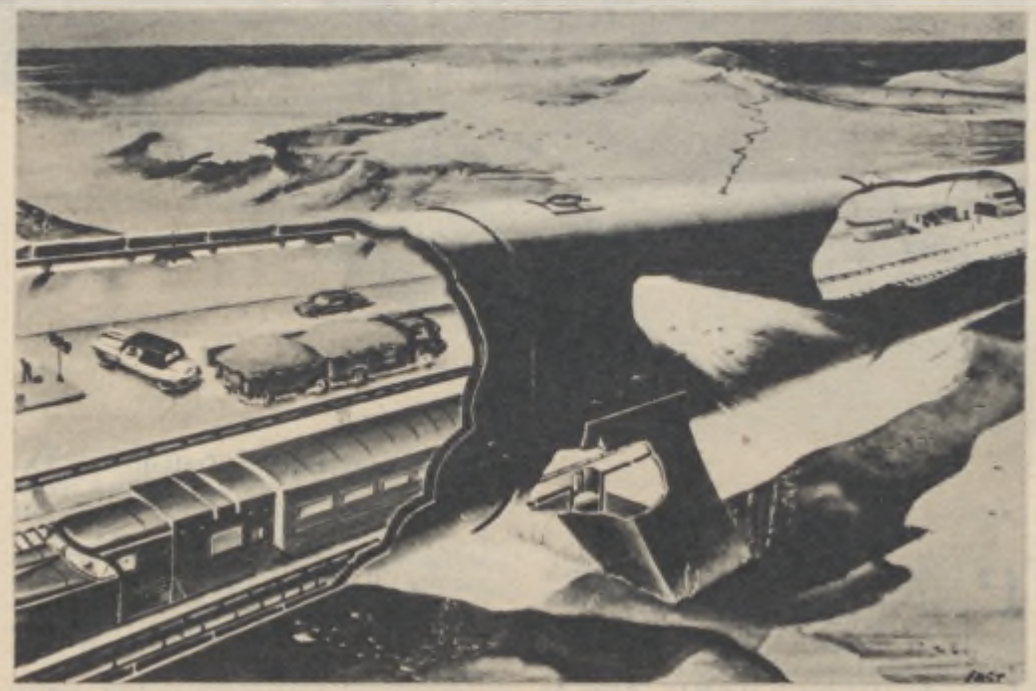
*Averlo come interlocutore non è solo interessante, è anche un piacere: è agile e duttile, pronto alla battuta come alla concentrazione, capace di passare con immediatezza dall'analisi alla sintesi e viceversa.*

*Il Premio dell'Istituto Civico Colombiano, destinato quest'anno alla persona o all'Ente più meritevole per l'azione svolta nel campo delle comunicazioni ferroviarie, è andato veramente a segno con l'attribuzione all'attuale Segretario Generale dell'Union Internationale des Chemins de Fer: e del resto l'unanimità dei suffragi raccolti sul suo nome ne costituisce la riprova.*

*Il fatto di essergli amico da molti anni (un onore e un piacere insieme) non mi fa velo nel parlare di lui: perchè alla profonda conoscenza del mestiere egli accoppia veramente, per generale ammissione, sorprendente capacità di lavoro*

# CIRCOLEREMO SOTTO IL CANALE DELLA MANICA?

**Mentre da varie parti vengono autorevolmente confermate le notizie relative al progetto di costruzione di una galleria sotto il Canale della Manica, riteniamo interessante dare ai nostri lettori alcune notizie sull'importante opera, desunte da una recente pubblicazione**



Uno dei tanti progetti per la galleria sottomarina

È uscito a Londra un libro nel quale si espongono i vantaggi di una galleria sottomarina tra Folkestone ed il capo Gris Nez in Francia. L'autore di «*Channel Underground*» (Galleria sotto la Manica) è Dercyck Abel, il quale rileva che «il tunnel è una manifestazione concreta del fatto che la Gran Bretagna rinuncia al suo isolazionismo ed al tentativo di chiudersi psicologicamente in se stessa». Contemporaneamente, un gruppo di settanta parlamentari di ogni partito, ha presentato alla Camera una mozione per chiedere che si esca dagli studi teorici e si affronti il problema.

La motivazione avanzata dai fautori della costruzione della galleria non si limita solo ai vantaggi economici dell'impresa, ma insiste anche sull'aspetto politico. Si tratta, dicono i sostenitori del progetto, di «un altro legame con l'Europa», e perciò l'autore del libro ed i parlamentari sono concordi nel sottolineare che niente darebbe più concretamente l'idea del movimento britannico verso l'integrazione economica con l'Europa occidentale.

L'idea di una strada o ferrovia sotto la

*più che sufficiente a conferirgli un mordente straordinariamente propulsivo quanto a studi e concrete azioni, in moltissimi campi. Dal mondo della ferrovia, sua attività principale per molti anni, è passato con disinvoltura al settore dell'energia, nelle sue diverse manifestazioni, e dovunque la sua lungimiranza gli abbia fatto intravedere qualche cosa di positivo per il progresso del suo Paese, della Europa e dell'intera umanità. Dotato di spirito aperto, illuminato da intuizioni geniali, egli ha sempre mirato a risultati utili nella forma più generale, senza badare troppo ad ostacoli o barriere.*

*Ebbe gioventù attivissima, che già fece intravedere le sue possibilità eccezionali e che egli lasciò alle sue spalle praticamente senza invecchiare. Capo della S.N.C.F., ebbe occasione di imprimere all'Azienda un ritmo di progresso che dà ancora frutti abbondanti.*

*Presidente dell'U.I.C. per vari anni, vi ha profuso le sue capacità di realizzazione dando all'Unione nuova energia. Per la mirabile attività che ne derivò, l'organismo si presenta oggi come insostituibile fiancheggiatore dei maggiori organismi internazionali, per studi e definizioni essenziali nei diversi settori (così ad esempio, per il C.E.M.T. — Comitato Europeo Ministri Trasporti — e la C.E.E. — Commissione Economica europea).*

*Grazie all'U.I.C., con bell'esempio di genuino spirito europeistico, le reti ferroviarie associate si organizzano e marciano senza incertezze verso una vera e propria comunione di studi, di impianti, di dotazioni e di strumenti organizzativi. Una collaborazione intelligente e volenterosa, che ha trovato nello spirito di Louis Armand spinta poderosa e indicazione di realizzazioni audaci.*

*L'opera di Armand ha sempre potuto contare sul contributo pronto e deciso dei suoi collaboratori, per lo spirito e l'umanità che egli pone nel domandare, suscitare, animare. E' a quest'opera di guida che sono dovuti in tanta parte i suoi successi presso i molti organismi ai cui lavori ha partecipato. Cito ad esempio i risultati positivi degli esperimenti sull'elettrificazione monofase a 50 periodi, attuati dalle Ferrovie Francesi malgrado i precedenti non incoraggianti. Il successo fu dovuto proprio a Louis Armand, che dapprima quasi impose le prove e poi le pilotò abilmente verso l'affermazione, favorito da una perfetta collaborazione d'équipe.*

*Fra i problemi oggi in discussione c'è quello dell'aggancio automatico dei veicoli ferroviari, ripreso dall'U.I.C. da qualche anno e che speriamo giunga a buon fine anche e sopratutto per ragioni sociali: ed è da pensare che l'energica partecipazione di Louis Armand ai lavori dell'U.I.C. non fallirà anche in questo campo.*

*Lasciate le ferrovie e la Presidenza dell'U.I.C. ancora giovane — Armand ha oggi solo 55 anni — egli si è dedicato attivamente, fra l'altro, all'Euratom, di cui fu uno dei Tre Saggi insieme con il nostro compianto prof. Giordani. Egli si è occupato anche attivamente delle questioni dei petroli, dell'attraversamento della Manica e di tutti i grossi problemi delle comunicazioni, specie se in qualche modo connesse a quelle ferroviarie.*

*Sarebbe difficile elencare tutto ciò che lo interessa e lo assorbe; per tutto, egli pone a disposizione giovanilmente la sua cultura e le sue intuizioni.*

*Oggi è tornato ad occuparsi direttamente delle ferrovie che rappresentano la sua prepotente passione, avendo accettato la carica di Segretario Generale di quella stessa U.I.C. della quale era stato per tanti anni Presidente: esemplare atto — o meglio lezione, per i tempi che volgono — di modestia, che darà frutti importanti anche per l'impulso che egli contribuirà ad imprimere all'opera dell'Unione.*

*Per quanto valgono i miei sentimenti, sono davvero assai lieto che il nome di Louis Armand sia stato — con l'assegnazione del Premio Colombo — legato alla storia delle comunicazioni e, su scala mondiale, allo spirito universale che il nome del grande navigatore riassume per tutti noi.*

Manica, nel punto dove essa è più stretta (38 chilometri) è antica, anche se non ha fatto grandi progressi pratici. Se ne incominciò a parlare nel secolo scorso, e successivamente furono fatti studi sui terreni, sulle correnti marine e sulla spesa necessaria per la realizzazione.

Un'importante società ha anzi provveduto ad assicurarsi diritti di prelazione sulle aree della zona di Folkestone, dove dovrebbe partire la galleria. Nel libro di Dercyck Abel si esaminano in dettaglio i vari aspetti del progetto, ponendo in rilievo che finora non è stato risolto il problema preliminare: ferrovia o strada?

I « pionieri del tunnel » non avevano dubbi: per essi era la ferrovia, il mezzo nuovo — si era nell'Ottocento — che simboleggiava addirittura il progresso dei trasporti. In un secondo tempo i fautori della strada sono passati al contrattacco, facendo notare che il collegamento stradale sarebbe più rapido, più breve e più economico. Più rapido nel senso che i quaranta chilometri di galleria potrebbero essere percorsi in un'ora (la velocità sarebbe limitata per ragioni di sicurezza) dagli autoveicoli, i quali altrimenti dovrebbero essere caricati sui convogli ferroviari.

Inoltre il tunnel stradale sarebbe più breve di quello ferroviario, giacché per quest'ultimo si prevede una lunghezza di circa quaranta chilometri, e quindi la costruzione sarebbe meno dispendiosa; centocinque milioni di sterline (183 miliardi di lire) sono previsti per la galleria stradale, anziché 113 milioni di sterline (pari a 197 miliardi di lire) necessari per quella ferroviaria.

Ma i sostenitori della ferrovia non disarmano. La differenza nella lunghezza del tunnel, come nell'ammontare della spesa, non giustifica la rinuncia ad un mezzo di trasporto, essi dicono, che è in grado di sopportare un volume di traffico molto maggiore.

Mentre l'inconveniente degli automobilisti sarebbe limitato a dover caricare la vettura sul treno, impiegando appena un quarto d'ora di tempo in più (il percorso di cinquanta chilometri più il carico e scarico degli autoveicoli, comporterebbe un'ora ed un quarto in tutto), i vantaggi sarebbero estremamente rilevanti per quanto riguarda il trasporto di merci. Infine, i viaggiatori che si recano dalle isole britanniche al continente e viceversa, sarebbero finalmente liberati dall'incubo di dover scendere dal treno per affrontare una traversata che per sei mesi dell'anno mette a dura prova gli stomachi più robusti.

Secondo l'autore del libro, la bilancia pende dalla parte della ferrovia, anche perché i finanziatori dell'impresa — che dovrebbe associare capitali britannici e francesi principalmente, ma che sarebbe aperta agli apporti finanziari di altri paesi dell'Europa occidentale — sono convinti di rifarsi assai più rapidamente della somma investita.

In ogni caso, strada o ferrovia, la prospettiva di disancorare il progetto dall'incertezza ed avviarlo alla realizzazione, è considerata di buon augurio dai fautori dell'ingresso britannico nel Mercato Comune, che ritengono ormai chiusa l'epoca dell'isolamento del Paese.

## UN DOCUMENTO DI PRIMARIA IMPORTANZA DELL'U. I. C.

L'Unione Internazionale delle Ferrovie (U.I.C.) riunisce 49 Amministrazioni ferroviarie, tra le quali tutte quelle dei 17 Paesi dell'ovest dell'Europa aderenti alla Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti (CEMT). Essa ha recentemente pubblicato, a nome ed a richiesta di detta Conferenza, un documento intitolato « I problemi economici delle Ferrovie nei Paesi membri della Conferenza Europea dei Trasporti ».

Non si loderà mai abbastanza l'iniziativa della CEMT che, al momento in cui l'Organizzazione di Cooperazione e Sviluppo economico ha preso un nuovo indirizzo, e mentre sei Paesi della Comunità Economica Europea accelerano il ritmo delle loro realizzazioni, ha compreso tutta l'importanza del problema internazionale dei trasporti nello sviluppo degli scambi. Evidentemente essa ha invitato le Ferrovie a inquadrare questo problema e a suggerirne le soluzioni, perché la situazione finanziaria delle Reti ferroviarie è divenuta, a causa dello sviluppo degli altri sistemi di trasporto, una ragione di preoccupazione per numerosi Governi; d'altra parte l'Unione Internazionale delle Ferrovie ha già presentato diversi memorandum sull'argomento ed ha così acquisito una qualificazione speciale per dare una seria base ai lavori ulteriori della Conferenza dei Ministri.

Gli ambienti interessati, specie i trasportatori professionali e la Camera di Commercio Internazionale sono stati chiamati — e lo saranno ancora in avvenire — a discutere il memorandum dell'Unione: è consentito prevedere che i Ministri dei Trasporti arriveranno rapidamente a conclusioni concrete, particolarmente utili nel momento in cui la Comunità Economica dei sei Paesi si sforza, applicando il Trattato che l'ha costituita, di definire una politica comune nel campo dei trasporti. Infatti tale è in definitiva la questione che viene abitualmente riassunta sotto la denominazione di « coordinamento dei trasporti ». Si tratta di assicurare la coesistenza dei diversi modi di trasporto, riducendo al massimo le doppie utilizzazioni e gli sprechi.

E' proprio su questo piano che l'UIC ha voluto porsi rispondendo alla richiesta dei Ministri dei Trasporti. E' detto, infatti, nell'introduzione del suo documento, che si è cercato « di scartare i concetti ispirati ad uno stretto criterio di difesa sistematica degli interessi propri di ogni Rete, nella certezza che questa leale ricerca delle migliori soluzioni per la collettività, possa facilitare la conciliazione dei diversi punti di vista e arrivare a risultati concreti ».

Dopo aver messo in rilievo gli aspetti essenziali della situazione attuale, il memorandum presenta suggerimenti dettagliati circa le misure da adottare, classificate in due gruppi: quelle riguardanti le Ferrovie stesse e quelle tendenti a una migliore organizzazione del complesso dei trasporti.

La Ferrovia di domani dovrà avere le possibilità e la struttura di un'impresa industriale e commerciale, disporre di una larga autonomia di gestione, ed essere in grado di assicurare il suo indispensabile equilibrio finanziario. Resta inteso che un tale orientamento, del resto già largamente seguito da alcune Reti, presuppone l'assistenza delle Autorità competenti, sia per i provvedimenti di adeguamento strutturale e tecnico della Ferrovia, sia per favorire le attività commerciali, sia per facilitare gli investimenti, sia infine per sistemare l'operazione detta di « normalizzazione dei conti », che deve mettere in luce il bilancio reale dell'esercizio.

Ma, si osserva nel memoriale, i provvedimenti da applicare alle Ferrovie, non

# SUI BINARI D'EUROPA, PROBLEMI COMUNI

basterebbero — come non basterebbero quelli applicati agli altri mezzi — a realizzare una naturale divisione del traffico tra i diversi modi di trasporto. L'interpenetrazione di tali modi esclude, infatti, le soluzioni parziali: perciò è indispensabile elevare il dibattito e farlo convergere alla ricerca di un « sistema optimun di trasporto che permetta un buon impiego dei mezzi per la collettività, dando soddisfazione al tempo stesso agli utenti ed ai vettori ».

E' questo il punto culminante del memoriale, nel quale le Reti espongono i principi basilari di una omogenea politica dei trasporti. Scartando le soluzioni artificiali e autoritarie, si chiede un riferimento, il più possibile fedele, alla libera interpretazione delle leggi economiche. La concorrenza deve essere il motore essenziale, ma una concorrenza soggetta a certe cautele: infatti, una libertà integrale non può essere prevista in questo campo a causa delle caratteristiche proprie del trasporto. Il memoriale indica tre condizioni per questa concorrenza:

— che nessun mezzo di trasporto disponga di vantaggi o sia gravato di oneri o impegni derivanti dalle sue caratteristiche: questa condizione è designata sotto il termine di « parificazione delle condizioni di partenza »; che l'utente eserciti una libera scelta del mezzo di trasporto in funzione delle tariffe, tenendo conto dei prezzi di costo e della situazione di mercato e permettendo l'equilibrio globale di ogni impresa; che si prendano particolarmente in considerazione gli interessi della collettività.

Tutto ciò senza escludere, beninteso, una permanente collaborazione dei diversi modi di trasporto tra loro, nel quadro dei provvedimenti detti di « coordinamento tecnico », come, ad esempio, l'impiego dei containers ed i mezzi di trasporto strada-rotaia.

Il memoriale rileva « la necessità dell'intervento della Pubblica Autorità » senza la quale non si potrebbe ottenere l'indispensabile rispetto del buon ordine e la soddisfazione degli utenti. Quanto alla scelta e all'impiego dei mezzi di intervento del Governo, si indica la necessità di una certa moderazione, che permetta di evitare due ostacoli al tempo stesso: da un lato l'eccessiva tolleranza che è sempre generatrice di disordine, e dall'altro una politica completamente autoritaria, da tutti temuta, tanto dagli utenti che dai trasportatori, a causa del carattere artificiale che rivestirebbe.

Il documento tratta poi alcuni problemi particolari, come quello dell'« ordinamento degli investimenti » necessario, tanto sul piano nazionale che su quello internazionale, per assicurare una quantità soddisfacente e una scelta razionale degli importanti investimenti imposti dallo sviluppo dei trasporti. Si esaminano inoltre le nuove situazioni di fatto venutesi a creare con la rapida espansione dei trasporti aerei e con la utilizzazione degli oleodotti.

Così concepito il memoriale dell'UIC arriva proprio nel periodo più opportuno, presentando una sintesi coerente del problema generale dell'organizzazione e dell'impiego dei trasporti. Esso merita un attento esame da parte di tutti coloro — e sono molti — che hanno interesse a una razionale soluzione del problema. Esso merita, inoltre, di riscuotere larga eco anche nella massa del pubblico che riconoscerà la importanza della sua collaborazione per un'opera comune di interesse generale.

*(tradotto dalla comunicazione ufficiale dell'U.I.C.)*

* * *

*Negli ultimi giorni di ottobre si è svolto a Milano, organizzato dal CISMEC, il convegno internazionale per l'esame e la discussione del « Memorandum ». Sono intervenuti ai lavori l'Ambasciatore Schauss, presidente del Gruppo di lavoro dei Trasporti della CEE, il dr. Renzetti, Direttore Generale dei Trasporti della CEE, il sen. Corbellini, Presidente della Commissione Trasporti del Senato, il Ministro dei Trasporti, on. Spataro, il Direttore Generale delle F.S., ing. Rissone, alti funzionari del Ministero dei Trasporti e qualificati esponenti del settore. Dopo il saluto dell'on. Marazza, che ha presieduto il dibattito, il Ministro Spataro, ha sottolineato, in un efficace discorso, i progressi raggiunti nel cammino necessario per la realizzazione della Comunità, affermando l'urgenza di un accordo sui trasporti, anche nell'interesse degli altri settori economici. Molto opportuna quindi l'iniziativa del memorandum, che offre un orientamento della via da seguire per trovare un punto di intesa. Per raggiungere una sana concorrenza, ha affermato il Ministro, è indispensabile porre i diversi sistemi e mezzi di trasporto su un piede di parità. Anche le Amministrazioni Ferroviarie dovranno essere indirizzate verso una organizzazione industriale autonoma e a questi principi, appunto, sono ispirati i recenti provvedimenti presentati dal Governo italiano al Parlamento. Ma è necessario anche il coordinamento sul piano comunitario per le grandi linee di comunicazione attraverso i Paesi non aderenti al MEC, così come occorre rimuovere ogni ostacolo e ogni discriminazione alla libera circolazione delle merci. E' urgente infine la unificazione delle caratteristiche dei veicoli stradali, per porre l'industria italiana in condizioni di programmare la produzione non solo con riferimento al mercato internazionale ma anche all'area comunitaria.*

# "Jolly,,

## TRENI TRANSEUROPEI

I collegamenti Trans Europ Express si sono recentemente arricchiti di nuove unità di trasporto a trazione policorrente, con cui si è dato vita alle relazioni « Gottardo » (Milano C. - Zurigo), « Ticino » (Milano C. - Zurigo), « Cisalpin » (Milano C. - Losanna - Parigi), a giusto titolo battezzate Jolly.

Le nuove unità che costituiscono una brillante realizzazione delle ferrovie svizzere sono composte da cinque elementi collegati e snodati (aumentabili a sei senza limitarne le possibilità complessive) comprendenti tre carrozze aventi la capienza di 126 posti a sedere, una carrozza ristorante con 48 posti ed il bar con sei posti, un veicolo contenente le apparecchiature elettriche di trazione, la cucina, il compartimento di servizio. Misurano metri 126,3 di lunghezza, pesano 259 tonnellate e possono raggiungere su determinati rettilinei i 160 kmh. hanno una potenza di trazione pari a 3400 CV, con possibilità di sviluppare velocità fino a 85 kmh. sulle rampe del Gottardo (pendenza massima 26‰) e del Sempione.

L'equipaggiamento e la attrezzatura elettrica della parte motrice (quattro motori) sono estremamente complicati, ma il Macchinista può svolgere il suo lavoro in modo semplicissimo; vi sono infatti quattro bottoni per i diversi sistemi di corrente adottati dalle Ferrovie Europee: premuto il prescelto, il raccordo necessario si compie automaticamente ed uno dei quattro differenti pantografi entra in contatto. Sotto una catenaria per corrente monofase, l'energia viene trasformata in corrente continua ondulata per mezzo di raddrizzatori al silicio; i motori possono funzionare per entrambi i tipi di corrente. Costruiti per una tensione di 1500 Volt, i quattro gruppi motore di trazione, sulle linee italiane, esercite con corrente continua di 3000 Volt, vengono azionati accoppiati in serie a due a due.

Oltre ai requisiti sostanziali di esercizio, i tecnici svizzeri si sono sforzati di migliorare, rispetto ai TEE già in attività, l'arredamento e il comfort di viaggio. Cure

**Sopra al titolo: il T.E.E. Jolly. Qui sopra: il bar e l'interno di una carrozza. A sinistra: la cabina di guida. A destra: la toilette**

particolari sono state rivolte allo spazio di disimpegno, alla silenziosità, alla stabilità del mezzo.

Salendo, ad esempio, sulla carrozza, ci si presenta un atrio-vestibolo ove armadi e scaffali accolgono abiti e bagagli voluminosi; più in là, nel salone, i posti sono sistemati sulla larghezza del treno, anziché a quattro, a tre, lasciando in tal modo un ampio corridoio centrale. Sul convoglio, di cui tutti gli interni appaiono cromaticamente vivaci e gradevoli, è garantita l'aria condizionata, mentre le finestre sono munite di doppia vetrata, intercalata da persiane mobili comandate elettricamente dal viaggiatore. Le toilettes sono estremamente confortevoli: sono fornite di acqua calda e fredda e, di presa di corrente per il rasoio elettrico. Nella cucina, oltre il frigidaire, forni, scaldapiatti, è sistemato un frigorifero speciale atto a contenere circa 800 bottiglie.

L'abolizione di ogni formalità ai transiti di frontiera, previsti per i treni T.E.E. (le operazioni di controllo doganale e di polizia di frontiera vengono svolte durante il viaggio) è particolarmente apprezzabile con i Jolly, che, non dovendo sostituire alla stazione di confine il mezzo di trazione, possono sostare solo pochi minuti come in una qualsiasi stazione interna.

**Luigi PAINA**

# QUI PRESTÒ SERVIZIO IL FERROVIERE SANTO

**L'Ufficio in cui lavorava Paolo Pio Perazzo**

Pinerolo, novembre

*Siamo venuti qui a Pinerolo, dove prestò servizio giovanissimo, or sono cento anni, Paolo Pio Perazzo (il ferroviere già beatificato e di cui si sta ora completando il processo per la santificazione), sperando di poter ancora individuare il posto in cui lavorava, e la fortuna ci ha accompagnato.*

*Infatti ci assicurano che il piccolo ufficio è sempre quello, il solito disadorno locale d'una nostra gestione merci: avremmo addirittura voluto conoscere l'angolino di Paolo Pio ma... cent'anni sono cent'anni.*

*Qui il « nostro » Santo fu assunto all'età di 15 anni, Anno del Signore 1861, addì trentuno di quel mese di maggio, e vi restò, quale « Ricevitore alle merci a piccola e grande velocità », fino all'11 febbraio del '67, data del suo trasferimento a Torino; veridiche cronache — non agiografiche, intendiamoci — narrano che fu impiegato operosissimo e zelantissimo, un « eccezionale » di allora.*

*La ferrovia di Pinerolo inaugurata nel '54, è rimasta pressoché come allora (se ne lamenta l'attuale Titolare). Una di quelle piccole stazioni di provincia, che è facile immaginare ai tempi di Paolo Pio: tubi poggiapiedi ripieni di acqua calda per il riscaldamento dei treni, rigide sere con viaggiatori intabarrati in mezzo alle nubi di vapore, suoni di tromba di Capitreni e Titolari in stiffelius. Bei tempi...*

*Il Nostro ci sorride bonario da una grande fotografia che si è voluta situare presso una vetusta piccola cassaforte a muro, tra un timbro a compostore e una lampada a petrolio trovata fra vecchie cianfrusaglie nelle cantine della stazione.*

**La stazione di Pinerolo in una vecchia stampa**

*Negli anni del servizio a Pinerolo, i biografi ce lo descrivono come un ragazzo coi pantaloni corti che, mentre i suoi coetanei giocano ancora a trottola nel giardino pubblico della stazione, stupisce un Ispettore venuto da Torino quando s'accorge che la gestione merci è tenuta esclusivamente da lui. Nel suo caso vale davvero l'antico proverbio, che il bel giorno si vede dal mattino, perché colleghi, superiori e (cosa che non capita sempre...) anche il pubblico erano ammirati da quelle doti di cordialità e competenza del ragazzo ferroviere.*

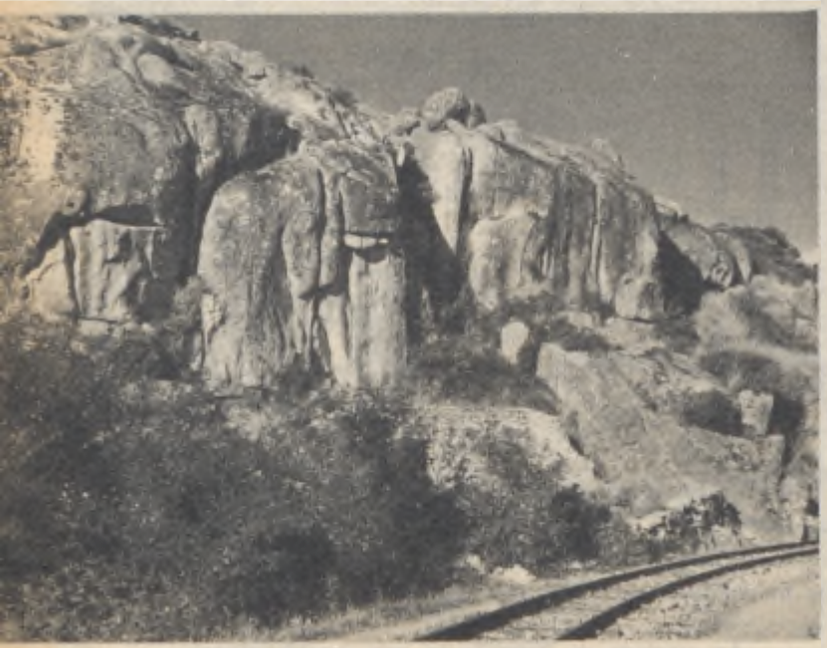
*Altri dirà di quel che fu, dopo Pinerolo, fattosi uomo; a noi interessa solo quel gestore giovinetto, che del lavoro s'era fatta quasi una religione e che sarà, proprio ce lo auguriamo, il primo Ferroviere Santo.*

*Mentre ce ne torniamo a Torino, ci vengono alla mente le parole dette in occasione della recente commemorazione torinese di Paolo Pio Perazzo: per diventare Santi non occorre chiudersi in un convento, andare missionari nella giungla, fondare ospedali per lebbrosi; a volte, basta la vita d'ogni giorno, un ufficietto disadorno, un lavoro umile.*

*« Beati i poveri di spirito perché sarà loro il Regno dei Cieli » .*

**Mario TOSCANI**
**ed Elio DE PAOLI**

# CAGLIARI ARBATAX:



# VIAGGIO SENZA TEMPO

Se sapete guardare con curiosità affettuosa alle cose di ieri, se sapete viaggiare senza fretta e sostituire all'ansia di far presto il godimento pacato del paesaggio e dell'atmosfera, fate un viaggio in treno da Cagliari ad Arbatax.

Immaginatevi un po' una locomotiva a vapore con tre carri merci chiusi e un paio di carrozze viaggiatori miste 1ª-2ª classe; il tutto rimpicciolito come impone lo scartamento che qui è di 0,95. La locomotiva si adopera alacremente per portarsi dietro la sua colonnina di veicoli, prima di mettersi in moto emette un sibilo con una modulazione così dolcemente imperiosa da sembrare una mamma che chiami a raccolta i suoi bambini. E che dire dei suoi lenti sbuffi prima della partenza, che sembrano tanti affettuosi sospiri? Durante la corsa i suoi piccoli le vengono dietro, saltellando ritmicamente sui giunti ancora paralleli delle rotaie lunghe 9 metri, con un tremolìo che sembra di allegrezza.

I pochi viaggiatori, che alle prime ore del mattino salgono a Cagliari o che vengono ad aggiungersi lungo il tragitto, non dimostrano alcuna preoccupazione di giungere presto a destinazione: sul trenino da Cagliari ad Arbatax non sono ammessi viaggiatori frettolosi... Lo dice anche il volto sorridente e bonario dell'unico conduttore, che esegue la controlleria con fare rispettoso e gioviale.

Nello scompartimento di 1ª classe vi è un antico specchio dalla luce cristallina: guardandomici dentro ho pensato ai primi anni del '900 e a tutti

**NELLE FOTO: un tracciato particolarmente tormentato e un paesaggio maestoso sono le caratteristiche salienti delle ferrovie sarde, come dimostrano queste foto delle tratte Iglesias-S. Giovanni-Suergiu e Gairo-Jersu**

coloro che per primi vi si specchiarono: signore con ampie vesti a strascico tutte ricamate e fiorite, come lo sono ancora i costumi tradizionali di questa stupefacente Isola; compostissimi ed eleganti gentiluomini con gli immancabili baffi e il fiero aspetto; bimbi graziosamente vestiti, col volto acceso dall'entusiasmo per quel viaggio sensazionale e, infine, qualche fosco brigante con il vecchio trombone. Insomma, tutto un mondo ormai cancellato dalla mente degli uomini, ma che ancora vive nel cuore della macchina che su quelle piccole rotaie ha scritto le vicende passate.

Nel lasciarsi dietro la pianura di Campidano, generosamente coltivata a grano e cereali, il treno ogni tanto si arresta ad una frazione o ad un paesino, a noi invisibili, nascosti nella foltissima vegetazione che circonda la ferrovia. Ma quando il treno arriva a Mandas, allora l'orizzonte si allarga mentre si comincia a respirare aria di montagna.

A Mandas, normalmente, avviene uno smistamento di veicoli: infatti una vettura e forse anche un carro o due vengono istradati verso Sorgono, mentre il resto del convoglio prosegue la marcia verso Arbatax. A questo punto, quindi, il treno diventa ancor più piccino, magari come nel caso del mio viaggio, con una sola vettura mista 1ª e 2ª classe e tre carri merci. Il treno si fa più leggero perché dovrà salire lasciando dietro di sé l'ampia vallata della Marmilla, lussureggiante di colori e punteggiata da numerosi villaggi, ai cui confini si delineano le famose « giare », ossia dei curiosi altopiani tagliati nella roccia che paurosamente strapiomba formando come dei bastioni di antiche fortezze medioevali. Si sale: il lento inerpicarsi del treno e il continuo alternarsi di curve e controcurve consente una riposante e completa visione del panorama.

Tra i boschi lussureggianti, carichi delle sfumature più cupe del verde, si scopre d'un tratto la macchia azzurrissima del lago artificiale formato dal Flumendosa.

L'itinerario di montagna occupa la parte centrale e terminale del viaggio: in prossimità di Lanusei, comparirà ad occidente l'« altro mare » con il caratteristico golfo di Tortolì. Qui il trenino comincia a scendere lentamente, come fanno certi bruchi, appesi al loro filo di bava, che girano-girano scendendo e risalendo prima di toccare il suolo.

Si arriva infine ad Arbatax, dove gli sbuffi della piccola, stanca locomotiva si confondono al mormorio delle onde fra le vergini scogliere di un porfido meraviglioso.

**Massimo SIRANI**

# ATTIVITÀ CIPCE

*Si è riunito a Firenze il C.I.P.C.E. (Centro di Informazioni e Pubblicità delle Ferrovie Europee). Come noto, tale organismo, cui aderiscono molte delle amministrazioni ferroviarie associate all'U.I.C. (Union Internationale des Chemins de Fer), ha per fine istituzionale di « creare e sviluppare un'atmosfera di fiducia e di simpatia in favore delle ferrovie».*

*Il C.I.P.C.E. si divide in due Sezioni: l'una si occupa di pubblicità ed è presieduta dal dottor Luigi Branca, Vice Direttore Generale delle Ferrovie Italiane; l'altra, dedica la sua attività alle Relazioni Pubbliche ed è presieduta dal signor Max Strauss, Segretario Generale delle Ferrovie Federali Svizzere.*

*La Sezione Pubblicità, dopo aver approvato il consuntivo del bilancio 1960-61 e la previsione per il bilancio 1961-62, ha dedicato la sua attenzione a numerosi argomenti come la pubblicità in favore dei treni T.E.E. e T.E.E.M., la scelta di un emblema per l'U.I.C., lo scambio semestrale di informazioni sulla produzione pubblicitaria di ciascuna Amministrazione, la partecipazione alla Fiera di New York nel 1964, la brochure-orario ed altri.*

*Più nutrito l'ordine del giorno della Sezione Relazioni Pubbliche. Tra gli argomenti principali: lo scambio di informazioni, le comunicazioni alla stampa, la divulgazione a mezzo dei giornali dei lavori dell'U.I.C. e della Conferenza dei Ministri dei Trasporti, il rendiconto della Brochure "Quiz", il rapporto sull'attività del 1961, il consuntivo del bilancio per l'esercizio 1960-61 e la previsione del bilancio per l'esercizio 1961-62, l'inchiesta sull'organizzazione dei servizi di informazione delle amministrazioni aderenti al CIPSE.*

*Nella riunione plenaria, le due Sezioni hanno esaminato alcuni problemi comuni nei rapporti tra l'U.I.C. ed il C.I.P.C.E. ed hanno meglio puntualizzato i rispettivi campi di azione.*

*Una piacevole gita a S. Gimignano ed a Siena ed una cena in comune, hanno chiuso nella massima cordialità gli intensi lavori.*

**M. DARD**

**Il rimorchio motore gr E-322**

## NUOVO MATERIALE ROTABILE

**Nel corso del mese di settembre 1961 sono entrati in servizio sulla rete F.S. i seguenti nuovi rotabili:**

**1 locomotiva elettrica, gr.E.646;**
**4 locomotive elettriche, gr.E.636;**
**3 locomotive Diesel, gr.341;**
**1 locomotiva Diesel, gr. 342;**
**8 locomotive Diesel da manovra, gr.234;**
**8 locomotive Diesel da manovra, gr.235;**
**1 rimorchio motore, gr.E.322.101;**
**1 treno per servizi suburbani, gr. ALe-Le-Le 803;**
**1 rimorchio per elettromotrici, gr.Le 601;**
**2 carrozze a cuccette, serie AcBcz**
**2 carrozze a cuccette, serie Bcz;**
**2 carrozze, serie Az;**
**1 carrozza, serie ABz;**
**4 carrozze, serie Bz;**
**27 carri chiusi standard, serie F;**
**87 carri ad alte sponde standard, serie L;**
**48 carri refrigeranti standard, serie Hg.**

**Il rimorchio motore gr.E.322 e 52 degli 87 carri L sono stati prodotti presso le Officine della nostra Azienda.**

**G.G.**

## IN DISARMO LA POLTRONA DI PRIMA CLASSE

Gli specialisti della pubblicità, costretti a destreggiarsi nell'odierna lotta concorrenziale sempre più accanita, formano una classe particolare di persone, senza dubbio intelligenti e ricche d'inventiva, ma speso anche assai originali per le loro innocenti manie. Ne volete un esempio?

Il dr. Ivan Ruperti, che dirige un'Agenzia pubblicitaria a Zurigo, è un rappresentante veramente qualificato di questa classe di professionisti. I compiti della sua Agenzia lo obbligano ad occuparsi d'automobili e di aeroplani, dovendo egli, in modo speciale, far propaganda per una casa automobilistica assai nota e per una compagnia d'aviazione.

Ma il suo cuore batte particolarmente per la ferrovia, di cui si serve regolarmente a fine di settimana per scendere nel Ticino. Tanto forte è il suo amore per la strada ferrata, che ha voluto perfino elevarle un singolare monumento nella propria agenzia. Davanti allo sportello di ricevimento per il pubblico, ha collocato la poltrona di una vecchia carrozza di prima classe, e accanto ad essa, fissato alla parete, il noto tavolino ribaltabile. Sopra la poltrona fanno bella mostra diverse targhe del buon tempo antico, con le solite raccomandazioni o interdizioni: « Si prega di non sputare nella carrozza »; « Vietato l'uso del gabinetto di decenza durante le fermate nelle stazioni »; « Proibito sporgersi dal finestrino » e così via.

Poltrona da museo, forse? Non del tutto.

Come una volta nella carrozza ferroviaria, così anche oggi la vetusta poltrona è là ai piedi della scaletta per servire a qualche cosa. Rivestita di nuovo velluto, offre un comodo posto a sedere al cliente che deve attendere. Il quale, se l'attesa è troppo lunga, potrà sempre azionare il segnale d'allarme, messo là, appunto, per ogni evenienza!

# Ka-dàh-je

di
MARIO ZIBELLINI

**Con questo racconto l'autore ha vinto l'edizione 1961 della "Penna d'oro„ ferroviaria**

Paniri era toccato da una linea ferroviaria importante, ma aveva una stazione di infima categoria, che poi hanno soppresso e sostituito con un semplice posto di blocco. Ed hanno fatto benissimo, perché nessuno si accorgeva di quel minuscolo complesso, costituito da una casetta scalcinata e da un piazzaletto con un binario di corsa, uno di incrocio ed un tronchetto per qualche rara manovra; i treni vi transitavano senza rallentare, ed era già molto aver trovato un paio di omnibus che avevano accettato di fermarvisi; erano treni merci lunghissimi, con due o tre vetture sgangherate per i rari viaggiatori; il paesetto era infatti abitato da mandriani e contadini, che si spostavano unicamente con i carri a doppia trazione di buoi, e da ragazzini che imperversavano su biciclette rudimentali. Quanto ai forestieri, è già chiaro che nessuno vi aveva messo piede, né pensava di farlo, ad eccezione di un veterinario che arrivava in calesse per curare le bestie malate, e di un commesso viaggiatore evoluto, che appunto utilizzava quei treni per venire a rifornire l'emporio di saponette e di lacci da scarpe.

Ma per me la stazione era un centro di vita, della mia vita fannullona ed inquieta di ragazzo troppo piccolo per lavorare, troppo grande per starsene a casa, troppo sazio per andare a rubacchiare frutta, troppo fantasioso e sensibile per tirare le ore giocando a piastrella. Avevo invece scoperto tante bellezze nella stazione, ed ivi inseguendo i miei pensieri segreti restavo lungamente in meditazione. C'era, per esempio, su uno dei muri della casetta un crepaccio stretto e chissà quanto profondo, pieno di mistero, dove si rifugiavano le eleganti lucertole, dalla guaina verde e grigia; se mi appostavo lì davanti, nascosto dall'enorme fico, potevo vederle guizzare sul muro ed entrare ed uscire da quel pertugio ombroso; oppure potevo vedere una testina affusolata e piatta che sporgeva con agilità ansiosa, scrutando i pericoli della campagna. Di questa scoperta non avevo mai parlato ai miei compagni, perché si appassionavano a cacciare lucertole, e riuscivano infatti a catturarle a mezzo di nodi scorsoi, abilmente ricavati da speciali fili d'erba, lunghi, flessibili e resistenti. Vi era poi un chioschetto in traliccio di legno verde che d'estate si ricopriva di fogliame; e, dentro, un tavolino di pietra peperina e un tronco di legno a mo' di sedile; lì potevo leggere e leggere, perché il parroco mi prestava volentieri qualcuno dei suoi libri. «Tieni — mi diceva — questo va bene per te; ma non farci le orecchie». Era un buon prete, don Aristide; grassottello e canuto, come gli si addiceva, ma sveglio ed attivo; di volta in volta ciarliero, affettuoso, venerando.

Poi c'era Loto, un pappagallone morbidamente piumato in verde bottiglia, con un becco a rostro tra bellicoso e maligno, come usano i pappagalli. Ed occhi straordinari; se li paragonassi a diamantini neri, sarei ancora lontano dal vero; il diamante sarà bellissimo, ma è pur sempre pietra che vive di luce estranea; sarà una luce sapientemente riflessa, rifratta, sminuzzata in tanti colori e barbagli, in tante scintilline sprizzanti, ma non sarà mai la luce degli occhi di Loto; erano occhi che vivevano dentro, turgidi di un umore che non era soltanto un mezzo ottico naturale, ma espressione di sentimenti, sensazioni, reazioni; erano l'anima stessa del pappagallo; le palpebre scendevano pesanti e lente a coprirli, e risalivano rapide a scoprirli; ed allora pensavo alle fasi della luna, melanconica luna calante, ultimo quarto, oscura luna nuova, e poi primo quarto e luna crescente e infine luna piena, splendidissima, nella quale si concentrava, per colpire vibrante il cervello ed il cuore dell'animale, tutto il grande mondo compreso nell'ampio lontano cerchio dell'orizzonte. Loto, è vero, non è un nome da pappagallo; rievoca acque serene e chiari cieli d'oriente; ma Loto non derivava il suo nome da quei placidi lidi; si chiamava così soltanto perché il suo padrone, uomo spiccio che non indulgeva a fantasie, l'aveva chiamato subito con il suo stesso nome. Egli era appunto il signor Loto, titolare della stazione di Paniri. Di giorno teneva il pappagallo sotto la tettoia della stazione, e si può dire che l'animale, dal suo grazioso trespolo, conosceva ormai quanto lui il movimento dei treni, pur non potendo collaborarvi concretamente. Credo che Loto sarebbe diventato anche un buon parlatore, signore di un ricco ed appropriato vocabolario; ma purtroppo non poté darne la prova, perché il suo padrone era di poche parole e Loto aveva imparato soltanto quella più spesso ricorrente, che poi era quasi l'unica ad essere pronunciata dal bizzarro capo: «canaglie» (veramente Loto emetteva un roco «ka-dàh-je»; ma con facili riferimenti, si era giunti subito alla corrente interpretazione). Naturalmente non si seppe mai con certezza quali sentimenti intendesse esprimere con questo verso; ma, insomma, dato che le circostanze si mantenevano praticamente costanti, non solo in stazione, ma in tutta quella zona di mondo che si rifletteva nei suoi occhi, il pappagallo si era fatto l'idea che il suo «ka-dàh-je» era più che sufficiente a cavarsela nella maggior parte dei casi, e non chiedeva di più.

Un giorno commisi un furto. E' bene precisare che la azione di appropriarsi di piccole cose altrui si chiama appunto furto e viene considerata un reato; ma, in verità, in fondo a ciascuno di noi c'è il segreto istinto, risalente ad epoche remotissime, di procurarci ciò di cui abbiamo bisogno per sopravvivere, e da questo istinto fui tradito, vedendo su un carretto un grosso rotolo di elastico, scaricato dal treno del mattino. A Paniri non esisteva elastico di quella specie, bruno quadrellato e robusto, proprio adatto a fabbricarsi una fionda; il mio io atavico pensò subito di arrivare a possedere un'arma per difendersi ed abbattere selvaggina, e tirato fuori un temperino, si tagliò furtivamente due buoni palmi di quell'elastico raro e pregiato, come certi legni da ricavarne archi e frecce. In questi casi riesce sempre molesto un pappagallo che si metta a gracchiare «ka-dàh-je»; quel verso, emesso rabbiosamente da Loto, ebbe per effetto che Agnello, che stava lavorando poco distante, si volse verso di noi. Agnello era un spilungone magro, scuro di pelle, bonaccione e forte; affezio-

nato anche lui alla stazione, vi passava l'intera giornata senza rivendicazioni di orario e faceva un po' di tutto; era interessante vedere come si trasformava a seconda dei suoi compiti; delicato quando accudiva il pappagallo, atletico quando girava uno scambio; e se scaricava le casse, con quelle lunghe braccia forzute sembrava una gru. « Ka-dàh-je » gracchiò il pappagallo verso di me. « Ma che vuole quello là? » — disse Agnello. — « A quest'ora non ci sono ka-dàh-je ». Mi sentivo a disagio, ma non ne detti segno; l'elastico era già sparito nella tasca. « Sta invecchiando e diventa scemo » dissi con una punta di acredine; e sapevo che non era vero, perché Loto non era vecchio, e, pensai, nemmeno scemo. Comunque la cosa finì bene, perché Agnello si rivolse al suo lavoro ed io, ritiratomi piuttosto sveltamente, me ne andai alla ricerca di una forcella di legno per fabbricare la fionda.

A monte della stazione, oltre i segnali di ingresso, la linea correva in scarpata, fiancheggiata da una vegetazione di arbusti e fiori di campo. Vi arrivai solo, ansioso di provare la fionda, con in tasca una provvista

di sassetti levigati e rotondi, di calibro adatto. Debbo ammettere che, in un primo momento, il mio io atavico era stato tentato di fare una vera battuta di caccia contro gli umili passeri e i tronfi merlotti, che numerosi incrociavano nei paraggi; ma la civiltà ebbe il sopravvento in quanto, pensando che altri si incaricavano di ammazzare uccelli per conto della comunità e con armi migliori, ripiegai per la mie esercitazioni su un barattolo vuoto, luccicante vicino alla siepe, che infilai in cima ad un ramo. E' vero che anche in tal modo miravo contro la civiltà, perché un barattolo significava pur sempre lamiera, macchinari, maestranze, contratti collettivi di lavoro; ma ciò non mi venne in mente allora, e presi a scagliare i miei sassetti selezionati.

Il gioco era appassionante, ma non mi impedì di accorgermi, ad un tratto, che stava accadendo un fatto nuovo, meraviglioso. Il treno di lusso delle 10, che sempre transitava da Paniri saettando come le mie lucertole sul muro della stazione, quel giorno avanzava lentamente; sarà stato per qualche lavoro in corso sulla linea o per altra ragione, ma infine potevo vedere ciò che non avevo mai veduto; un treno blu, con bellissime carrozze lunghe uguali e larghi finestrini lucenti e tendine leggere abbassate e cartelli bianchi con nomi di paesi sconosciuti; sapevo che nell'interno c'erano letti e ristoranti e cucine, ma non potevo immaginarmi quei viaggiatori rari, forse selezionati come i miei sassetti, diversi da noi gente comune che comperava i lacci da scarpe nell'emporio, ma più spesso tirava avanti con pezzi di spago. Pensai che il treno si sarebbe forse fermato, e non potevo perdere quest'unica grande occasione; scaricai frettolosamente contro il barattolo il sasso già pronto per il tiro, e non mi importò nulla di non aver colpito il bersaglio; corsi verso la stazione per il sentiero scorciatoio, ciottoloso e rovente.

Il treno si era infatti fermato proprio rasente il marciapiede, e potevo finalmente guardarlo da vicino; ma ne fui distolto da una certa aria insolita, da un muoversi inquieto e misterioso delle poche persone che si trovavano lì intorno e che conoscevo tutte; uno toglieva di mezzo il carretto, un altro spalancava anche quel battente della porta grande, che normalmente rimaneva chiuso; altri avevano gesti di attesa agitata e guardavano verso la locomotiva; mi accorsi che non li lasciavano avvicinare; c'era la guardia campestre che impediva il passo. E proprio dalla parte della locomotiva vidi avvicinarsi un gruppetto, ancora confuso perché il treno era lungo, la tettoia non arrivava laggiù e c'era la vampa del sole. Ma quando entrarono in ombra, scorsi un uomo in tenuta di macchinista, che si premeva un fazzoletto su un occhio; da un lato c'era il suo assistente e, dall'altro, Agnello il fac-totum che, mi ricordai, all'occorrenza si arrangiava anche come infermiere. Ultimo veniva il capo stazione, accigliato e legnoso, senza giacca, con il berretto rosso tirato indietro verso la nuca. Entrarono silenziosi nell'ufficio e si chiusero dentro; non prima però, che il signor Loto, titolare della stazione di Paniri, annunciasse alla piccola folla, a mo' di conferenza stampa: « Gli hanno tirato un sasso in un occhio, potevano accecarlo, canaglie. Per fortuna niente di grave; una medicazione e il treno riparte. «Canaglie». Dai finestrini qualche testa cominciava a spuntare, mossa da una sonnolenta curiosità per la inattesa fermata; ma la folla era così piccola, che non era una folla; la stazione era così piccola, che non era una stazione; in sostanza non si vedeva niente di interessante, l'afa era greve, le cicale stridevano noiose, ed il meglio era ritirarsi nel fresco del compartimento, sdraiarsi sul letto e aspettare che si ripartisse.

« Ka-dàh-je » — urlò il pappagallo allungando il collo verso il treno — « ka-dàhje » — ripeté idiotamente con il rostro puntato verso di me. « Smettila, Loto » volevo dirgli affabilmente, ma ammutolii; di colpo mi ero ricordato che avevo in mano la fionda. In quell'attimo doloroso, segnato da un singulto interno, invisibile ma irrefrenabile, seppi che cosa si prova ad aver commesso un delitto; avevo ferito un uomo; non lo avevo accecato soltanto per una minima felice imprecisione del destino, per un gioco irripetibile di moti d'aria, traiettorie, velocità; un infinitesimo diverso in codesto gioco, ed avrei accecato il macchinista, avrei accecato gli occhi stessi del treno. « Ka-dàh-je » mi stridette ancora in viso il pappagallo; ed allora divenni furente; nella mia mente, distorta dal caldo e dal dolore e dall'orrore di essere un delinquente, irruppe l'idea, la certezza che Loto mi accusava, che mi avrebbe accusato di fronte al capo stazione, ad Agnello, alla guardia campestre; forse anche di fronte ai gendarmi che sarebbero venuti ad arrestarmi. Non avrei più riveduto la mia stazione, le lucertole; non avrei più corso sentieri e viottoli tanto cari da sempre; non avrei più letto i libri di don Aristide nel chioschetto ombroso. In un impeto di disperazione l'ira mi colse subitanea; levai la fionda a la volsi contro il pappagallo, a un metro dalle sue piume verdi, tendendo allo estremo limite gli elastici micidiali. Giuro che l'animale sentì la sua prossima fine, perché con un convulso sbattere d'ali tentò di divincolarsi dal trespolo, cui però inesorabilmente lo trattenne la catena. Allora si quetò, rassegnato, e mi guardò.

Oh Loto, animale bello e saggio ed onesto; tanto dignitoso in vita quanto dinanzi alla morte. Lo avrei dunque ammazzato vigliaccamente, così legato al suo trespolo; offuscato dall'incubo dell'occhio del macchinista, che infine non avevo voluto offendere e che di fatto non avevo offeso, avrei volontariamente spento quegli occhi che riproducevano le fasi della luna e rispecchiavano una così grande parte di mondo. « Canaglia », mi dissi tra i denti, e subito gli elastici si allentarono e la fionda mi pesò, mi bruciò nella mano; sapevo che lì presso c'era un chiusino a grata, profondo e fresco, da cui saliva un mormorio d'acque; mi chinai, spinsi appena con il palmo, la fionda scomparve.

Ora mi sentivo sollevato, sereno. Il treno sarebbe ripartito tra poco, la stazione era già deserta. Volevo tornare a casa, stendermi sul lettone alto, odoroso di crine; mi volsi all'uscita. Passando, un impulso mi spinse verso quel pappagallo che sarebbe restato solo ad aspettare il prossimo treno; poiché avrei voluto e potuto ammazzarlo, e non lo avevo fatto, mi diventava un po' mio, carissimo e familiare; c'era ormai un'intesa tra noi, un segreto buono in comune. Gli sfiorai con le labbra la testa intelligente e gli accarezzai i piumoni rigogliosi, con un affetto così vero, così vivo, che l'animale dovette sentirlo come prima aveva sentito il mio odio. « Kuak », disse ed era un verso gentile, modulato come poteva; era un verso giocondo e bonario, che mi sembrò esprimere tutti i sentimenti opposti a quelli che corrispondevano al suo irsuto « ka-dàh-je »; era un verso nuovo, per me; forse lui lo conosceva da quando era nato ma, non so perché, gli era fino allora rimasto muto tra il rostro e la strozza.

# Lettere al Giornale

## Autobiografia di commiato

*Talora chi va in quiescenza sente il bisogno di un commiato che non si esaurisca nell'ambito dell'ultimo impianto in cui ha prestato servizio. E non tanto per salutare gli amici e colleghi sparsi un po' dovunque nella Rete, quanto perché al momento dell'addio più di sempre si avverte la coralità dei rapporti nel mondo della rotaia, dove ogni ferroviere è collega amico collaboratore di tutti gli altri, qualunque sia il suo incarico, dovunque lavori.*

*Questo ci sembra il significato della lettera di commiato dell'Ispettore Capo Comm. Gustavo Rossi della Divisione Movimento di Napoli, di cui riportiamo qui alcuni passi:*

« Fra pochi giorni sarò collocato in quiescenza e nel porgerVi il mio saluto affettuoso, non posso fare a meno di riassumere rapidamente i punti salienti della mia vita ferroviaria. La mia vita ferroviaria è quella di tutti noi, figli di ferrovieri, nati nell'ultimo scorcio del secolo passato o nei primi anni di quello in corso: epoca del lume a petrolio e della torcia a vento.

Le mie prestazioni ferroviarie di avventizio a paga giornaliera decorrono dall'età di quindici anni e mezzo. Le precedenti prestazioni, quelle non ufficiali, erano state per aiutare papà e i colleghi di papà.

Fui difatti assunto in servizio la prima volta il 31 maggio 1915 nella stazione di S. Eufemia. Impianto in quel tempo assai impegnativo per i trasporti militari della guerra in corso e per le difficoltà di circolazione.

L'assunzione in servizio, peraltro limitata ai mesi estivi, lusingò molto il mio amor proprio. In verità, non per il modo di come mi disimpegnai, ma perché portavo il peculio a casa.

Mio padre, che avrebbe voluto non distrarmi dagli studi, malandato in salute per due perniciose malariche, sofferte una a Pisticci e l'altra a Palizzi, vedeva male quel denaro e mi diceva invariabilmente di portarlo a mammà, citandomi il *latinorum* che non conoscevo, per nascondere il suo turbamento.

Il posto ove si trova S. Eufemia era allora una plaga desolata. Malaria grave e fumo, fumo attaccaticcio di locomotive nell'afa pesante della palude.

I turni di servizio erano lunghi: dodici ore lavorative, sei notti consecutive e cambio turno interno, il che significava, per qualcuno che non lo sapesse, che dal servizio di notte si passava a quello diurno con il riposo di otto ore.

Eppure, tra il numeroso personale regnava sovrana l'allegria per lo spirito di corpo solidale nel lavoro e nel divertimento.

Fra me giovanissimo e gli anziani si stabilì subito una perfetta intesa e con commovente effusione d'affetto, entrai a far parte della grande famiglia.

Negli anni seguenti, ogni qualvolta mi resi libero dalla scuola, fui sempre rimesso in servizio per la carenza di buoni telegrafisti tutto fare.

Il 10 ottobre 1917 toccò anche

**Ispettore Capo Gustavo Rossi**

a me partire per la guerra ed il 1° novembre 1919 fui alla fine sistemato in prova. Avendo scelta l'arte di Tata, mi abilitai presto al movimento.

Vent'anni e il berretto rosso! Ero come il puledro, impaziente ed impetuoso. Piaceva a me, come ai macchinisti, ai capi treno, il brivido dell'incrocio con libero transito.

Il macchinista all'impiedi sulla locomotiva, dritto e vigile e con la mano sul regolatore aperto, il Capo treno con la testa fuori dal bagagliaio ed io sul piazzale a far cenno di correre, correre. Il Sorvegliante dei Lavori, quando si trovava in stazione, ci provava un gusto matto. Diceva, bonario e convinto, ch'era tutto merito suo.

Tempi duri in Ferrovia, ma resi suggestivi dalla passione di ognuno di noi!

Favorito dalla qualifica di combattente e perché in possesso del diploma di ragioniere, acquisito, con sacrificio dei miei bravi genitori, prima della nomina in prova, mi trovai d'un colpo, il 1° gennaio 1929, il più giovane Capo Stazione del ruolo nel grado ottavo.

Trent'anni. Mi sentivo un leone, pieno di vigore e fasciato d'orgoglio:

Al traguardo, 1° gennaio 1961, Ispettore Capo.

Ho dato me stesso alla rotaia ed ho preso molto. Senza dubbio, ho preso più di quanto non abbia dato. Alla resa dei conti, sinceramente debbo ammettere che sono io a dover dire grazie all'Amministrazione e non questa a me.

Desidero prendere commiato da voi in modo semplice.

Il vostro ricordo colmerà sempre l'animo mio di gioia e vi penserò tutti con eguale affetto e stima.

Lieto commiato, dunque, e Buona Fortuna! ».

## Verificatori senza carriera

Cara *« Voci della Rotaia »*

Chi sono i verificatori? Penso che tutti i ferrovieri ed anche il pubblico li conoscano. Sono quegli agenti che si vedono nelle grandi stazioni e scali, armati di un curioso martello dal lungo manico, battere le ruote e toccale le boccole.

Sono questi provetti operai specializzati e in più *verificatori* che, opportunamente istruiti, controllano moltissime cose. E come la scienza medica controlla e cerca di contenere i mali che affliggono l'umanità, così la competenza e l'esperienza tecnica del verificatore controlla, previene e contiene i mali che possono affliggere il materiale rotabile.

Orbene, a noi verificatori sembra che l'Amministrazione non ci riserbi, in contropartita, un trattamento adeguato.

Infatti, abolita con nuovo Stato Giuridico la qualifica di Verificatore Capo, la nostra carriera termina inesorabilmente al grado XI e non c'è più via di scampo.

La partecipazione ad eventuali concorsi interni per Capo-Tecnico nella misura di 1 e 3/4 di unità per Compartimento (27 posti nella intera Rete nel prossimo Concorso) è oltremodo problematica e difficile per noi, sia per la esiguità delle ammissioni, sia per la complessità dei programmi d'esame.

Pertanto, ad eccezione di pochi fortunati, il destino della nostra categoria è irrimediabilmente segnato.

Ben diversamente, invece, vanno le cose per il personale di macchina, di Stazione e Viaggiante che ha la possibilità di adire con relativa facilità ai gradi X e IX pur senza capacità culturali e professionali superiori alle nostre.

Si è voluto equipararci *soltanto* agli operai specializzati ma ciò non è giusto in quanto noi siamo stati sottoposti a due particolari esami professionali per il conseguimento della qualifica di *verificatore* in aggiunta a quella di Operaio Specializzato. Noi chiediamo pertanto che al verificatore sia concesso di raggiungere il grado X e, dopo un certo periodo di anzianità, il grado IX.

Non è, ovviamente, la vanità di conseguire una certa differenziazione o rivalità verso altre categorie di personale che ci spinge a questa azione, ma sopratutto la speranza di migliorare le nostre condizioni economiche per il benessere delle nostre famiglie e la affermazione di un principio di evidente equità e giustizia.

A te, cara « Voci della Rotaia », che sei anche e sopratutto la voce di chi sulla rotaia lavora faticosamente di giorno e di notte, chiediamo di spezzare una robusta lancia in nostro favore.

**Verificatore al lavoro**

Per un gruppo di verificatori.
Duilio Marcuz - Squadra Rialzo Roma Termini.

*N.d.R. - Ci sembra non ci sia nulla da aggiungere visto che già la lancia brandita dal nostro lettore è abbastanza robusta. Noi ci auguriamo che lo Stato Giuridico possa presto consentire una regolamentazione della carriera dei Verificatori secondo gli auspici della categoria.*

## Obiezioni sulla "Pontremolese„

L'ing. B. Cirillo ci scrive una lettera irosa (con tanto di numero di protocollo e firmata da lui come Capo del 5° Riparto Movimento di La Spezia) per denunciare le inesattezze nelle quali sarebbe incorso il nostro Corrispondente da Firenze, dr. Alberto d'Errico, che egli qualifica « facilone e superficiale », nella stesura del servizio «sulla pontremolese linea viva» pubblicato nel numero di settembre '61. I rilievi sono i seguenti:

1) la foto presentata come relativa alla stazione di Pontremoli è invece di Aulla. All'ing. B. Cirillo non piace il personaggio che vi è ritratto e che egli chiama « il pestilenziale Sghiggia » e deplora che nella fase di montaggio l'equivoco abbia portato a sostituire alla scritta « Gabinetti » quella di « Pontremoli ».

2) i dati sul traffico, forniti al nostro d'Errico dagli stessi titolari di Fornovo e Pontremoli, sarebbero molto « pompati », in quanto il movimento viaggiatori in entrambe le località supererebbe di poco il migliaio.

3) « se il d'Errico si fosse affacciato dal finestrino con un po' di attenzione, avrebbe ammirato uno dei migliori impianti di segnalamento della nostra Rete nella tratta Borgotaro-Fornovo. Se inoltre si fosse fermato in una delle stazioni della tratta indicata, avrebbe ammirato gli Impianti A.C.E.I. realizzati ultimamente, (si è incominciato dall'ottobre 1960) negli Uffici Movimento, che sono delle vere perle in zone così disagiate. Si stanno spendendo centinaia di milioni in questi ultimi due anni per realizzare la completa centralizzazione di tutti gli impianti e nulla di tutto ciò viene indicato nell'articolo incriminato. Nel mese di luglio scorso sono state centralizzate le stazioni della linea Fornovo-Fidenza. Il 27 p.v. verrà attivato l'A.C.E.I. a Borgotaro e sono quasi pronti gli ACEI di Pontremoli, Grondola G., Collecchio e Vicofertile, che saranno attivati prossimamente. Resterà solo Fornovo con gli scambi manovrati a mano, in quanto dovranno essere realizzate delle sostanziali modifiche all'armamento. Anche a Fornovo, comunque, sono stati iniziati i lavori per la realizzazione dell'ACEI ».

*N.d.r. - La Redazione non può volta per volta controllare il merito dei dati e delle notizie contenute negli articoli che ad essa vengono inviati da parte di redattori (i quali, d'altra parte li attingono, come nel caso in questione, a fonti dirette): e ogni responsabilità, sotto questo punto di vista, resta agli autori. In caso di inesattezze, comunque, ben vengano le debite segnalazioni, ma fatte col cuore e col cervello, non con il fegato.*

# COME CI VEDE

## LA STAMPA

*«Le Ferrovie non possono attendere»: questo ha affermato F. Archidiacono in un articolo pubblicato dal «Giornale d'Italia», ricco di cifre e di dati sulla situazione della massima Azienda di Stato. Dopo l'allarme provocato nella pubblica opinione dal susseguirsi di incidenti nei primi mesi del 1961 — scrive l'A. — delle F.S. non si parla più con quella drammaticità che il tema merita, ma non si può dire che la situazione sia mutata. Dal punto critico denunciato dallo stesso Ministro dei Trasporti, le Ferrovie non si sono ancora mosse e l'SOS lanciato è stato solo in parte accolto. I noti provvedimenti intesi al risanamento e al riordinamento dell'Azienda, approvati dal Governo l'estate scorsa, sono arrivati in Parlamento solo a metà settembre e devono ancora essere discussi per concretizzarsi in leggi operanti. Tenuto conto dei tempi tecnici necessari per la realizzazione del programma, c'è il pericolo che si finisca per procrastinare in maniera pericolosa quelle cure ai mali delle ferrovie che tutti ritengono urgenti.*

*Il pessimismo dell'Articolista sembra sia destinato a essere smentito dai fatti, dal momento che, dopo il dibattito sul bilancio che è servito tra l'altro a chiarire maggiormente i problemi delle Ferrovie, la stessa Camera dei Deputati ha iniziato, in sede di commissione, l'esame dei provvedimenti predisposti dal Ministero dei Trasporti, cominciando da quelli più importanti, vale a dire il programma di investimenti e la riforma della Azienda. Analizzando il disegno di legge che riguarda il rinnovamento, l'ammodernamento e potenziamento della Rete, l'on. Alpino su «24 Ore» scrive che molto opportunamente si è stabilito che sui prodotti del traffico siano devoluti almeno il 20 per cento alle manutenzioni e il 10 per cento ai rinnovi delle linee e dei materiali. Se questa cautela — aggiunge l'A. — fosse stata usata nel passato non si sarebbe avuta la crisi attuale; inoltre giustamente si è previsto il rimborso da parte dello Stato dei capitali di acquisto dei beni vecchi e nuovi, di cui l'Azienda è solo consegnataria, mentre si è disposto che le F.S. paghino almeno l'interesse sui mutui contratti. Con ciò, conclude l'A., si è inteso avviare quell'impostazione economica del bilancio aziendale da tempo auspicata.*

*Quanto all'autonomia che le F.S. acquisteranno con la riforma si tratta secondo l'on. Alpino di un'autonomia «sui generis», in quanto l'Azienda conserva la sua fisionomia di una amministrazione statale, nella quale i programmi d'investimento e la soppressione di linee sono soggetti alla approvazione del Ministro, mentre le condizioni e le tariffe di trasposto vogliono anch'esse, dopo il parere del CIP, l'approvazione del Consiglio dei Ministri. Insomma, secondo l'on. Alpino, l'autonomia delle F.S. dovrebbe essere maggiormente adeguata al carattere di azienda industriale delle F.S. e più ampie dovrebbero essere le facoltà decisionali.*

*Anche «Il Globo», in due articoli di M. La Torre, ha criticato il disegno di legge sulla riforma delle F.S., sostenendo che l'entità dei controlli e il modo come essi verranno esplicati, fa pensare che gli autori dello schema abbiano preso a modello la legislazione degli enti locali, che prevede appunto controlli di legittimità e di merito. Senonché, afferma l'A., l'Azienda delle F.S. non può essere paragonata a un Comune, che vive in un clima politico ed è spesso amministrato da rappresentanti non sufficientemente preparati. Queste condizioni non sussistono per le F.S. ed è possibile perciò attribuire concrete responsabilità anche agli amministratori e ai dirigenti dell'Azienda nel quadro di un rapporto di stretta e sagace comprensione tra Ministero ed Azienda. Circa la composizione del Consiglio di Amministrazione l'A. sostiene, poi, l'opportunità che gli esperti siano scelti in maggior numero tra i tecnici delle F.S., poiché la loro esperienza è più valida per la materia che il Consiglio deve trattare e potrebbe essere posta — a differenza degli esperti estranei all'Azienda — a completa e integrale disposizione delle F.S.*

*Come si vede il dibattito sulla riforma delle Ferrovie non resta limitato all'ambito del Parlamento, ma si sviluppa ed estende al di fuori di esso, dimostrando così quanto importante sia il problema e quanto opportuno sia stato averlo affrontato.*

**Renato MATTONE**

# AVVISI

## CAMBI DI RESIDENZA

**236) Capo Stazione movimentista,** Alessandro Scelza di Chiari, linea Milano-Brescia, cambierebbe con p.g. o altro agente anche gestionista, Comp.to Napoli o Roma. Lascia alloggio P.S., 4 vani et accessori e non ne chiede. Scrivere: Stazione F. S. Chiari (Brescia).

**237) Manovale,** Giovanni Del Mese, Comp.to di Roma, cambierebbe con p.g. Comp.to di Napoli, possibilmente linea Caserta-Aversa e Caserta-Teano. Non lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Via Ruggiero I, 18 Vitulazio (Caserta).

**238) Manovale movimento,** Olindo Tutone, abilitato apparati A.C.I. presso la stazione di Bicocca (Catania), cambierebbe con p.g. stazione di Palermo. Non lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Via Asilo S. Agata, 60 - Catania.

**239) Manovale,** Felice Santoliquido, abilitato scambi e manovra stazione S. Pietro Vernotico (Brindisi), desidera trasferirsi in zona collinosa del Comp.to di Torino. Non lascia e non chiede alloggio.

**240) Manovale,** Giuseppe Cristofari, delle Officine Materiale Rotabile di Torino, cambierebbe con p.g. Officine M.R. di Verona. Non lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Via Muriaglio, 13 - Torino.

**241) Assistente stazione,** Mario Fabris, di Roma Termini, cambierebbe con p.g. di Venezia o Mestre. Lascia e chiede alloggio F.S. 2 camere et accessori.

**242) Manovale,** Francesco Iacovelli, in servizio presso la Stazione di Settimo Torinese, cambierebbe con p.g. qualsiasi stazione, Comp.to di Bari. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Presso Stazione F.S. - Via Roma, 22 - Settimo Torinese.

**243) Manovale,** Giuseppe Cutillo, Stazione Genova Vesima, cambierebbe con p.g. Compartimenti Napoli-Roma, tratto Roma-Napoli via Cassino. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Via C. Romeo, 70/1 - Arenzano (Genova).

**244) Cantoniere,** Santo Civiletto, 8° Tronco - 1° Cantone Palermo Lolli, cambierebbe con p.g. delle seguenti città o periferie (non oltre 40 km): Milano, Torino, Genova, Venezia, Bologna. Non lascia alloggio e non ne chiede. Scrivere: Via G. Acqua dei Corsari - Pomara (Palermo).

**245) Operaio qualificato,** Antonio Marangelo, Deposito Loc. Bologna C.le, cambierebbe con p.g. di Vicenza o Verona. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Via Cartiere, 6 - Lugo di Vicenza.

**246) Cantoniere,** Calogero Avanzato, Compartimento Palermo, cambierebbe con p. g. Comp.to Genova, tratto Genova-La Spezia o altra tratta purché marittima. Lascia alloggio 2 vani et accessori a 200 metri dalla Stazione. Scrivere: Stazione F.S. Castrofilippo (Agrigento).

**247) Operaio I.E.** (Trazione), Nando Mengarelli, residente Gallarate, XIII Zona, cambierebbe con p.g. tratta Comp.to di Roma. Lascia alloggio e non ne chiede. Scrivere: Via Carlo Cattaneo, 28 - Gallarate.

**248) Manovale,** Cosimo Martemucci, di Roma Tiburtina, cambierebbe con p.g. Comp.to di Bari, possibilmente stazione di Taranto. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Stazione F.S. Roma Tiburtina.

**249) Manovratore,** Vincenzo Nuzzo, Stazione Napoli Sm.to, cambierebbe con p.g. Milano Sm.to o Milano C.le. Non lascia e chiede alloggio 3 vani et accessori, possibilmente F.S. Scrivere: Via Zara, 31 - Acerra (Napoli).

**250) Manovale,** Franco Tucconi, Stazione Genova S. Benigno, cambierebbe con p. g. qualsiasi stazione di Roma. Scrivere: Via Romolo Pensa, 1-7 B - Genova Sampierdarena.

**251) Alunno a.p.** Marco Baron, Stazione San Remo (Comp.to Genova), abilitato tutti servizi, cambierebbe con p.g. o superiore Compartimento Napoli o Roma, preferibilmente località marine Stazioni linea Napoli-Salerno o Napoli-Castellammare di Stabia. Lascia alloggio privato e non ne chiede. Scrivere Via Zeffiro Massa, 175 - San Remo.

# NOTIZIARIO DI VILLA PATRIZI

## AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione nella sua ultima riunione ha deliberato l'effettuazione di numerosi lavori per un importo complessivo di circa 315 milioni ed ha approvato molteplici forniture di mezzi e materiali per oltre 500 milioni di lire. Da segnalare: la costruzione di un sottovia al km. 15+638 della linea Napoli-Potenza. Per altri provvedimenti di varia natura presi in esame, è stato anche approvato uno schema di convenzione con il Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche per un mutuo di 40 miliardi con emissione di obbligazioni.

* * *

Lo stesso Consiglio di Amministrazione ha poi esaminato, esprimendosi favorevolmente, numerosi provvedimenti riguardanti il personale, fra i quali è da segnalare la costruzione di tre fabbricati per complessivi 66 alloggi per il personale rispettivamente a Milano, a Genova Fegino ed a Savona. Ha espresso parere favorevole alla proroga del mandato dei rappresentanti del personale con voto consultivo nelle Commissioni di Avanzamento e alla concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie, ed ha esaminato, infine, vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riapertura di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio e riammissioni in impiego.

### UNA PUBBLICAZIONE DEL RAGIONIERE GENERALE DELLO STATO

Per i tipi della Casa Editrice Zanichelli di Bologna è apparso il volume del dr. Carlo Marzano: « Gli effetti economici della spesa pubblica ». In considerazione dell'importanza dell'argomento trattato, l'Azienda ha ritenuto opportuno acquistare un congruo numero di copie della pubblicazione, che assegnerà ai Servizi ed alle Divisioni Ragioneria.

### PERSONALE DELL'ESERCIZIO UTILIZZATO NEGLI UFFICI

Le superiori autorità hanno rinnovato l'invito ad ottemperare a quanto prescritto dall'art. 4 del D.M. 2703 del 26-11-'59 ed a quanto disposto con la circolare P.2.3.3/3.1.1. 57600 del 10-12-1960 circa la restituzione agli Impianti di provenienza degli agenti dell'esercizio ancora utilizzati in mansioni di ufficio.

Gli agenti rivestiti di qualifiche dell'esercizio, idonei alle mansioni della propria categoriai che non hanno titolo al cambio di qualifica, che siano ancora utilizzati in posti di pianta del ruolo uffici, debbono quindi venire restituiti agli impianti dell'esercizio. (Circolare P.3.1.1/23400 del 27-9-1961).

### DISCIPLINA

Alcuni dipendenti ferroviari durante l'espletamento del servizio, richiesti da pubblici ufficiali nell'esercizio delle loro funzioni di dare indicazioni sulla propria identità personale, hanno opposto rifiuto nell'errato convincimento che sarebbe stato sufficiente per la loro identificazione, la indicazione di altri estremi, come il numero del treno sul quale prestavano servizio, le mansioni svolte nella circostanza, l'impianto di appartenenza, ecc.

Per tale ingiustificato comportamente tali dipendenti, riconosciuti responsabili di contravvenzione al disposto dell'art. 651 C.P. « rifiuto di indicazioni sulla propria identità personale » — reato che sussiste per il solo fatto del rifiuto, anche quando il pubblico ufficiale riesca ugualmente ad accertare la precisa identità della persona che abbia opposto il rifiuto — hanno poi dovuto subire la relativa condanna penale.

Al evitare che debbano ulteriormente verificarsi tale spiacevoli fatti, l'Azienda rende edotto il dipendente personale che, anche quando si trovi ad adempiere a un dovere d'ufficio, è sempre tenuto a declinare le proprie generalità a chi gliene faccia richiesta in veste di pubblico ufficiale. (Circolare P.O.1.2.23500.P.M.457 del 27-9-1961).

### CARICHE PUBBLICHE AMMINISTRATIVE

Allo scopo di permettere ai dipendenti eletti a cariche pubbliche amministrative presso i Comuni e le Province di svolgere il mandato conferito, attualmente viene loro consentito di assentarsi dal servizio tutte le volte che ne abbiano bisogno, considerandoli in permesso se l'assenza è limitata a due ore, ovvero in assenza giustificata senza alcun trattamento economico e, ancora, quando quando preferiscano essere retribuiti, in congedo ordinario se l'assenza dovesse superare le predette due ore.

Per poter maggiormente venire incontro alle necessità dei dipendenti che coprono cariche pubbliche ed in attesa dell'approvazione del disegno di legge predisposto dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri per regolare il trattamento economico di tutti i dipendenti dello Stato eletti a tali cariche durante i periodi in cui si assentano dall'esercizio, sono state disposte nuove facilitazioni: i dipendenti eletti Sindaci o Presidenti di Giunta provinciale, Assessori e Consiglieri comunali e provinciali saranno, d'ora in poi, considerati in assenza giustificata retribuita fino ad un massimo di due mesi all'anno nelle giornate in cui debbono assentarsi dal servizio per assolvere le funzioni della carica rivestita. Durante tale assenza agli interessati dovranno essere corrisposte per il primo mese le sole intere competenze ordinarie e per il secondo mese le stesse competenze ridotte di un quinto, restando esclusa la corresponsione di qualsiasi competenza accessoria. (Circolare P.2.3.1/23600/34.12.I.C. del 30-9-1961).

### CONCESSIONI DI VIAGGIO

Con circolare n.PAG. 12/18900 del 10-10-'51 si disponeva che i competenti uffici periferici potessero dare accoglimento ad istanze, del personale in attività di servizio, aventi per oggetto il rilascio di un biglietto di viaggio gratuito in anticipo per l'agente o persone della sua famiglia, in conto dell'anno seguente, purché motivate sufficientemente e inoltrate nell'ultimo quadrimestre di ciascun anno. Si è dovuta ora rilevare che la disposizione in parola è stata, col passare degli anni, sempre meno rigorosamente applicata; ciò ha contribuito ad apportare un crescente aumento delle richieste, devolute alla competenza della Sede Centrale anche per motivi del tutto generici o non sempre giustificabili e, comunque, diversi da quelli enunciati nella circolare suddetta. Ora sono state impartite al riguardo le seguenti nuove disposizioni che dovranno essere applicate con decorrenza 1-1-1962: 1) Il rilascio di biglietti in anticipo può essere accordato soltanto nella misura di un biglietto serie BH2; 2) L'agevolazione può essere ammessa solo per il personale in attività di servizio e rispettivi familiari; 3) Le richieste potranno essere prese in considerazione solo nei casi in cui ricorra uno dei seguenti motivi: a) nozze dell'agente; b) dolorosi eventi (morte o gravi malattie di congiunti); c) smarrimento o furto delle concessioni. Nello stabilire che le richieste medesime, opportunamente documentate (certificato di rito, denunce di smarrimento o di furto, esibizione dell'intera dotazione dei biglietti non più validi, ecc.) potranno essere evase dai competenti Uffici periferici non prima del mese di maggio di ciascun anno, si precisa che le domande che abbiano motivazione diversa, anche se indirizzate alla Direzione Generale, dovranno essere invece in ogni caso respinte a cura degli stessi Uffici periferici. (Circolare A.G.3.2/ 6900/1 del 16-9-1961).

* * *

E' stato disposto che agli Assuntori aventi titolo all'inquadramento nei ruoli speciali di cui all'art. 8 della legge 30-12-1959, n. 1236, in possesso di una anzianità di gestione superiore agli anni 10, venga rilasciato in questo scorcio di anno, in casi di comprovata necessità e previa regolare istanza in carta da bollo, un secondo biglietto gratuito per 2000 km. (serie BK2). La concessione, che può essere estesa ai familiari del titolare diretto (moglie, figli celibi di età non superiore ai 25 anni, figlie nubili) ha carattere di anticipazione sul trattamento di concessione di viaggio spettante nel prossimo anno (1962) e pertanto gli interessati dovranno impegnarsi nella loro domanda a pagare i viaggi effettuati col biglietto chiesto in anticipo nel caso in cui non né maturassero il titolo. Ovviamente, qualora nel frattempo entrasse in vigore il regolamento di esecuzione previsto dalla legge citata, regolamento che determina in via definitiva il trattamento di concessioni di viaggio spettante al personale delle assuntorie, il recupero del biglietto anticipato potrà effettuarsi detraendo il relativo chilometraggio dai biglietti spettanti agli Assuntori interessati ad integrazione del trattamento provvisorio di atto. (Circolare A.G. 3.2/9200/ del 5-10-1961).

# DCA: aumenti per tutti

La complessa e importante questione delle competenze accessorie per il personale delle Ferrovie dello Stato è finalmente arrivata in porto.
La Commissione Trasporti della Camera dei Deputati verso la fine di ottobre ha infatti approvato in sede deliberante il disegno di legge concernente le modificazioni alle disposizioni sulle C.A. approvate con legge 31 luglio 1957, e modificate con le successive leggi del 20 e 23 ottobre 1960. L'iter legislativo sarà completo quando anche il Senato avrà approvato il disegno di legge in questione.

Allo stato attuale delle cose tutto lascia prevedere che la legge diverrà operante in brevissimo tempo in modo che entro la fine dell'anno o al massimo entro la prima metà di gennaio tutti i ferrovieri possano cominciare a beneficiare dei sensibili miglioramenti che la legge stessa prevede. Considerato che tali miglioramenti decorreranno dal 1 luglio 1961 e che di regola le competenze accessorie vengono liquidate nel secondo mese successivo a quello in cui sono maturate, tutti gli agenti a fine anno dovranno riscuotere gli arretrati di quattro mensilità.

Si tratta di un provvedimento di indubbia importanza per la nostra categoria non solo perché comporta degli apprezzabili vantaggi economici ma perché implica il riconoscimento da parte del Parlamento e quindi della nazione, delle maggiori responsabilità e dei disagi che il nostro mestiere comporta.

Tale principio fu autorevolmente espresso da un Ordine del Giorno approvato all'unanimità dalla Commissione Trasporti della Camera già in sede di discussione della legge 20 ottobre 1960. Con tale Ordine del Giorno si impegnava il Governo a provvedere con urgenza al miglioramento delle competenze accessorie accogliendo le richieste delle Organizzazioni Sindacali unitarie e riconoscendo che i precedenti provvedimenti erano insufficienti a compensare le responsabilità e i rischi connessi alle prestazioni dei dipendenti ferroviari tenuto conto anche del notevole e sempre crescente volume di traffico.

Sulla base di queste considerazione, fin dal novembre 1960 furono riaperte le trattative con le Organizzazioni Sindacali al fine di studiare una completa revisione della materia e di predisporre un'adeguata rivalutazione. Data la complessità del problema le trattative sono state lunghe e laboriose e solo di recente sono arrivate ad una conclusione soddisfacente. Nell'esame approfondito della questione che ha preceduto la compilazione del disegno di legge, si è tenuto anche conto dell'esigenza di conseguire una più equilibrata perequazione di trattamento fra le varie categorie del personale in relazione alle mansioni effettivamente disimpegnate restituendo alle « competenze » il loro carattere intrinseco di stimolo e al tempo stesso di compenso, commisurato all'impegno di lavoro richiesto a ciascun agente.

Nel determinare le nuove misure giornaliere del premio di operosità particolare considerazione si è tenuta delle qualifiche inferiori e medie dei diversi gruppi di personale e in modo speciale di quelle del personale dell'esercizio. Nei confronti di questo personale infatti la maggiorazioni percentuali appaiono assai più rilevanti di quelle previste per altre qualifiche. Anche per quanto riguarda i compensi per l'obbligo di reperibilità, i miglioramenti a favore dei dipendenti di qualifiche meno elevate, sono più sensibili di quelli previsti per le qualifiche superiori.

Notevoli miglioramenti sono previsti poi per il personale di macchina, per quello di scorta ai treni e per il personale navigante. In particolare il trattamento di quest'ultima categoria di personale ha ricevuto una completa rivalutazione, superiore a quella delle altre due categorie, per ovviare ad una situazione precedente, che appariva comparativamente meno favorevole.

Per il personale di macchina e di scorta ai treni importanti aumenti sono previsti sul premio giornaliero di lavoro e, sul compenso per assenza dalla residenza (maggiorato di ben il 75%) accogliendo così una delle più pressanti istanze della categoria che espletando in via continuativa servizi fuori sede è soggetta a spese non indifferenti e tenendo conto anche dell'aumentato costo della vita. Anche il supplemento orario dell'indennità di pernottazione risulta maggiorato mentre qualche ritocco è stato apportato all'indennità fissa.

Sono invece rimaste invariate le misure del premio di percorrenza: ciò allo scopo di non alterare l'equilibrio di guadagni a titolo di competenze accessorie che la legge vigente ha stabilito fra i dipendenti che svolgono il proprio servizio sui treni e quelli della stessa categoria che invece lo svolgono in residenza.

Le misure del premio orario di lavoro per il personale di scorta ai treni hanno subito alcuni ritocchi che le ravvicinano a quelle percepite dal personale di macchina, in modo che i rispettivi guadagni delle due categorie risultino comparativamente più proporzionati.

Una maggiorazione media del 24% sugli attuali compensi percepiti è prevista a favore del personale operaio e di manovalanza che lavora a premio di maggior produzione (o a premio di rendimento globale).

Gli aumenti per il restante personale degli uffici e dell'esercizio riguardano il premio di operosità, rivalutato da un massimo di oltre il 100% per l'Inserviente, ad un minimo di circa il 20% per le qualifiche più elevate del personale direttivo.

In definitiva, mentre ad ogni dipendente è comunque assicurato un guadagno minimo mensile di L. 5.000, comprensivo degli aumenti concessi con la legge del 20 ottobre 1960, si può affermare che in media gli aumenti di cui ciascun dipendente verrà a beneficiare sono sensibilmente superiori.

Queste, le principali modificazioni introdotte dal disegno di legge in corso di approvazione. Varianti di minor rilievo sono state apportate ad altre voci (soprassoldo servizio notturno, prestazioni straordinarie in ore notturne festive, soprassoldo di galleria, località di confine etc.) e per esse rimandiamo gli interessati al testo di legge. Merita invece di essere sottolineato l'adeguamento del trattamento di missione del personale ferroviario a quello recentemente fissato per gli altri dipendenti statali.

Non v'è chi non veda come la legge in corso di approvazione rappresenti una tappa significativa nella storia delle conquiste dei ferrovieri ma si deve pur dire che questa conquista non è stata « strappata » alla Azienda la quale anzi è andata fattivamente incontro alle aspettative del personale. I miglioramenti in questione comporteranno una maggiore spesa annua di circa ben 13 miliardi. Questa cifra, meglio di ogni altra argomentazione, sta a testimoniare l'imponente sforzo finanziario che la Azienda e per essa il Paese si accinge ad affrontare per dare ai ferrovieri, al loro lavoro di ogni giorno, carico di sacrifici e di responsabilità, un più adeguato riconoscimento. E' perciò auspicabile che questo sforzo sia compreso e tenuto nella giusta considerazione dai ferrovieri tutti, in modo che tutti si sentano impegnati nel comune intento di assicurare al paese un sistema di trasporti sempre più efficiente.

**Clesse**

**Completamente rivalutato il trattamento del personale navigante**

# ASSEGNATA LA "PENNA D'ORO" 1961

Le due Commissioni nominate dall'Ufficio Centrale Dopolavoro per l'assegnazione del premio Nazionale « Penna d'Oro Ferroviaria 1961 », rispettivamente per le sezioni « narrativa » e « poesia », hanno tenuto le loro riunioni conclusive in Ancona il giorno 22 ottobre.

Dai verbali redatti al termine dei lavori protrattisi fino a tarda sera, stralciamo i dati relativi all'aggiudicazione dei premi in palio:

**SEZIONE NARRATIVA**

La Commissione (Lirio Arena, Presidente; Rosetta Caccialupi; Alberto Ciambricco; Augusto Finocchi; Francesco Ghedini - Membri) ha preso in esame i 23 lavori giudicati migliori fra i 114 pervenuti, stabilendo la seguente graduatoria:

**1° premio:** Penna d'Oro Ferroviaria 1961; lire 80.000; diploma di merito - al racconto « Kadah-je » di Mario Zibellini del D.L.F. di Roma.

**2° e 3° premio:** (a pari merito) L. 35.000 e diploma di merito - ai racconti « La fuga » di Fausto Cincotti del D.L.F. di Roma e « La Voce» di Fernando Di Benedetto del D.L.F. di Silvi.

**4° premio:** pubblicazioni di pregio e diploma di merito - al racconto « Ogni sabato sera, in tante parti della città » di Giuseppe Grezzi del D.L.F. di Poggioreale del Carso.

**5° premio:** pubblicazioni di pregio e diploma di merito al racconto « Era tardi ormai » di Francesco Cutillo del D.L.F. di Roma.

**6° premio:** pubblicazioni di pregio e diploma di merito - al racconto « Il miracolo » di Girolamo Palmisano del D.L.F. di Palermo.

**Premio speciale** di L. 20.000 per il miglior racconto ferroviario, al racconto « Il manovale Dalassio » di Romeo Forni del D.L.F. di Bologna.

Sono stati segnalati i racconti: « La Quercia » di Domenico Melecrinis; « Orizzonte precluso » di Gaetano Susanna; « Amiche ruote » di Giuseppe Cantagalli.

**SEZIONE POESIA**

La Commissione (Pietro Testaverde - Presidente; Vittoria Gabrielli Sapori; Vittorio Girotti; Giorgio Umani; Alvaro Valentini - Membri) ha preso in esame i 37 lavori giudicati migliori fra i 160 pervenuti, stabilendo la seguente graduatoria:

**1° premio:** Penna d'Oro Ferroviaria 1961; L. 30.000; diploma di merito - alla lirica « Frammenti di me » di Felice Chiodo del D.L.F. di Acqui Terme.

**2° premio:** L. 20.000; diploma di merito - alla lirica « Paesaggio d'infanzia » di Aurelio Battaglia del D.L.F. di Genova.

**3° premio:** L. 10.000 e diploma di merito - alla lirica « Ricordi di un macchinista a riposo » di Gervasio Gerini del D.L.F. di Foligno.

**4° premio:** pubblicazioni di pregio e diploma di merito - alla lirica « La tua estate » di Nonio Baeri del D.L.F. di Ancona.

**5° premio:** pubblicazioni di pregio e diploma di merito - alla lirica « Mi raggiunse richiamo » di Pierluigi Grasso del D.L.F. di Livorno.

**6° premio:** pubblicazioni di pregio e diploma di merito - alla lirica « Giochi d'estate » di Lorenzo Monti del D.L.F. di Ancona.

**7° premio:** pubblicazioni di pregio e diploma di merito - alla lirica « Le stagioni » di Eugenio Franchi del D.L.F. di Firenze.

**8° premio:** pubblicazioni di pregio e diploma di merito - alla lirica « Ecce Homo » di Achille Rubino del D.L.F. di Firenze.

Sono state, inoltre, segnalate le liriche: « Tristezza » di Fernando Lama ed « Epifania » di Francesco Merolli.

## "FRAMMENTI DI ME" di Felice Chiodo, 1° premio della poesia

*Ti incontrerò dove ogni silenzio*
*ha il volto delle cose perdute*
*e l'abito scuro della notte,*
*lontano dal mare di case grigie*
*che inonda la pianura.*
*Racconteremo del tempo venuto*
*e sarà un parlare di sogni*
*facendo violenza al cuore*
*pagine di diario lette ai cipressi*
*alti come i gendarmi*
*delle mie favole di bambino;*
*nel buio mi dirai*
*di mari aperti alla speranza*
*di città che sorgono in un soffio*
*di luce su sponde lontane.*
*Sarà un galoppare*
*abbracciati a nuvole bianche*
*soli con i nostri pensieri*
*e la disperazione che brucia*
*e la paura dell'uomo*
*che l'alba ucciderà*
*come un antico guerriero*
*scolpito nel sole.*
. . . . . .
*Se ancora ti riesce di sognare*
*dimentica la pietà nascosta*
*le case odorose*
*di eucalipto bruciato,*
*dimentica il fuoco alto*
*nel cielo come il gioco*
*che la sera finisce la festa*
*del Santo;*
*dimentica che fummo più soli*
*del passero a succhiare*
*briciole di pane*
*più soli del cane bastardo,*
*più soli dell'uomo più solo.*
*Dimentica l'urlo dei condannati*
*e il sangue fatto crosta sul selciato*
*dalla calura del sole.*
*Finché vento e mare*
*faranno udire la loro voce*
*più immensa del nostro piangere*
*aiutami a sognare*
*tu che sai leggere in me*
*come in un cielo bianco,*
*aiutami a sognare*
*chiedendo alla sera*
*la luce di una stella*
*raccogliendo nel palmo della mano*
*mille lacrime di gioia.*

Jole a due: in lotta gli equipa

***ALL'XI CAMPIONAT***

# VITTORIOSI I VOGATORI TRIESTINI

*Indetto dall'Ufficio Centrale del Dopolavoro ed organizzato dal locale D.L.F., si è svolto recentemente a Taranto l'XI Campionato Nazionale Ferroviario di Canottaggio, cui hanno partecipato tutti i maggiori Sodalizi della Rete con una scelta schiera di ottimi equipaggi.*

*La manifestazione, svoltasi nella incantevole cornice del Mar Grande, è venuta a coincidere, quest'anno, con lo svolgimento dei Campionati Militari Italiani e tale coincidenza ha contribuito ad accrescere l'interesse del pubblico sportivo tarantino che si è assiepato nell'intero lungomare ed ha seguito con caloroso entusiasmo lo svolgimento delle gare, tributando agli atleti il suo generoso incitamento.*

*La competizione ha avuto momenti di particolare intensità agonistica quando i più quotati Sodalizi in gara, quali Trieste, Venezia, Treviso, Roma e Napoli, hanno allineato alla partenza i loro fortissimi armi. Infatti l'equilibrio dei valori in campo ha richiesto agli atleti il massimo impegno sino all'ultime battute, impegno e generosità di cui ogni vogatore ha dato ampia, entusiasmante prova.*

i Trieste, Venezia e Treviso

## DI CANOTTAGGIO

*Ed ecco i risultati:*

Canoe 1 vogatore - m. 1500
*1) D.L.F. Treviso - 2) D.L.F. Venezia - 3) D.L.F. Roma.*

Canoe K. 1 m. 1000
*1) D.L.F. Trieste - 2) D.L.F. Venezia - 3) D.L.F. Roma.*

Jole a 2 vogatori - m. 1500
*1) D.L.F. Trieste - 2) D.L.F. Venezia - 3) D.L.F. Treviso - 4) D.L.F. Napoli - 5) D.L.F. Roma.*

Jole a 4 vogatori - m. 2000
*1) D.L.F. Trieste - 2) D.L.F. Napoli - 3) D.L.F. Treviso - 4) D.L.F. Livorno.*

*Alle ore 21, nei saloni de « La Sem » si è proceduto alla premiazione dei vincitori, alla presenza del Vice Prefetto comm. Vaccaro, del C.F. Giulio Bernoni, del Comando Marina di Taranto, del Direttore Compartimentale F.S. ing. Giuseppe Bastianelli, dell'Assessore allo Sport e Turismo, cav. Castronuovo, del rag. Mario Costa, Direttore dell'E.P.T., e del dott. Giovanni Romano, Dirigente Nazionale Sportivo del Dopolavoro ferroviario italiano.*

*Prima della consegna delle coppe e dei ricchi premi, ha preso la parola il Presidente del D.L.F. di Taranto, p.i. Cataldo Leggeri, il quale dopo aver rivolto un caloroso saluto ed il ringraziamento dei ferrovieri alle Autorità e agli atleti giunti a Taranto da Trieste, Treviso, Venezia, Napoli, Roma, Livorno ecc., ha sottolineato la notevole attività che il Dopolavoro ferroviario italiano va svolgendo in campo nazionale ed internazionale, sia nel settore dello sport che in quello culturale e turistico. Il Leggeri ha concluso rivolgendo espressioni di particolare gratitudine all'Ufficio Centrale del Dopolavoro per il costante interessamento che esso pone nel promuovere, seguire e sollecitare una sempre più dinamica e vivace attività assistenziale e formativa in seno alla istituzione dopolavoristica.*

*Data lettura dei verbali della Giuria, le Autorità presenti hanno proceduto alla consegna dei premi.*

*Particolarmente applauditi i rappresentanti del D.L.F. di Trieste classificatosi al primo posto nella graduatoria per Dopolavoro.*

*Un particolare cenno di plauso meritano gli ottimi Dirigenti del Sodalizio di Taranto per la perfetta organizzazione della non facile manifestazione che è stata curata in ogni particolare tecnico e logistico.*

**L'ing. Bastianelli da lettura dei risultati ufficiali**

## EVOLUZIONE DELLE R. P. IN ITALIA

Le Relazioni Pubbliche si vanno sviluppando e affermando gradualmente anche in Italia, ed in vari settori pubblici e privati già è avvertita la necessità di dare anche un contenuto sociale alle tecniche direzionali, di curare con orientamenti scientifici i rapporti con il pubblico, di agire con adatta metodologia sulla opinione pubblica.

Da un lato, si impone di preparare i quadri direttivi, orientandoli sui rapporti con il pubblico; d'altro lato è d'uopo di affiancare i dirigenti con esperti dei rapporti sociali, quali sono i tecnici di Relazioni Pubbliche.

Fin dallo scorso anno l'Istituto Superiore Internazionale di Roma (Via Torino 117) ha dato avvio ai corsi biennali per la formazione di tali tecnici ed è prossimo l'inizio del secondo biennio. Gli insegnamenti si svolgono a livello post-universitario, secondo gli standard internazionali.

Sono materie fondamentali: la psicologia, la sociologia, l'antropologia culturale, l'organizzazione scientifica, l'amministrazione del personale (Relazioni Umane), la scienza e la tecnica dell'informazione, la sistematica e metodologia delle Relazioni Pubbliche, l'economia politica e la politica economica, la statistica, la geografia economica, il diritto e la legislazione comparata.

I corsi hanno riscosso anche un naturale interesse sul piano internazionale.

**E' stato aperto a Torino un nuovo negozio viveri « La Provvida » in via Feletto, angolo via Montanaro, nel popoloso rione cittadino della Barriera di Milano. Alla cerimonia inaugurale erano presenti il Direttore Compartimentale ing. Funghini, il Vice Dirigente l'Ufficio Centrale della Provvida dr. Semenza, i Capi Divisioni in sede, funzionari e ferrovieri. La novità dell'ampio ed attrezzato spaccio è costituita dal fatto che, per la prima volta in Torino, un negozio della « Provvida » è stato completato con il servizio macelleria e con la vendita di prodotti ortofrutticoli, per cui si può praticamente parlare di un vero e proprio supermercato, che gioverà indubbiamente alla nuova e numerosa clientela. (R.M.)**

### FERROVIE E EUROPEISMO

## 50.000 lire al miglior tema

La Sezione Italiana della « Association Européenne des Cheminots » (A.E.C.) con sede in Cremona - Via Dante 68 bandisce un Concorso per un premio di L. 50.000, riservato ai figli dei dipendenti delle F.S. in servizio od in quiescenza, ed agli orfani dei dipendenti F.S., che non abbiano superato 21 anni di età, per un componimento sul tema: *« L'influenza dello sviluppo delle ferrovie sul processo di unificazione dell'Europa »*.

Il componimento, redatto su carta semplice, recante a margine dell'ultimo foglio il nome, cognome, residenza ed età del concorrente, nonché il nome e la qualifica ed impianto di appartenenza del padre, oppure la precisazione di essere orfano di dipendente delle F.S. con gli stessi dati surriferiti riguardanti il genitore perduto, dovrà pervenire entro il *31 marzo 1962* con lettera raccomandata all'indirizzo: *« Association européenne des cheminots » (A.E.C.) Sezione Italiana - Via Dante N. 68 - Cremona.*

Il premio verrà conferito entro il 1° maggio 1962, dopo l'esame di una speciale Commissione nominata dal Presidente dell'Associazione, durante una cerimonia ufficiale che si svolgerà in Cremona ed alla quale saranno invitati il vincitore del premio ed altri due concorrenti classificati, i quali ultimi riceveranno un omaggio dell'Associazione ed un brevetto di merito.

**FIRENZE. Il Direttore Compartimentale ing. Bagnoli premia la figlia di un socio della Cooperativa Ferrovieri, durante la cerimonia « Pagella '61 » di cui diamo notizia in altra parte del giornale**

**Alla presenza dei Capi Divisione e dei membri la Commissione giudicatrice, il Direttore Comp. di Trieste ing. Giannone, ha proceduto alla premiazione dei vincitori del concorso per « abbellimento stazioni », indetto per l'anno 1961. 63 impianti, di cui 12 Stazioni di 1ª categoria, 21 di 2ª, 6 Impianti degli I.E., 1 della Trazione, 2 Posti Movimento e 21 Case Cantoniere hanno partecipato all'interessante gara. E' risultata prima assoluta la Stazione di Cervignano, il cui Capo Stazione Titolare, Sassetto, si è assicurato in premio un apparecchio radio transistor « Minerva » ed una coppa d'argento della Camera di Commercio di Udine. Da segnalare, inoltre, la Casa Cantoniera al km. 21+456 della linea Udine-Tarvisio che, pur essendo stata classificata al 2° posto fra le partecipanti al concorso, si è particolarmente distinta per merito del Cantoniere Giacomo Citossi, per la gran mole di opere di giardinaggio, come si può rilevare dalla foto (L. D. L.)**

Fisarmoniche e pianole ad azione elettrica delle più antiche e rinomatissime Fabbriche locali. Eccezionali riduzioni e facilitazioni per i ferrovieri. Richiederci catalogo VR/2 e condizioni.

Cav. GIUSEPPE ZARLETTI

CASTELFIDARDO (Ancona)

VOCABOLARI, ATLANTI, ENCICLOPEDIE, LIBRI D'OGNI GENERE (ESCLUSI TESTI SCOLASTICI) VENDONSI CON COMODO PAGAMENTO RATEALE A TUTTI FERROVIERI D'ITALIA OVUNQUE RESIDENTI..

Via O. Gentiloni, 4 Quartiere Angelini ROMA Tel. 8872220


## ANCONA

● **L' Ispettore Capo Superiore** ing. Arnaldo Marchi ha lasciato la dirigenza della Sezione 1ª della locale Divisione Lavori, trasferito, con le stesse funzioni, alla Sezione 2ª della Divisione Lavori di Milano. Al valoroso funzionario colleghi ed amici gli inviano i migliori saluti augurali.

● **Recenti movimenti** si sono verificati nelle Dirigenze di Sezioni e Riparti della locale Divisione Movimento. L'Ispettore Capo cav. Mario Sacripanti è stato trasferito alla dirigenza della Sezione 2ª della Divisione Movimento di Bologna, sostituito nella dirigenza del Riparto Movimento in sede dall'Ispettore 1ª Cl. Alfio Salomone. La dirigenza del 3° Riparto Movimento di Foligno è stata assunta dall'Ispettore ing. Mario Storti, proveniente dal Compartimento di Cagliari. Infine l'ing. Adelmo Davite, Ispettore Capo, proveniente dalla Divisione Movimento di Genova, ha assunto la dirigenza della Sezione 1ª della locale Divisione Movimento. Auguri di buon lavoro.

● **E' stata conferita** l'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica al Capo Gestione Superiore Filippo Di Donato, che da molti anni presta servizio presso la locale Divisione Commerciale. Funzionari, colleghi e il personale della Divisione hanno amichevolmente festeggiato il neo Cavaliere. Anche l'Ispettore Pr.le dr. Romolo Rosoni, della Divisione Ragioneria e il Capo Stazione Pr.le Anselmo Cardarelli, Titolare di Spoleto, sono stati insigniti della stessa onorificenza. Vivissimi rallegramenti.

● **Cicogna Express.** Maria Gabriella, al Conduttore Silvio Menicacci del D.L.V. di Foligno; Stefania, all'Applicato Pr.le Carlo Follini dell'Ispettorato Sanitario; Fabrizio, all'A. Macchinista Carlo Fiore del D.L. di Ancona; Manuela, all'A. Macchinista Alfio Ballanti della Rimessa Loc. di Foligno; Sandro, al Macchinista Ferdinando Fileni della Rimessa Loc. di Foligno; Manuela, all'A. Macchinista Giuseppe Cucchi del D.L. di Ancona; Marina, al Capo Stazione di 1ª cl. Altero Pergolotti di Ancona; Diana, al Capo Stazione di 1ª cl. Didiero Zoppi di Ancona; Claudio, terzogenito, all'Applicato Federico Petri di Ancona. Felicitazioni vivissime e fervidi auguri. **A. Rosso**

## BARI

● **Il Dirigente la IV^a Zona I.E.** di Bari, Capo Tecnico Pr.le p.i. Giuseppe Ruffino, trasferito ad altra sede, è stato affettuosamente salutato dal personale dipendente, che ha voluto offrirgli, a testimonianza della stima e del ricordo, un artistico dono. Il Capo Reparto Carrozzoni e il Capo Tecnico Imperato, hanno rivolto al partente parole di circostanza.

● **Il Segretario Tecnico Capo** Raffaele Cramarossa, della Divisione Lavori, ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età, festeggiato da superiori e colleghi. Nel corso di un rinfresco l'ing. Stiassi, Capo Divisione, ha ringraziato l'ottimo funzionario per l'opera intelligente svolta in 36 anni di fattiva attività. Al caro Don Raffaele gli auguri più sentiti di un sereno e lungo riposo. Hanno lasciato il servizio per la quiescenza: il Capo Stazione Pr.le di Foggia Antonio Bonante; l'Operaio qual. della Divisione I.E. Giulio Di Giulio; il Capo Gestione di 1ª Cl. di Foggia Michelangelo Simolo; il Manovale della Squadra Rialzo di Lecce Rocco D'Alessandro. Inoltre: Il Capo Stazione Pr.le Gregorio Incantalupo della Divisione Movimento; il Capo Stazione di 1ª cl. Basilio Bucci di Ofantino; il Capo Personale Viaggiante di 1ª cl. Felice Scosia del D.P.V. di Bari; il Coadiutore Pr.le Nicola Perrini della Squadra Rialzo di Taranto; il Verificatore Raffaele Dell'Anna, di Taranto; l'Operaio qual. di 1ª cl. Mauro Mantelli della VI^a Zona I.E. e il Deviatore Giuseppe De Nicola di Spinazzola. A tutti i nostri vivi, sinceri auguri.

● **Il Conduttore Antonio Cefaliello,** del Deposito Persona le Viaggiante di Taranto, si è recentemente laureato in Economia e Commercio presso l'Università di Bari, conseguendo la votazione di 110 e lode, dopo aver discussa col chiarissimo prof. Mazzoni la tesi su argomento di Matematica Attuariale: « Considerazioni su alcuni importanti problemi relativi al pensionamento di vecchiaia ». Al neo-dottore i rallegramenti della famiglia dei ferrovieri e del nostro giornale.

● **L'Ispettore di 1ª Cl.** dr. Luigi Piergiovanni e la sua gentile consorte, signora Antonietta Caruso, nell'intimità della famiglia, hanno festeggiato il 25° anno del loro matrimonio. Al caro Luigino e alla diletta compagna l'augurio di ritrovarci sempre in gamba fra cinque lustri.

● **Marcia Nuziale.** Nella Chiesa « Angeli Custodi » in Grimaldi di Ventimiglia, si sono uniti in matrimonio il Capo Stazione Ilario Lotito di Bisceglie e la gentile signorina Angela Scaringella. Alla coppia felice i nostri migliori auguri.

● **Cicogna Express.** Vito Francesco, all'A. Macchinista del D.L. di Bari Michele Memola; Anna Rina, all'A. Macchinista del D.L. di Foggia Michele Lattanzio. Ai genitori felici molti rallegramenti ed ai neonati tanti auguri. **N. Zingarelli**

## BOLOGNA

● **Lupo, importante nodo ferroviario** della Romagna, ha ora il sottopassaggio. La nuova opera, testè consegnata all'esercizio, potenzia ulteriormente l'impianto, tonificato dall'ottobre scorso con la elettrificazione della linea Castelbolognese-Ravenna.

● **Dopo le recenti** inaugurazioni in Modena e Bologna, anche a Parma è stato aperto al pubblico un negozio viveri « La Provvida » modernamente attrezzato. L'accogliente spaccio è in via Trento n. 4, a fianco del D.L.F., ed è molto frequentato dai compiaciuti ferrovieri parmigiani.

● **Egidio Liverani** padre di Renzo, pure ferroviere — ha de-

posto la « paletta » a Lavezzola, di cui era titolare, dopo 42 anni di servizio, per il traguardo della pensione. La cena d'addio ha visto tutto il personale dell'impianto e molte rappresentanze di amici. L'Alunno Domeniconi ha indirizzato caldi auguri al festeggiato, cui « Voci » unisce i propri. Altra figura quanto mai nota e caratteristica ci ha lasciati dopo 35 anni di servizio; il Macchinista di 1ª cl. Remo Trenti, per 20 anni istruttore T.D. Noto in tutta la Rete, è ricordato con simpatia per la giovialità con cui assolveva il suo importante compito e per... l'ecatombe di zolfanelli per l'eterno « toscano » semispento. Durino a lungo salute e bonomia, nonché la scorta di ottimi sigari e relativi prosperi.

● **La diciannovenne signorina Valeria,** figlia dell'Applicato Pr.le Aldo Borghesani della Divisione I.E., ai nonni che celebrano le nozze d'oro, ha offerto in dono il diploma di ragioniera che ha ottenuto con punteggio lusinghiero. Nonno Fortunato (anni 80, di cui 38 impiegati in qualità di Operaio di 1ª cl. nella stessa Divisione I.E.) e nonna Angiolina Zamboni accolgano le nostre calorose felicitazioni e alla diligente Valeria il nostro bravo di cuore. Pure Alfonso Musolesi — Deviatore a riposo — e Maria Giuseppina Bettocchi, genitori del Capo Tecnico P.le p.i. Lino Musolesi, Capo della 2ª Zona A.C. di Bologna, hanno celebrato le loro nozze d'oro. Anche a loro le nostre migliori espressioni augurali.

● **Binario Dieci.** Vive congratulazioni a Piero, figlio di Giordano Giovannini — Operaio della Squadra Luce — che ha superato, nella sessione estiva, la 1ª media con 3 nove e 4 otto. Bravo Piero, e avanti così.

● **Il Capo Gestione di 1ª cl. a.p.** Otello Bellentani, di posto a Reggio Emilia, è stato colpito da grave lutto: la perdita della sorella ventiduenne Adriana. All'amico Bellentani ed ai familiari le profonde condoglianze dei ferrovieri reggini e del nostro giornale. Anche l'Operaio qualificato Bruno Bolognini, della Divisione Impianti Elettrici di Bologna, ha perso nei giorni scorsi l'adorata Mamma. Le condoglianze sentite dei colleghi e di « Voci ».

**A. Sensi**

## ■ CAGLIARI

● **Molto festeggiati** da superiori, colleghi ed amici hanno lasciato l'Azienda per limiti di età: Efisio Bertoletti, Capo Stazione Pr.le di Cagliari; Vittorio D'Imporzano, Capo Stazione Pr.le di Sassari e Pietrino Arru, Verificatore al D. L. di Sassari. Auguri di ogni bene.

● **E' entrato a far parte** della famiglia ferroviaria in qualità di Cantoniere, presso il 4° Tronco di San Gavino, Salvatore Carta, al quale « Voci » porge il benvenuto.

**A. Luchi**

## ■ FIRENZE

**(Dal Servizio Mat. e Trazione)**

● **Marcia nuziale.** Il Capo Tecnico di 1ª cl. p.i. Ernesto Palmarino si è unito in matrimonio con la gentile signorina Elena Venturi. Tanti sinceri auguri.

**G. G.**

**(Dagli Impianti)**

● **Con una simpatica cerimonia,** svoltasi in un teatro cittadino, ha avuto luogo a Firenze la consegna nell'annuale « Premio Pagella », del valore globale di circa 700.000 lire, istituito dalla Cooperativa di Consumo dei Ferrovieri. Alla manifestazione sono intervenuti il Direttore Compartimentale, ing. Bagnoli, l'Assessore comunale alla P.I. prof.ssa Mazzei, rappresentanti sindacali e del Consorzio delle Cooperative, e un numero imponente di soci e familiari. Lettere di adesione sono state inviate dal Direttore Generale, ing. Rissone, e dal Direttore del Servizio Materiale e Trazione, ing. Castellini. Dopo una breve presentazione del Presidente della Cooperativa sig. Bardi, seguita da alcuni discorsi di circostanza, sono stati distribuiti i premi a 150 figli di soci del sodalizio — di cui diamo un servizio fotografico in altra parte del giornale — che all'anno scolastico 1960-'61 hanno superato con buone votazioni gli esami della scuola elementare e della scuola media inferiore e superiore. Con gesto molto apprezzato la Cooperativa ha quest'anno fatto partecipare al premio anche due allievi dei Collegi dell'Opera di Previdenza delle F.S.

● **Il dr. Giuseppe Turziani,** del Compartimento di Firenze, è stato trasferito a Reggio Calabria per assumere la dirigenza di quella Segreteria Compartimentale. All'ottimo funzionario le più vive congratulazioni e il nostro saluto augurale.

**A. d'Errico**

## ■ GENOVA

● **Il Capo Deposito Agostino Malerba,** del Dep. Loc. di Genova Rivarolo, lascia in questi giorni il servizio per limiti di età, dopo 41 anni di intelligente prestazione. L'agente, che durante la lunga carriera non ha registrato un solo giorno di malattia, è stato fatto segno a vivissime manifestazioni di affetto e di simpatia da parte del personale dell'Impianto. « Voci », associandosi al commiato dei colleghi e degli amici, augura al buon Agostino ogni bene e altrettanta salute durante la quiescenza.

● **Il Capo Stazione Superiore** cav. Mario Giorgi, torna nel Compartimento di Genova, dopo un breve periodo di tempo trascorso a Como, per assumere la titolarità dell'importante Scalo portuale di S. Benigno. Al cavaliere Giorgi, fervido propagandista ed amico sincero di « Voci della Rotaia », il nostro affettuoso benvenuto e gli auguri di buon lavoro nel grande impianto della Lanterna.

● **Binario dieci** - Salvatore Rizza, figlio del Capo Personale Viaggiante di 1ª cl. Giorgio Rizza di Novi Ligure, ha conseguito il diploma di Ragioniere con la media di otto decimi. Al bravo Salvatore le nostre congratulazioni.

**A. Battaglia**

## ■ MILANO

● **A Sesto Calende** si è svolta la cerimonia della premiazione dei vincitori del Concorso Nazionale per l'abbellimento floreale degli Impianti dello scorso anno. Presenti, oltre alle autorità locali, anche il nostro Direttore Compartimentale, ing. Forte, il quale, in rappresentanza del Direttore Generale dell'Azienda, ha consegnato al Titolare di Sesto Calende, prima Stazione classificata, ed ai Titolari di Orte (2ª) e di Vallo della Lucania (3ª) i relativi diplomi di benemerenza. All'ing. Forte, quale Direttore del Compartimento vincitore del primo premio, veniva assegnato un diploma d'onore.

● **Nella sala mensa del Dopolavoro,** a Milano C.le ha avuto luogo la festa del « Pensionato 1961 », organizzata ed offerta dal personale della Squadra Rialzo di Milano Centrale e di Milano Smistamento. Un appetitoso pranzo, con 80 invitati, fra i quali il Capo Divisione Materiale e Trazione ing. Taglione e gli ingegneri Gambacciani e Tescola, ha visto riunita la schiera dei pensionati di quest'anno: Francesco Anselmi, Giuseppe Guglielmetti, Mario Landoni, Vitaliano Malgaroli, e Alberto Morandi. Al termine del banchetto, durante il quale non ha difettato l'appetito e il buonumore, ad ogni singolo pensionato è stata consegnata una medaglia d'oro ricordo ed un omaggio floreale consistente in tanti garofani quanti gli anni di servizio prestati da ogni festeggiato. « Voci » augura ai colleghi « meneghini » una lunga e serena quiescenza.

● **Il Dopolavoro di Milano** ha organizzato nella sede estiva dell'Ortica la « Sagra dell'Uva ».

**E' morto in servizio « Lampo », il cane adottato dai ferrovieri della stazione di Campiglia Marittima. Molti giornali si erano occupati di questo cane di eccezionale intelligenza, che riconosceva i segnali di stazione e i vari tipi di treni, in particolare quelli con carrozza ristorante, all'arrivo dei quali si presentava puntualmente a ritirare la sua « razione ». In più d'un caso aveva viaggiato da solo (e da clandestino) sui treni locali per recarsi a trovare questo o quell'amico nei vicini centri ferroviari. Il ricordo di « Lampo », cane-ferroviere, durerà a lungo**

"CLASSICI DELLA DURATA"

**ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA** chiedete catalogo a colori VR/11 contenente 100 ambienti, inviando L.120 in francobolli. Mobili d'arte antica. Materassi garantiti a molle Imeaflex. Consegna ovunque. Pagamenti anche rateali. **PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AL PERSONALE F.S.** - Scrivere chiaramente: cognome, nome, professione, indirizzo, forma di pagamento gradita ed ambienti desiderati alla **MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA - CARRARA.**

## Decorato "nonno Jori„ a Milano

**Il più vecchio ferroviere d'Italia, Giuseppe Jori, di anni 101, di Milano, è stato insignito lo scorso mese della Croce di Cavaliere al merito della Repubblica, su proposta del Ministro dei Trasporti. Già nel 1960, al compimento del centesimo anno, lo Jori fu calorosamente festeggiato a Palazzo Litta, sede del Compartimento ferroviario della Lombardia, dove, tra l'altro, in qualità di Usciere Capo egli aveva trascorso gli ultimi anni della sua lunga carriera ferroviaria. Lo Jori è certamente anche tra i più anziani pensionati dello Stato, poiché percepisce la pensione dal 1923. Le condizioni fisiche di questo autentico anziano della rotaia sono eccellenti: mangia con appetito non disdegnando abbondanti piatti di pastasciutta e grosse bistecche alla milanese, il tutto innaffiato da ottimi bicchieri di vino. Bravo « nonno » Giuseppe: i ferrovieri di tutta Rete si rallegrano con te e, tramite il nostro giornale, ti augurano ancora molti anni di vita serena e felice**

che ha visto una notevole partecipazione di ferrovieri e familiari ai quali è stato fatto omaggio di sacchetti colmi di splendidi grappoli. La Sagra è stata rallegrata da un eclettico spettacolo di arte varia, allestito e realizzato da ottimi artisti di Radio Milano, che riscuotevano nutriti e prolungati applausi.

● **Su proposte del Ministro dei Trasporti,** il Capo Stazione Superiore Carlo Pezzoni, titolare di Pavia, è stato insignito dell'onorificienza di Cavaliere al merito della Repubblica Italiana. Vive congratulazioni.

● **Il Capo Gestione** Pr.le Antonio D'Alfonso, ha lasciato il servizio per limiti di età dopo una lunga e diligente prestazione presso la Gestione della stazione di Milano Porta Vittoria. Tutto il personale lo ha calorosamente festeggiato. Anche i nostri sinceri auguri.

● **Marcia nuziale.** Benito Villani, della Stazione di Pavia, ha sposato la signorina Albina Abiati. Felicitazioni e auguri.

● **Cicogna Express.** Massimo a Silvio Costa della Stazione di Pavia. Rallegramenti.

**L. Paina**

## ■ NAPOLI

● **L'Ispettore Capo** Gustavo Rossi, della Divisione Movimento, ha lasciato l'Azienda per limiti d'età. Al termine di un banchetto, che superiori, colleghi e dipendenti hanno voluto offrire a don Gustavo, i discorsi si sono susseguiti, mettendo in luce le benemerenze acquisite dal festeggiato, funzionario di vecchio stampo, sempre paterno, accomodante, ligio al dovere, amato e benvoluto da tutti. Il Rossi, figlio della « rotaia », ha voluto inoltre ricordare la sua lunga vita ferroviaria con una lettera indirizzata al Direttore Generale, ai superiori, ai collaboratori ed agli amici, di cui pubblichiamo i punti più salienti in altra parte del giornale. Anche il Capo Stazione Superiore Giudo Pupetti, della stessa Divisione, è andato in pensione per limiti di età. Funzionari, colleghi ed amici si sono stretti attorno al caro Guido per festeggiarlo e dirgli che, anche se andrà a godersi il meritato riposo sui verdi colli toscani, egli sarà sempre ricordato con vero affetto. Infine, il Revisore Capo Antonio Perfetto, della Divisione Commerciale, giunto al traguardo della quiescenza, ha lasciato il servizio per limiti di età. E' stato festeggiato dagli amici di tutto il Compartimento, nel corso di una familiare cerimonia. A tutti gli auguri fervidi del nostro giornale.

● **Alla Stazione di Benevento** è stato festeggiato il Capo del Reparto Movimento dr. Del Giudice, trasferito alla dirigenza del Reparto Movimento di Salerno. Hanno pronunciato affettuose parole di saluto il cav. De Conno, titolare dell'impianto, il cavaliere D'Urso, capo dell'ufficio D.C. ai quali ha risposto commosso il festeggiato.

● **Binario dieci.** L'Assistente di Stazione Giuliano Astarita, dipendente della stazione di Napoli Centrale, ha tre figli che gli procurano soddisfazioni a getto continuo. Domenico, si è diplomato perito chimico industriale all'« Alessandro Volta », Massimo ha conseguito la licenza di scuole medie e Maria, una simpatica signorinetta, è stata promossa alla secondo liceo, senza ricorrere alle riprove di autunno. Anche la signorina Rita Mandara, figlia del comm. Pietro, titolare della stazione di Napoli Marittima, ha conseguito la Maturità Classica liceale con ottima votazione. A tutti vivi rallegramenti e tanti auguri.

● **E' deceduto improvvisamente** il Capo Stazione Superiore Gabriele Mercatali, già titolare di Cancello e di Napoli Marittima, recentemente posto in quiescenza. Il luttuoso evento ha rattristato quanti avevano conosciuto la bontà d'animo e l'operosità incessante dello scomparso. Ai familiari le nostre profonde condoglianze. E' mancata in Monteverde (Avellino), dopo anni di sofferenze, la signora Pasqualina Castiello ved. Ciccone, moglie di ferroviere e madre di nove figli, di cui cinque nella nostra Azienda in attività di servizio. Ai familiari, ed in modo particolare a Vincenzo, Capo Dep. di 1ª cl. a Milano; Rosario, Operaio Spec. a Milano; Antonio, Operaio Spec. a Milano; Donato, Sorvegliante Lavori a Sibari e a Pasquale, Capo Squadra Cantonieri a Foggia, le espressioni del nostro cordoglio.

**D. Manganelli**

## ■ PALERMO

● **Dopo 46 anni di servizio,** festeggiato dai dipendenti, ha lasciato la titolarità della stazione di Palermo Sampolo, per limiti di età, il Capo Stazione Prin.le cav. Giuseppe Botto. Fra i numerosi intervenuti, notati i Capi Reparto Movimento e Commerciale ing. Tommasi e dr. Calabrese, il titolare di Palermo C.le cav. Mantia e uno stuolo di amici. Ha parlato il ferroviere Nuzzo, il quale ha tratteggiato la figura del Botto, cui è stata poi consegnata un'artistica pergamena-ricordo con medaglia. Hanno infine porto il saluto al festeggiato l'ing. Tommasi, il dott.ore Calabrese e il nuovo Titolare di Sampolo Alessandro Napoli. Al cav. Botto gli auguri fervidi di « Voci ». Per limiti di età ha lasciato il servizio anche il Capo Gestione Pr.le cav. Pietro Rinella, appartenente al 3° Reparto Commerciale di Catania, festosamente salutato da superiori, colleghi e dipendenti durante una festa in famiglia tenutasi in stazione a Catania Centrale. Discorsi e brindisi hanno suggellato la simpatica riunione che tanto ha commosso il buon Rivella. A lui gli auguri del nostro giornale. Ha, infine, lasciato l'Azienda per limiti di età, dopo 42 anni di prestazione, il Capo Squadra di Linea Vito Prugno del 32° Tronco di Noto. Superiori e colleghi gli hanno improvvisato una manifestazione di gratitudine e di schietta simpatia, offrendogli doni ricordo, accompagnati da parole affettuose di circostanza. Ai nei pensionati il nostro saluto augurale.

**G. Caruso**

## ■ REGGIO CALABRIA

● **Il Revisore Capo** cav. Luigi Ambrosio, per limiti di età, ha lasciato la dirigenza del 2° Reparto Traffico di Paola, che ha retto con encomiabile competenza per oltre tre lustri. Alla cerimonia di commiato hanno preso parte rappresentanze di funzionari, agenti, autorità locali ed amici e, personalmente il Capo della Divisione Commerciale dr. Cappelleri. Al cav. Ambrosio, vecchio amico del nostro giornale, gli auguri fervidi di un lungo e meritato riposo.

● **Binario dieci.** Per il secondo anno consecutivo, lo studente di seconda media Carmelo Romeo, figlio del Segretario Capo Angelo della Divisione Commerciale e Traffico, è risultato primo assoluto per la provincia di Reggio Calabria nella gara nazionale per un compito sul tema « La lotta contro la tubercolosi », indetta dalla Federazione Italiana contro il T.B.C. Il ragazzo — già promosso a pieni voti alla 3ª classe superiore — è stato premiato con un soggiorno gratuito di una settimana a Torino e visita alla Val d'Aosta sino a Courmaver, organizzato dal Touring Club Italiano. Bravo Carmelo, rallegramenti.

**A. Cremona**

## ■ ROMA

**(Dai Servizi)**

● **Hanno lasciato il servizio** per limiti di età il Segretario Superiore di 1ª cl. cav. Giuseppe Ferzi e l'Applicato Capo Vittorio Dolce, entrambi della Sezione XIV del Servizio Approvvigionamenti. Ai due colleghi il nostro saluto caloroso ed augurale.

● **Le Colleghe** signorina Silvana De Santis e Maria Adelaide Fascinelli del Centro Relazioni Aziendali del Servizio A.G., sono state festeggiate lo scorso mese al compimento del loro ventunesimo anno di età, essendo nate, entrambe, il 24 ottobre 1940. A Silvana e Maria Adelaide i nostri auguri di un lieto domani.

● **Un grave lutto ha colpito** il Segretario Capo Raimondo De Angelis del Servizio I.E.: la perdita del padre sig. Curzio. All'amico De Angelis ed ai familiari inviamo sentite condoglianze da parte dei colleghi e del nostro giornale.

● **Marcia nuziale** - Nella Chiesa di S. Pietro in Montorio al Gianicolo, festeggiati da parenti ed amici, hanno coronato il loro sogno d'amore il dr. Nicola Fiorillo — figlio del Segretario Capo Giuseppe Fiorillo del Servizio Personale — e la gentile signorina Lucia Bologna. Testimoni per lo sposo l'onorevole Ruggero Villa e il commendatore Concilio, per la sposa il comm. Stanzione il dr. Iraci. Alla felice coppia, che dopo aver salutati i convenuti al termine di un signorile ricevimento offerto negli storici saloni di Palazzo Barberini, è partita per un lungo viaggio di nozze, vivissimi auguri di « Voci della Rotaia ». Anche il dr. Gastone De Gennaro, Segretario al Servizio I.E si è unito in matrimonio con la gentile dr.a Silvana Boncompagni. Alla coppia felice le nostre felicitazioni.

● **Cicogna Express.** Maria, rosea e paffuta, ha rallegrato la famiglia del Perito chimico Luigi Marfisa, Segretario all'Istituto Sperimentale F.S. Ai genitori felici i nostri rallegramenti e alla piccola Mariuccia i migliori auguri. (C.C.).

**(Dagli impianti)**

● **Lo scorso mese,** ad Avezzano, alla presenza dei figli, nipoti, parenti ed amici, ha festeggiato il suo 92° anno l'ex Sorvegliante di Linea Vincenzo Giu-

liani, padre del nostro collega ed amico cav. Umberto. L'anziano pensionato — che convive con la figlia signora Assunta, vedova del Conduttore Capo Raimondo Ciocci, deceduto in stazione ad Avezzano in seguito ad incursione aerea nell'ultimo conflitto — gode ottima salute ed ha una lucidità di mente veramente sorprendente. A «nonno» Vincenzo gli auguri fervidi della famiglia ferroviaria e di « Voci ».

● **Ha lasciato il servizio** per limiti di età il Capo Stazione Pr.le Guido Dompè, di Roma Termini. Colleghi ed amici gli hanno offerto un rinfresco di commiato. Presente l'ing. Inserillo, Capo del 1° Reparto Movimento, ha parlato il Capo Stazione Sovrintendente commendatore Alteri, Titolare della Stazione, dando lettura di una lettera di ringraziamento del Direttore Generale nella quale, tra l'altro, sono ricordati due atti di onestà del festeggiato e consegnandogli, infine, un'artistica pergamena ed un aureo ricordo. All'amico Dompè, ferroviere di discendenza (il nonno e il padre erano Capi Stazione e quest'ultimo, come narrammo su queste colonne, fu la prima vittima civile nella guerra 1915-18, caduto in servizio ad Ancona colpito da una granata austriaca) vadano le espressioni della nostra simpatia con gli auguri più affettuosi.

● **Binario dieci.** Alfredo Meci, figlio del collega Capo Stazione Pr.le Girolamo, in servizio a Roma Termini, ha recentemente conseguito a pieni voti il diploma di Ragioneria. Auguri vivissimi. Anche Carla Bavoso, figlia del collega Capo Stazione Pf.le Bruno in servizio a Roma Termini, ha testè conseguito, con brillante votazione, il Diploma di abilitazione magistrale. I nostri rallegramenti con tanti sinceri auguri.

● **Marcia nuziale.** Lo scorso ottobre, in Roma, il collega Capo Stazione di 1ª cl. Renato Lallini della stazione di Roma Tuscolana, si è unito in matrimonio con la gentile signorina insegnante Maria Zonfrilli. Felicitazioni ed auguri.

● **Cicogna Express.** La casa dell'amico Valerio Querci, Capo Stazione di 1ª cl. a Roma smistamento, è stata allietata di recente dal sorriso di Claudio, un vispo maschietto, accolto con gioia della sorellina Laura, dalla nonna e dai genitori. Rallegramenti vivissimi e tanti cordiali auguri al neonato.

**D. Loffredo**

## ■ TORINO

● **A Limone Piemonte,** in un clima di schietta colleganza e con la partecipazione di rappresentanti delle Ferrovie Francesi, si è svolta la premiazione degli Impianti Fioriti del nostro Compartimento. La manifestazione, che ha messo ancora una volta in risalto l'interessamento che i ferrovieri pongono nell'abbellimento dei loro impianti di lavoro, rendendoli confortevoli ed accoglienti, è riuscita in modo perfetto. Prima della premiazione ha porto il saluto agli intervenuti il Direttore Compartimentale ing. Funghini, cui hanno fatto seguito il Presidente della Camera di Commercio di Cuneo avv. Andreis e il rappresentante la Camera di Commercio di Torino, ing. Viglino, ex Direttore Compartimentale delle F.S. Dopo la premiazione ha pronunciato un interessante discorso il sig. Lestemen, rappresentante le Ferrovie Francesi, che ringraziava per l'ospitalità ed auspicava una sempre più stretta collaborazione franco-italiana.

● **Nei locali del D.L.F.** di via Sacchi, si è svolta la seconda edizione della « Festa del Pensionato ». La simpatica manifestazione, che è stata presenziata dallo stesso Direttore Compartimentale ing. Funghini e dal rappresentante del Capo dell'Ufficio Centrale del D.L.F. dottore Mirone, ha visto riuniti in cordiale familiarità tutti i Capi delle Divisioni in sede, gli esponenti sindacali, i rappresentanti delle varie categorie di personale ed un folto gruppo di neopensionati. «I veci della rotaia» salutati con toccanti parole di riconoscenza e di affetto per il contributo portato all'Azienda durante tanti anni di lodevole servizio, apparivano particolarmente commossi. Ha avuto seguito, in un'atmosfera di vibrante cameratismo, un pranzo offerto a tutti gli anziani della rotaia che hanno lasciato il servizio durante il decorso anno 1960. Alla manifestazione hanno pure partecipato la Banda musicale e il Coro del D.L.F., che si sono esibiti in un applaudito programma vocale strumentale.

● **Cicogna Express.** Franco, a Luigi Seno, Capo Squadra Manovratori alla stazione di Ceva; Mario, ad Antonino Camarda A. Applicato alla Divisione Ragioneria; Laura, a Renzo Bertoncello, Op. qual. di 1ª cl. alle Officine M.R.; Giacomo, ad Antonio Fissore, Op. qual. 1ª classe stesse Officine; Francesco, a Giuseppe Dalmazzo, Op. Qual. stesse Officine; Fabrizio, a Mario Bragante, Op. qual. di 1ª classe stesse Officine. Rallegramenti ed auguri.

**R. Marello**

## Sui binari del pentagramma

**La signorina Rosaria Deliz, sorella di un nostro collega di Licata, sebbene conti soltanto 14 anni si è già notevolmente affermata nel campo della musica leggera. Tutta la provincia di Agrigento conosce ormai le virtù canore della giovane artista, che in un recente festival della canzone, a Canicattì, si è aggiudicata — come primo premio — una targa con medaglia e diploma, messi in palio dall'E.N.A.L., interpretando con successo la canzone « Cha, cha, cha del pappagallo ». Alla simpatica Rosaria, beniamina della gioventù licatese, rallegramenti vivissimi ed auguri di sempre maggiori affermazioni**

## ■ TRIESTE

● **Ha lasciato il servizio** per limiti di età il Capo della Divisione Lavori, Ispettore Capo Superiore ing. Mario Contri. Il Direttore Compartimentale ingegnere Giannone, unitamente a tutti i funzionari del Compartimento, ha rivolto parole affettuose di commiato all'ing. Contri, al quale è stata offerta una medaglia d'oro a ricordo della città di Trieste, dove il valente funzionario ha posto termine alla sua lunga e brillante carriera ferroviaria. Anche gli auguri migliori del nostro giornale.

**L. De Leonardis**

## ■ VENEZIA

● **Presso il Deposito Locomotive di Mestre,** con la partecipazione del Cardinale Urbani, Patriarca di Venezia, del Direttore Compartimentale ing. De Rosa e di numerosi funzionari della Direzione Comp.le, di Agenti e familiari, ha avuto luogo la commemorazione dei ventitre Caduti in seguito al bombardamento aereo subito dall'Impianto nel 1943 e degli Agenti appartenenti al Deposito ed alla Squadra Rialzo scomparsi durante i successivi bombardamenti e dei deceduti per cause di servizio, che ascendono, complessivamente a 34. Erano presenti anche i familiari degli scomparsi. La Messa è stata celebrata dal Cardinale Patriarca, mentre Padre Massimino Da Plosi, Cappellano dei Ferrovieri, ha pronunciato elevate parole di circostanza. Il Cardinale Urbani ha quindi benedetto le lapidi dei Caduti e gli alberelli sistemati in un'aiuola del Deposito a ricordo di quest'ultimi, e dopo parole di esaltazione del sacrificio pronunciate dal rappresentante della Commissione Interna Macchinista Brait, il Patriarca ha commemorato gli Scomparsi, invocando la comprensione e la buona volontà degli uomini quali strumenti indispensabili per una pace serena e costruttiva.

● **Alla Divisione Ragioneria** è stato festeggiato l'Ispettore Pr.le Ermete Endrizzi, che ha lasciato il servizio per limiti di età. Pure a Venezia, in un caratteristico locale cittadino, è stato festeggiato da amici e colleghi il Capo Stazione Pr.le Italo Vianini, che è stato posto in quiescenza per limiti di età. Ad entrambi il nostro affettuoso saluto.

● **Cicogna Express.** Antonella, al Coadiutore Pr.le Gaetano De Vido, Segretario del D.L.F. di Venezia e Delegato compartimentale per il Turismo; Patrizia, al Cantoniere Raffaello Corrao del 4° Tronco di Padova. Rallegramenti e vivissimi auguri.

**F. Poli**

## ■ VERONA

● **Il Capo Stazione Pr.le** Mario Pinfari, di Mantova, è stato recentemente insignito della Croce di Cavaliere dell'Ordine della Repubblica. Colleghi ed amici si congratulano affettuosamente col neo Cavaliere per la meritata onorificenza. Rallegramenti anche da parte di « Voci ».

● **Binario dieci.** I seguenti scolari, figli di ferrovieri appartenenti al Dopolavoro di Brunico, hanno conseguito nella sessione estiva la licenza elementare, con brillante votazione, assicurandosi i premi messi appositamente in palio dal citato Dopolavoro: Maria Augusta Cremonini, Carla Manoca, Adriana Dai Zotti, Giorgetta Melchiori, Adriano Patuzzo, Maria Grazia Meneghello, Gianna Contalbrigo, Franca Gozzo, Maria Grazia Orsan, Germana Campi e Herbert Steiner. Un plauso cordiale da parte di « Voci ».

**R. Campagnari**

## CONCORSO PER AIUTO APPLICATO NELLE FERROVIE DELLO STATO

Per la preparazione al concorso esterno per 200 posti di Aiuto Applicato nelle F.S., gli Ispettori Capi a riposo Caioli e De Renzis hanno pubblicato un apposito testo che svolge esaurientemente **tutte** le materie del programma di esame (ad eccezione della dattilografia che è di carattere eminentemente pratico). E' da segnalare specialmente la trattazione della parte riguardante l'**Ordinamento della Amministrazione ferroviaria** il cui testo descrittivo è accompagnato da un sintetico prospetto riepilogativo, ottimo quale aiuto mnemonico.

Il Manuale è altresì corredato di 4 carte geografiche a colori (Europa ed Italia fisica e politica) di edizione Paravia.

Il volume verrà spedito raccomandato a coloro che ne faranno richiesta mediante versamento di L. 1.650 sul conto corrente postale N. 1/25891, intestato a Teodosio De Renzis, Via Polvese 4, Roma.

## I MODELLI DI M. BOTTARI

**Redingote in linea diritta realizzata in lana cammello. Appena scostato il collo; originali le tasche a doppia apertura: una tagliata nella cucitura laterale, l'altra rimane diritta completata dalla pattina che richiama la linea del colletto.**

**Da mattino questo pratico e caldo completo sportivo: è in soffice e morbido tweed.**
**Il collo con grande risvolto e le maniche sono lavorate ad aghi a coste larghe, con grossa lana in tinta più scura. E' tutto foderato.**

## LA SIGNORA IN TRENO

# VIAGGIO D'INVERNO

Si può dire che non esistano problemi per chi deve viaggiare d'inverno; anzi, il tepore delle vetture fa sentire chiunque a suo agio, predispone alla conversazione con i compagni di viaggio e offre quella sospirata parentesi di tempo necessaria per leggere l'ultimo best-seller. L'unico inconveniente che, tanto per cambiare, riguarda le solite complicatissime donne, è costituito dal fatto che, mentre in estate bastano due o al massimo tre valige a contenere un intero guardaroba, d'inverno occorre un'infinità di bagagli. In realtà l'inconveniente non ci sarebbe se non si indulgesse a quell'atteggiamento tipicamente femminile, per cui non si sa rinunciare a portarsi dietro, anche se si parte per una breve vacanza, tutto quanto si possiede in fatto di abiti.

L'inverno italiano non è mai tale da escludere a priori l'uso del tailleur; perciò, per chi ne possiede uno sportivo, tanto varrà indossarlo, portando sul braccio e addosso il cappotto (o l'impermeabile, specialmente se si va al nord) che, in caso contrario, esigerebbe una valigia solo per sè. Uno o due pullover e una gonna, oppure un abito semplicissimo costituiranno l'indispensabile « ricambio »; se non è di dimensioni minime, la valigia « invernale » potrà contenere anche quell'abito importante che — (« sarebbe un delitto lasciarlo a casa ») — è utilissimo se si ha l'intenzione di dare un'occhiatina ai locali eleganti della città che ci aspetta.

Una borsa da viaggio, che non è poi tanto diversa dalle borse sportive di moda oggi, potrà contenere insieme al necessaire da toletta anche una borsetta da sera. Chi, infine, non sa proprio rinunciare al cappello, potrà adottare il sistema più pratico, ovvero infilarlo in una di quelle buste di carta pesante usate dalle sartorie e fornite di manici.

E ora, il conto dei « colli »; una borsa, una busta in mano, il cappotto sul braccio e una valigia; se poi quest'ultima verrà affidata ad un facchino o ad un compiacente accompagnatore, resteranno libere perfino due dita per tenere un fascio di rotocalchi. E cosa pretendere di più da una donna che viaggia?

**M. P. G.**

## GALATEO

# LE VISITE

Decisamente in pieno ventesimo secolo molte regole di galateo, molte consuetudini sono state superate dagli avvenimenti. Così, ditemi voi, quale sia anche in provincia, anche nelle regioni più tradizionaliste e più conservatrici, la padrona di casa che abbia ancora il suo giorno di ricevimento? Quel famoso giorno in cui le bambine venivano relegate in cucina, o nella loro cameretta, poi abbigliate con nastri e fronzoli ed il vestitino più bello, potevano essere ammesse nel salotto, dove nonna e mamma ricevevano le amiche, tutte sedute per benino su poltrone e divani (un po' meno comodi di quanto non siano ora), a sorbirsi i loro rosoli, e un po' più in là nel tempo la loro tazza di tè con pasticcini e salatini, e inchinandosi con garbo alla moglie del Commendatore o del Capo Ufficio, recitavano la poesia o suonavano al piano *Le petit montagnard!*.

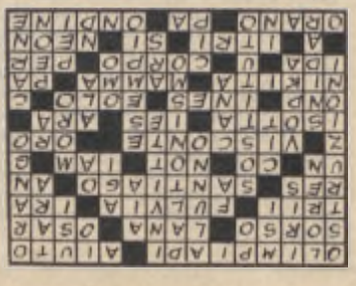
Ora il giorno di visita non esiste più, ma non per questo sono state eliminate del tutto tali riunioni. Oggi si chiamano *cocktails*; le signore, siedono più o meno compostamente e sorbiscono complicati miscugli di liquori fortissimi. Non c'è più un giorno stabilito della settimana, o del mese, e gli inviti sono fatti volta per volta, soltanto qualche giorno prima di quello fissato.

Intanto, durante la villeggiatura certamente si saranno fatte nuove conoscenze, persone *interessanti*, come si dice oggi, piacevoli, garbate. Appena la casa sarà in ordine, volendo riallacciare tali amicizie, potrete fare un invito collettivo, avendo cura di invitare anche amici di vecchia data.

Altra cosa da tener presente. Ritornati a casa dalla villeggiatura, dopo qualche giorno, potrete preannunciarvi per recarvi a salutare i nuovi conoscenti in casa loro, se siete partiti dal luogo di villeggiatura dopo di loro. Telefonerete, o scriverete che siete arrivata, e chiederete quando potreste vedervi. «Se potrà venire da me, ne sarò lieta, se invece preferisse che venissi io, La prego di precisarmi il giorno... ». Questa, press'a poco, è la formula che si dovrebbe usare. Dopo questa prima visita, in intimità, potrete, anzi dovrete fare seguire un invito in casa vostra, ad un *cocktail*, ad un *party*, insomma da un piccolo ricevimento, per dirla borghesemente all'italiana. Poi lo scambio delle visite continuerà per tutto l'anno, prendendo a pretesto cerimonie o ricorrenze, carnevale e mezza quaresima: ogni circostanza è buona per riunirsi e trascorrere qualche piacevole ora in compagnia.

**ALBERT**

**SOLUZIONE CRUCIVERBA [pag. 27]**



## FILATELIA

# EMISSIONI EUROPA '61

*Come è noto, il 18 settembre, a cura dell'Amministrazione italiana delle Poste, sono apparsi due francobolli da L. 30 (rosa carminio scuro) e da L. 70 (verde giallastro) — filigrana « stelle multiple » dentellatura 14 — per ricordare l'organizzazione internazionale della C.E.P.T.*

*Al « giro » filatelico dell'Europa hanno finora aderito: il* Belgio *con due valori: 3 Fr. verde, giallo olivastro e nero in fotolitografia e 6 Fr. bistro e nero. La* Francia *con un 0,25 Fr. rosa e uno 0,50 Fr. oltremare, ambedue in calcografia. La* Germania Occidentale *con 10 Pf. oliva scuro e 40 Pf. turchino grigiastro. La* Gran Bretagna *con tre valori da 2 d. bruno, rosso, giallo e rosa, da 4 d. indaco e rosa e un 10 d. azzurro ardesia, verde giallo e azzurro. Il* Lussemburgo *con Fr. 2,50 rosso sangue e Fr. 5 bleu, ambedue in calcografia. L'*Olanda *con 2 valori in rotocalco: 12 c. bistro arancio e 30 c. azzurro verdastro. Il* Portogallo *con tre valori in fotolitografia: 1 escudo azzurro e celeste, 1,50 es. oliva scuro e verde giallo e 3,50 es. in viola bruno, rosso e rosa. La* Svizzera *con 30 cent. rosso e 50 cent. azzurro in calcografia. La* Turchia *con tre valori in fotolitografia: 30 Krs indaco scuro, 40 Krs grigio chiaro e 75 Krs rosso. La* Grecia *con due valori da 3 d. e 4 d. L'*Islanda *pure con due valori da 5,50 K. e 6 K. Il* Liechtenstein *con un 50 r. La* Spagna *con due valori da 1 e 5 pesetas.*

*Quest'anno l'Austria, la Danimarca, la Finlandia, l'Irlanda, la Norvegia e la Svezia non parteciperanno all'emissione « Europa 1961 »; la Repubblica di S. Marino invece ha emesso per la prima volta un francobollo europeistico messo in vendita il 20 ottobre con il valore facciale di L. 500 stampato in foglietti da 6 esemplari ciascuno.*

*Per i tipi dell'Editore Cappelli di Bologna, ha visto la luce un libro di Enzo Diena, « Un secolo di francobolli italiani », che segnaliamo ai nostri amici collezionisti per la considerevole utilità che esso può apportare alla formazione storico-filosofica e tecnica dei dilettanti in filatelia.*

**Dino BONCOMPAGNI**

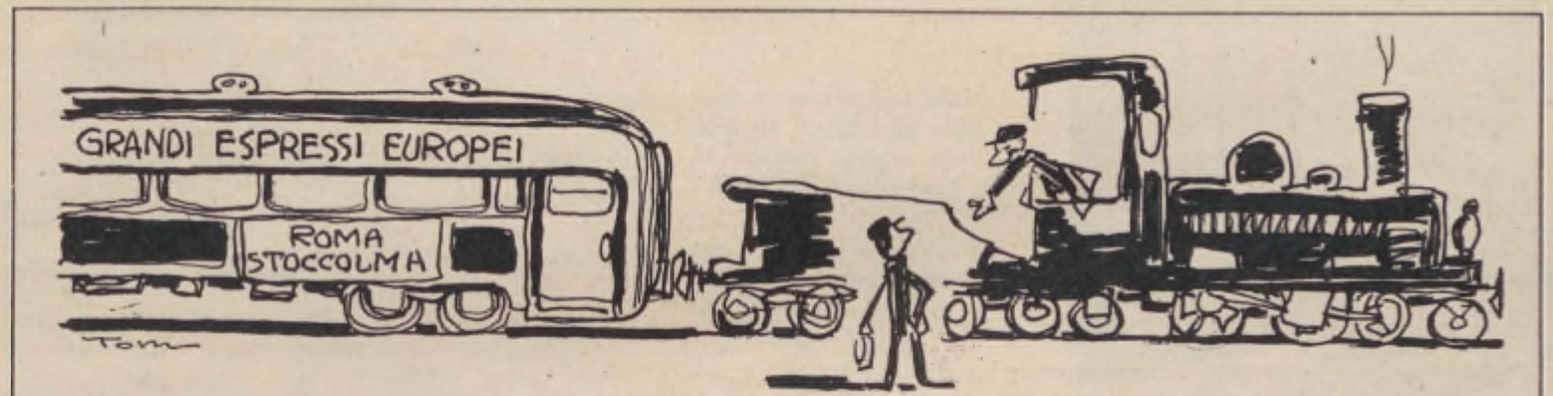
## Mostra filatelica a Firenze

**Il giorno 3 dicembre prossimo, il D.L.F. di Firenze, in occasione della 3ª Giornata del Francobollo, organizzerà una Mostra Filatelica presso la Stazione di Santa Maria Novella. Nei locali della stessa Mostra funzionerà un ufficio postale provvisto di « annullo » istituto appositamente per la celebrazione dal Ministero delle Poste. Saranno messe in vendita buste e cartoline riguardanti la manifestazione al prezzo di L. 50 ciascuna oltre l'affrancatura. Per le prenotazioni scrivere al D.L.F., via Santo Gallo, 10 - Firenze.**

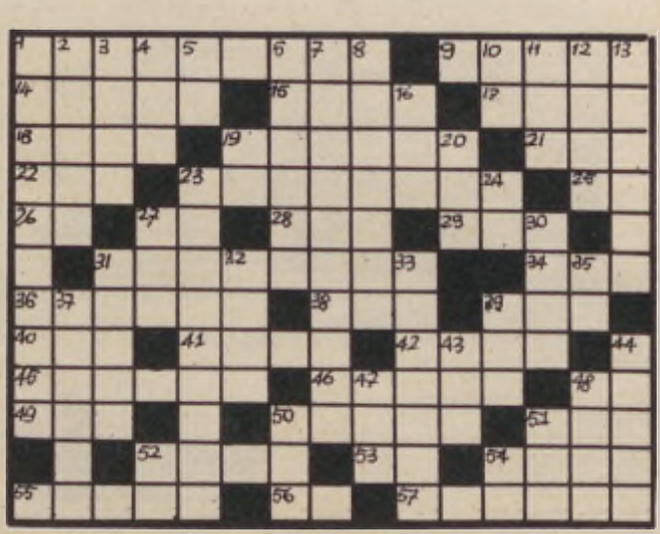
# UMORISMO

— Fastidio? e lei ha chiesto se mi da fastidio il fumo?

— Il cane sta lì.., sotto al signore!




— Non vedo l'ora di farmi un bel viaggetto per le ferie!



# CRUCIVERBA

*(F. Muccio)*

**ORIZZONTALI:** 1) Si sono svolte a Roma nel '60; 9) Invocazione di solidarietà; 14) Un dito... di vino; 15) Nome della Turner; 17) Posare senza le estremità; 18) Gruppi di tre; 19) Nome di donna; 21) A metà strada dal furore; 22) Cose latine; 23) Capitale del Cile; 25) Ancona; 26) Articolo; 27) Como; 28) No a Londra; 29) Il già di Cicerone; 31) Titolo nobiliare di istituzione carolingia; 34) Nella lira ve ne sono 4,667 centigrammi; 36) Una Fraschini motorizzata; 38) Affermazione inglese (y = i); 39) Altare; 40) Opera Nazionale Dopolavoro; 41) Nome di donna; 42) Uno dei sette nani; 45) Il nome di Krusciov; 46) Prima de « li turchi! »; 48) Padova; 49) Il nome della Lupino; 50) Uno spirito battagliero e solidale; 51) Preposizione; 52) Stazione della Roma-Napoli; 53) Affermazione; 54) Una luce pubblicitaria; 55) Città del Marocco; 56) Palermo; 57) Bellezze al bagno.

**VERTICALI:** 1) Impedimenti; 2) Una celebre Sofia; 3) Opera di Mascagni; 4) Movimento Sociale Italiano; 5) Bagna Piacenza; 6) Scolaro; 7) Una alterazione visiva; 8) Mai sconfitte; 10) Pronome; 11) Consuetudini tradizionali; 12) Si fa per avere il peso netto; 13) Specie di scimmia; 16) Davanti alla casa del contadino; 19) Nota musicale; 20) Comodità del ricco; 23) Fa le veci del titolare; 24) Un serpente... decapitato; 27) Organizzazione turistica; 30) Lo era Otello; 31) Il whisky dei russi; 32) Celebri nozze bibliche; 33) Dopo la spiegazione tecnica; 35) L'egizio Dio del sole; 37) Scovar; 39) Un comune vicino a Trento; 43) Noto detersivo; 44) Agli antropofaghi piace quella umana; 47) L'arte latina; 48) Contadino messicano; 50) Voce del poker; 51) Preposizione articolata; 52) Nel cuore della Cina; 54) Nota Direzionale.

*(Per la soluzione vedi pag. 26)*

# PROFILI DEL NUOVO IMPIANTO

Nella foto in alto: le pensiline ed i binari di corsa della nuova stazione di Milano Porta Garibaldi

A destra: la cabina di centralizzazione dei comandi, caratteristica saliente del moderno scalo

A sinistra: il comando automatico dei cartelli indicatori dei treni in partenza

Sotto: l'interno dell'atrio

VOCI DELLA rotaia

G. Consolazione: "NATALE AL LAVORO"

VOCI DELLA rotaia

ANNO IV - N. 12 - DICEMBRE 1961

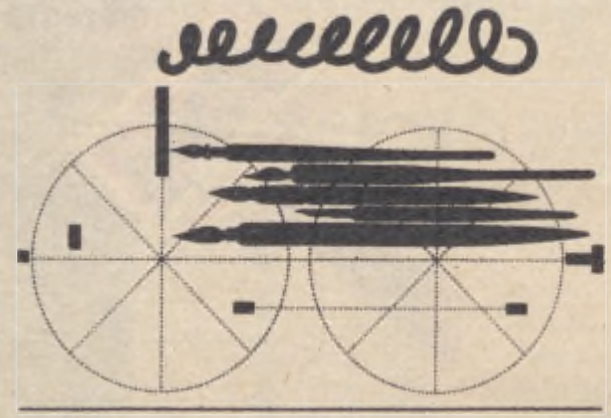
Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 861.312.
**Direttore Responsabile**: Mario Pellegrino — **Redazione**: Alberto Ciambricco (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci. **Impaginazione**: Ennio Salvatore.
Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.
Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957.

**ABBONAMENTI ANNUI**

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia NF 4
« VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 3.800 Francia NF 20 - Belgio Fr. 365.

**ALTRE PUBBLICAZIONI FERROVIARIE**

BOLLETTINO FFS (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. s. 8 (L. 1200).



**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.

# Il nostro concorso "ITALIA '61„

In occasione della pubblicazione del nostro numero speciale dedicato a « Le ferrovie e l'Unità italiana » abbiamo estratto a sorte tra i nostri abbonati 16 premi speciali da assegnare in occasione delle feste di fine d'anno. Siamo lieti di dare l'elenco dei premiati e dei premi.

1) Manovale - Secondo VALPREDA - Villafranca D'Asti - *Un giradischi*
2) A. Macch. - Giovanni STELLA - Roma - *Un giradischi*
3) Ass. Viagg.te - Narciso PODESTA' - Cremona - *Un salottino*
4) C.Staz.1ª cl. - Pietro QUASSOLO - Serravalle Sscrivia - *Un salottino*
5) Applicato - Giuseppe RIZZO - Palermo - *Un salottino*
6) Operaio - Franco MINELLI - Roma - *Una radio*
7) Cantoniere - Agostino LANGELLOTTI - Ogliastro - *Una radio*
8) C. Tecnico - Mario JAQUINTO - Portici - *Una radio*
9) Cantoniere - Guido FIANCO - Egna - *Una radio*
10) Cantoniere - Pietro ZANNONI - Gaifana - *Una radio*
11) Op.1ª cl. - Leo OLIVA - Rimini - *Una poltrona*
12) Segr. Sup. - Ermenegildo KOMATAR - Trieste - *Una poltrona*
13) Cantoniere - Angelo BRACCIA - Foggia - *Una poltrona*
14) Manovale - Giorgio DANESI - Montagnana - *Una poltrona*
15) App.P.le - Augusto CITTA' - Cagliari - *Una poltrona*
16) Usciere Capo - Alfeo CESARO - Torre di Padova - *Una poltrona*

## I premi ai ragazzi delle colonie

Secondo quanto annunciammo nel numero di settembre, abbiamo estratto a sorte n. 5 premi tra i ragazzi fotografati dagli inviati di « Voci » che hanno richiesto una copia delle foto al Giornale. Ecco l'elenco.

1) Tiziana BASSO - Bellaria - *Una damina*
2) Giuseppe ARGIOLAS - Golfo Aranci - *Un trenino elettrico*
3) Daniela MOLZER - Riccione - *Un cestino da lavoro*
4) Anna Maria RIELLO - Ballabio - *Un cannocchiale*
5) Roberto PERA - S. Menaio - *Un trenino elettrico*

*Tutti i vincitori dei due concorsi sono pregati di indicare alla Redazione lo scalo ferroviario presso il quale deve essere inviato il premio.*

La fabbrica di bambole e giocattoli

DITTA

**Ratti & Vallenzasca**

ARONA (NOVARA) TEL. 2007-2008
TORINO - VIA SAN QUINTINO, 42 Tel. 511588
MILANO - CORSO ITALIA, 48 Tel. 8481590
ROMA - VIA VACCINARI, 82 Tel. 650315

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

## IN COPERTINA

**NATALE AL LAVORO**

**Così Giovanni Consolazione, uno dei maggiori Maestri italiani del colore, ha visto questo momento e questo aspetto del lavoro dei ferrovieri. A pag. 32 riproduciamo la copertina del numero di Natale di « La Vie du Rail »**

# L'ANNO DEL CENTENARIO

*Il 1961 è stato per vari aspetti un anno di singolare importanza per la nostra Azienda. Ha visto realizzazioni ragguardevoli, quali la conclusione del grande programma di elettrificazione della nostra Rete, l'avvio alla trasformazione del sistema di trazione elettrica trifase in continua della rete piemontese, l'inizio del servizio di traghetto carri merci da Civitavecchia a Golfo Aranci, ma soprattutto ha visto affrontare con singolare fermezza e decisione da parte del sig. Ministro e del Governo molti problemi da tempo sul tappeto intesi a far conseguire un definitivo migliore assetto aziendale, a cominciare d quello concernente una più grande autonomia.*

*Ma il 1961 è stato anche l'anno centenario della nostra unità nazionale; ed io ho già avuto occasione di sottolineare, sulle pagine del nostro giornale, il significato, il senso e la dimensione del tutto particolari che il centenario dell'unità del nostro Paese ha per noi che apparteniamo alla grande famiglia ferroviaria. Noi tutti abbiamo la fierezza di essere stati preparati ai nostri difficili e severi compiti di responsabilità da altri uomini che hanno contribuito in maniera oltremodo efficace, vorrei dire essenziale, a «fare gli italiani».*

*Rendendo possibili ed agevoli gli scambi, la ferrovia aiutò invero a superare le barriere economiche, sociali e culturali che secoli di divisione politica avevano innalzato fra regione e regione. E non soltanto nei primi anni della nostra unità, ma in tutto l'arco del secolo trascorso, la ferrovia è stata fattore importantissimo di civiltà e di progresso: talchè è dato scorgere, in ogni successivo periodo della nostra storia, un intimo, profondo legame fra lo sviluppo economico e sociale del Paese ed il ruolo in esso rappresentato dalle Ferrovie. E' la nostra una presenza concreta, attiva, come dimostra la felice coincidenza dell'accennato compiersi del programma di elettrificazione delle grandi linee della nostra Rete con il centenario dell'Unità.*

*Certamente però il 1961 non è un punto d'arrivo, ma un punto di partenza.*

*Nel corso dei primi mesi di quest'anno, una ben dolorosa successione di incidenti di varia gravità ha scosso, forse anche oltre misura, l'attenzione dell'opinione pubblica. C'è stato chi ci ha rivolto accuse pesanti, ingiuste, o quanto meno ingenerose soprattutto quando si è parlato non solo di obsolescenza e di deterioramento dei mezzi, ma anche di scadimento del m a t e r i a l e umano. Si sono accese polemiche che andavano molto al di là del loro apparente obiettivo. Le nostre coscienze si ribellarono, e noi insorgemmo contro le troppe distorsioni della verità, consci come eravamo del fatto che ben raramente è accaduto che un ferroviere non abbia fatto il suo dovere.*

*E che quelle accuse fossero infondate e che il concentrarsi di quegli incidenti in un breve periodo di tempo fosse da imputarsi all'imponderabile legge delle probabilità per non dire alla fatalità sempre connessa ad ogni attività dell'uomo, lo ha dimostrato il tempo, come sempre galantuomo.*

*Non tutto il male è venuto per nuocere. Taluno poco incline a guardare ai nostri problemi, poco ben disposto a dar credito alle nostre affermazioni, ha dovuto un poco ricredersi, e grazie anche alle conclusioni cui è pervenuta la Commissione Longo, Saraceno, Onida che il Governo aveva nominato nel dicembre del passato anno per studiare la situazione dell'Azienda, molti provvedimenti hanno potuto essere presi in concreta considerazione.*

*Naturalmente primo artefice, primo ed indispensabile autorevolissimo interprete delle necessità aziendali è stato il ministro Spataro che ha voluto presentare all'approvazione del Consiglio dei Ministri numerosi organici Disegni di legge che permetteranno, se approvati dai due rami del Parlamento, di iniziare il secondo centenario dell'attività dell'unità nazionale con un nuovo programma di lavori a continuazione del Primo Quinquennale che permetterà di far compiere altri passi avanti nell'ammodernamento, potenziamento e sistemazione finanziaria dell'Azienda.*

*Sappiamo di avere davanti a noi un compito difficilissimo; sappiamo che dovremo lavorare duramente, con molto sacrificio spesso misconosciuto; sappiamo di non aver davanti a noi giorni tranquilli. Ma io credo di poter dire che li affronteremo perchè siamo desiderosi di dimostrare che, al pari di coloro che ci hanno preceduti, meritiamo ancora l'apprezzamento del Paese.*

*Ed è per questo e con questi sentimenti che, insieme con gli auguri più vivi per voi e per le vostre famiglie, mi è gradito formulare in questa occasione l'augurio che l'anno che inizia possa essere ricordato come il primo di un nuovo secolo di progresso non solo per la nostra cara Italia, ma anche per l'Azienda ferroviaria che è per tutti noi la seconda famiglia.*

*[firma]*

# l'"Hermaea,, nella scia della "Tyrsus,,

**Salutata dalle maestranze la nave scende verso il mare**

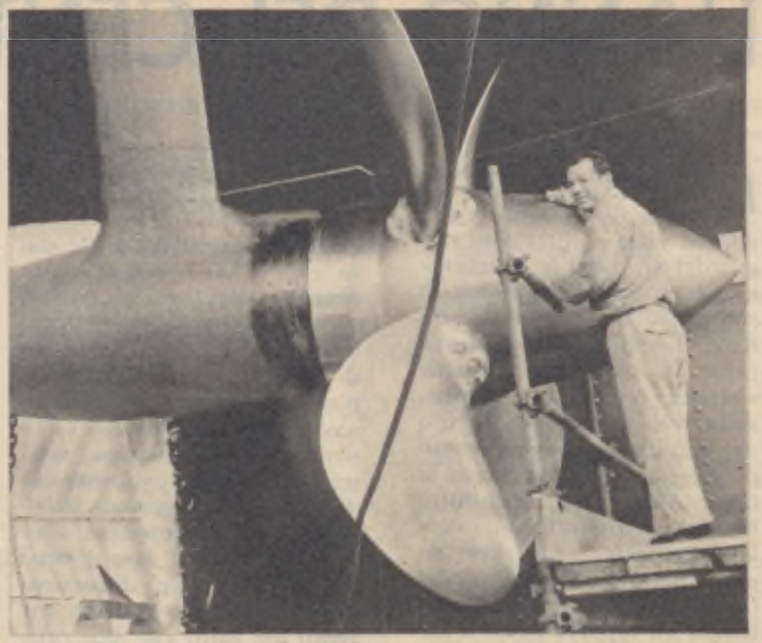
Alle 11,23 del 30 novembre è scesa in mare la nave traghetto «Hermaea», gemella della «Tyrsus», che già da alcuni mesi ha iniziato il suo servizio sulla rotta Civitavecchia-Golfo Aranci.

Fin dalle 10 nel Cantiere Navale, addobbato a festa, erano convenuti gli invitati, le Autorità Regionali e cittadine, i Comandanti delle Forze Armate, gli ing. D'Arbela e Cioce del Servizio Materiale e Trazione accompagnati dai più diretti collaboratori, l'ing. Romiti del Servizio Per-

sonale e i Direttori degli altri servizi della Direzione Generale. Facevano gli onori di casa l'ing. Gallo, direttore del Cantiere di Palermo e l'ingegnere Rizzo, Direttore Compartimentale di Palermo, accompagnato dalla gentile consorte. La Madrina della nave, sig.na Valeria Pastore, è giunta al Cantiere insieme al Padre, Ministro della Cassa per il Mezzogiorno, ed al Sottosegretario di Stato ai Trasporti on. Volpe.

Dopo la benedizione della nave, impartita dal rev. Ludovico Mariani, parroco del cantiere, la sig.na Pastore ha tagliato il cavo per liberare la tradizionale bottiglia di spumante che si è infranta sulla prua della bella unità. Subito dopo, tra l'entusiasmo dei presenti, l'Hermaea è scesa in mare.

Dopo che l'ing. Gallo aveva porto alle Autorità il saluto ufficiale, ha preso la parola l'on. Volpe che ha ricordato le tappe salienti della politica svolta dallo Stato in favore del Meridione. Ha parlato infine l'on. Pastore il quale ha rilevato che il varo della seconda nave-traghetto, destinata ai collegamenti con la Sardegna, coincide con l'approvazione al Senato del Piano di Rinascita, il cui obiettivo — come da tutti è stato riconosciuto nel dibattito parlamentare — è quello di rompere l'isolamento della Sardegna e di innestare l'economia sarda nel più vasto circuito dell'economia nazionale e europea. Non c'è dubbio — ha proseguito l'on. Pastore — che allorquando il Comitato dei Ministri dei Trasporti hanno deciso la realizzazione di una coppia di navi-traghetto per la Sardegna, un nuovo periodo si è aperto nella vita economica dell'Isola, avendo in parte rimosso un condizionamento che appesantiva l'economia sarda. Solo il servizio traghetto, ha aggiunto il Ministro Pastore, è infatti capace di superare nel contempo le due strozzature derivanti dalla natura insulare della Sardegna per quanto riguarda i trasporti: la molteplicità dei vettori e la sperequazione del costo rispetto alla media nazionale. Sulla base dell'esperienza acquisita con la prima N/T, non sarà possibile con le due unità colmare la differenza tra capacità di trasporto e domanda di trasporto, occorrerà, pertanto pensare a nuove navi-traghetto, ed a questo proposito il Ministro ha annunciato che sottoporrà al prossimo Comitato dei Ministri la proposta di includere nel Piano quindicennale della Cassa la spesa per la immediata costruzione di una nuova nave-traghetto.



Le imponenti eliche della nave

La madrina dell'« Hermaea », signorina Valeria Pastore, preme il pulsante che aziona il meccanismo del varo. In primo piano, a sinistra, il Ministro Pastore

ALL'ESAME DELLA CEMT

# Problemi economici delle ferrovie europee

Con la partecipazione, per il nostro Paese, dell'on.le Spataro, la « Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti » si è riunita lo scorso mese a Parigi al « Chateau de la Muette ».

Tra i punti all'ordine del giorno, erano alcune questioni riguardanti le ferrovie, e tutte di grande importanza, come la situazione economica delle aziende ferroviarie, la standardizzazione del materiale rotabile e il problema dell'aggancio automatico. Nella risoluzione finale, il Consiglio dopo aver sottolineato l'ampiezza dei problemi economici delle ferrovie d'Europa, ha fatto rilevare che non è possibile una loro soluzione soddisfacente ove ci si limiti alle sole iniziative *interne* nelle varie Amministrazioni, mentre deve essere intrapresa *contemporaneamente* la ricerca di soluzioni per il coordinamento e la coesistenza tra i vari mezzi dit rasporto. Di conseguenza, vista l'urgenza di risolvere i problemi in questione, tutti i Paesi Membri della CEMT sono stati invitati ad adottare al più presto possibile provvedimenti concreti suggeriti da un rapporto redatto nell'aprile scorso, sia pure nella misura appropriata alla particolare situazione delle ferrovie del proprio Paese. Dei provvedimenti adottati e dei risultati conseguiti dovrà, poi, essere messo al corrente il Consiglio, perché esso possa seguire la situazione generale.

Infine, il Consiglio ha rivolto un invito all'UIC perché proceda ad un approfondito studio sulle prospettive ferroviarie per i prossimi 10-15 anni, tenendo conto delle previsioni del traffico, dello sviluppo delle nuove tecniche e dell'evoluzione sempre più dinamica e pratica dell'economia.

Quanto al secondo degli argomenti ricordati, l'adozione di sistemi di aggancio automatico, la discussione si è estesa alle varie misure di sicurezza adottate dalle varie organizzazioni internazionali.

Il Consiglio ha inoltre esaminato i rapporti sottoposti dai tre gruppi della Conferenza: il primo, presieduto dal Ministro francese dei Trasporti Buron, ha presentato una relazione sui risultati conseguiti dalla società « Eurofilm », costituita nel 1955 per il finanziamento internazionale del materiale ferroviario; il secondo, presieduto dal Ministro tedesco dei Trasporti H.C. Seebhom, ha informato il Consiglio circa i lavori dei « sei » nel campo dei trasporti; il terzo gruppo, presieduto dal Ministro belga Bertrand, ha riferito circa gli sforzi compiuti nel campo dell'unificazione dei regolamenti stradali europei.

Il Consiglio ha proceduto infine al rinnovo dell'ufficio di presidenza: il Ministro norvegese dei Trasporti Bratelli è stato eletto presidente, mentre il belga Bertrand ed il francese Buron sono stati eletti rispettivamente primo e secondo vice presidente della Conferenza.

DISCUSSE AL SIMPOSIO DEI DIRIGENTI F. S.

# PROSPETTIVE

Il 10 novembre si è svolto a Roma, un «simposio» di Relazioni Umane riservato all'alta dirigenza delle F.S. Erano infatti convenuti all'Hotel dei Congressi all'EUR, il Direttore Generale dell'Azienda, i due Vice Direttori Generali, i Direttori dei Servizi Centrali e dei Compartimenti, i Capi degli Uffici Centrali dei Dopolavoro, Opera di Previdenza, Relazioni Aziendali, e altri funzionari particolarmente qualificati ed impegnati; per l'organizzazione, ricevevano gli ospiti il Presidente del CIRU (Centro Italiano Relazioni Umane), Ecc. Eula e, in veste di Relatore Generale, il Padre Messori Roncaglia S.J., dello Ufficio Studi del CIRU.

Il Centro nacque nel 1957 per iniziativa dell'ONARMO ed ha svolto in questi anni una vivace attività, su linee tracciate dalla Direzione Centrale e realizzate anche dai Cappellani Compartimentali, dalle assistenti sociali e da altri volenterosi; ed ha organizzato convegni e riunioni in diverse città, sedi di Compartimento o no, nonché speciali corsi didattici presso alcuni centri specializzati situati a Dobbiaco, Frascati, Cugnan, Quercianella, S. Mauro Torinese, ecc.

Pur nutrita e vivace è stata l'attività nell'ambito di ciascun Compartimento.

Questa ultima riunione al massimo livello, dunque, si è aperta con il saluto del Presidente, il quale ha sintetizzato l'attività svolta finora dal Centro ed ha accennato ai principi che lo ispirano, lasciando poi il compito di illustrare più compiutamente al Relatore Generale.

Da parte sua, il padre Messori, esposto il punto di vista del CIRU sul contenuto e l'etica delle Relazioni Umane, e indicati i tratti che le distinguono da altre concezioni finitime, ha analizzato la natura e gli elementi compositivi del rapporto di lavoro nel quale le Relazioni Umane si inseriscono, rapporto che egli vede imperniato su un «triangolo operativo» avente ai tre vertici la dirigenza, le maestranze e l'Impresa, considerata nella sua unità.

Ciò posto, egli ha ricordato e analizzato la definizione di Relazioni Umane proposta dal CIRU, ha indicato i limiti, gli scopi e le caratteristiche che la distinguono da altre concezioni similari, ed ha sottolineato anche il fatto che tutto concorre ad assicurare tutti e tre i termini del rapporto di lavoro circa le capacità delle R.U. di fungere da elemento positivo in ogni senso, purché la loro pratica attuazione avvenga in forma genuina e sincera e in perfetta buona fede.

All'intervento di Padre Messori, che ha suscitato le più larghe approvazioni, è seguito quello del nostro Direttore Generale.

L'ing. Rissone ha esordito ricordando che sin dai primi tempi della sua carica, in adesione ad un intimo, sincero, naturalissimo modo di sentire, cercò di dare il maggiore impulso possibile alle R.U. e, a verifica delle sue convinzioni si è chiesto se ci sia effettivamente bisogno di un'azione di R.U. in seno alle Ferrovie dello Stato. Per dare una risposta a questa domanda, ha analizzato il significato di questa etica aziendale in rapporto con le sue stesse opinioni e con le caratteristiche del moderno mondo del lavoro in cui si è progressivamente spento il calore umano.

Egli ha rilevato allora che le R.U. sono valide sia per chi intenda adeguarsi al comandamento di amare il prossimo, sia per chi intraveda in un certo clima la possibilità di un lavoro più redditizio. E il problema che esse pongono esiste anche per lo Stato e per le sue Aziende, tra le quali quella delle Ferrovie è la massima.

Anche in seno alla nostra Azienda, dunque, le R.U. hanno pieno diritto di cittadinanza.

Certo, egli ha notato, ci possono essere errate interpretazioni da parte di chi credesse, attraverso di esse, di eludere una sana disciplina o di dare vita a manifestazioni di un deteriore paternalismo. Come pure sarebbe errato intendere le R.U. come diversivo per attenuare la sensibilità del personale ai problemi più scottanti che abbracciano indubbiamente anche il trattamento economico, le condizioni di lavoro, la sicurezza sociale e tutto il complesso dei rapporti quotidiani tra superiori, inferiori e colleghi. E' pure vero che le R.U., lungi dall'abolire la disciplina, sostituiscono a quella per così dire meccanica, una disciplina più profonda e responsabile.

L'ing. Rissone ha auspicato, pertanto, che tutti si facciano attivisti di R.U. rettamente intese e senza furberie di cattiva lega o malintesi, all'adesione e alla pratica delle vere R.U. non esiste spesso che un solo ostacolo, veramente grande, ed è lo scetticismo.

Egli ha esortato tutti i presenti a superarlo, ricordando anche gli insegnamenti della recente Enciclica «Mater et Magistra» riguardanti l'esigenza della giustizia nei confronti delle strutture produttive e la legittimità delle aspirazioni dei lavoratori a partecipare attivamente alla vita delle imprese nelle quali sono inseriti ed operano.

Dopo quello dell'ing. Rissone, si sono avuti numerosi altri interventi ,tutti vivaci e costruttivi ed i lavori si sono protratti fino a mezzanotte.

---

**L'on. Spataro, a Sulmona, mentre parla ai ferrovieri in occasione della assegnazione dei nuovi alloggi al personale** →

**Alla presenza delle maggiori autorità cittadine di Nicastro e Sambiase e del Compartimento ferroviario di Reggio Calabria, l'on. prof. Salvatore Foderaro ha inaugurato a S. Eufemia Lamezia un nuovo fabbricato di 12 alloggi, assegnati ad altrettanti ferrovieri di quegli impianti. Dopo la benedizione del Vescovo di Nicastro, Mons. Moietta, hanno parlato il Direttore Comp.le, ing. Carucci, e l'on. Foderaro, che nel periodo in cui fu Sottosegretario ai Trasporti aveva svolto un'intensa e concreta opera per la ricostruzione e il potenziamento degli impianti del Compartimento. (Nella foto: un aspetto della cerimonia)**

**A. C.**

# 1961 ANNO DI REALIZZAZIONI E DI PROGRAMMI

*L'anno che volge al termine ha avuto particolare significato per i ferrovieri italiani.*

*Mentre sono in corso di esecuzione i piani per il potenziamento delle linee e per il rinnovo degli impianti fissi e del parco, l'elettrificazione della rete è un fatto compiuto.*

*I ferrovieri hanno celebrato così concretamente, con il raggiungimento di questo importante traguardo, il Centenario dell'Unità della Patria, degnamente concludendo un secolo di lavoro, di lotte, di sacrificio durante il quale è stata realizzata la speranza che cento anni or sono il nuovo Stato poneva nella funzione delle strade ferrate: consolidare l'Unità Nazionale.*

*Oggi le mutate esigenze della vita economica e sociale, le necessità determinate dall'incremento dei traffici internazionali per la politica di sviluppo dei Paesi Europei, accelerata dall'entrata in vigore del Mercato Comune, propongono nuovi problemi, additano altre mete. I ferrovieri sono chiamati a colmare le deficienze di ieri, ad adeguare i loro strumenti alle risorse ed alle evoluzioni della tecnica, a raggiungere rapidamente traguardi di grande impegno.*

■

## GENNAIO

● Un gentile episodio commuove la famiglia ferroviaria. Da S. Donnino Pozza (Modena) una bambina ha scritto una patetica lettera al Direttore Generale chiedendo notizie sui treni italiani che lei e i suoi compagni non avevano mai visto. I Dirigenti della Azienda organizzano allora in occasione della Befana, una gita in treno da Modena a Bologna per l'intera scolaresca: una fiaba vera che i venti bimbi vivono incantati.

● Il Consiglio di Amministrazione delle F.S. approva l'acquisto di 300 carri standard e di 312 carri coperti per una spesa complessiva di circa 1525 milioni.

## FEBBRAIO

● Viene decisa l'istituzione di una nuova coppia di treni Trans Europ Express tra Milano e Parigi (Cisalpin) e tra Milano, Como e Zurigo (Gottardo e Ticino).

● Entrano in servizio i primi esemplari della locomotiva da manovra 3000 V. Gr. E. 321, ricavata dalle vecchie locomotive a vapore Gr. 835.

● Viene immesso in servizio il nuovo locomotore Diesel da manovra 225 Jembach. I due nuovi mezzi da manovra permetteranno un notevole snellimento delle operazioni di composizione e scomposizione dei treni negli scali F.S.

● Entra in servizio il nuovo carro PP.-aut a due piani per trasporto di autovetture. Esso è in grado di trasportare 6 autovetture di grossa o media cilindrata oppure 12 utilitarie.

## MARZO

● Entrano in servizio le nuove elettromotrici per servizi a lunga distanza ALe 601, dotate di rimorchi con ristorante e bar. Questi mezzi sono destinati a lunghi viaggi ed arredati in modo da permettere un soggiorno estremamente confortevole.

● Entra in servizio una nuova carrozza viaggiatori di 2ª classe, prima di una serie omogenea di 27 vetture in corso di allestimento.

## APRILE

● L'elettrotreno « G.R. Tirreno » viene distrutto dalle fiamme nella galleria di Bonassola. La spettacolarità di questo e di altri precedenti incidenti avvenuti per fatalità a breve distanza di tempo l'uno dall'altro scuotono la pubblica opinione. In realtà, pur non alterando la media e rientrando nelle incresciose eventualità sempre connesse purtroppo ad ogni attività umana, tali dolorosi fatti pongono all'attenzione del Paese la inderogabile necessità di un vasto ed organico intervento a favore dell'Azienda ferroviaria.

## MAGGIO

● Attivazione della elettrificazione sulla linea Milano-Torino e completamento della trasformazione del sistema di trazione da corrente trifase in continua sulla linea Modane-Torino-Alessandria. L'adozione della trazione elettrica porta a riduzioni medie di percorso di 15' tra Torino e Milano e di circa 1 ora e mezza tra Milano e Modane, con un risparmio annuo di carbone di circa 51.000 tonnellate. La percentuale delle linee elettrificate in totale è di circa il 48%. Sugli 8.000 chilometri di linee a T.E si svolge peraltro circa l'84% dell'intero traffico.

● Con l'entrata in vigore dell'orario estivo viene istituita una nuova relazione Roma-Mosca che sarà servita da carrozze letto. L'intera distanza verrà coperta in sole 64 ore.

● Nella stazione di Livorno C.le viene attivato un nuovo impianto ACEI (Apparati Centrali Elettrici ad Itinerari) e viene contemporaneamente sperimentata per la primo volta in Italia una apparecchiatura speciale per il controllo a distanza dei passaggi a livello con la televisione.

## GIUGNO

● Al Convegno sulla sicurezza ferroviaria promosso dalla Presidenza del Comitato Internazionale delle Comunicazioni e dal Civico Istituto Colombiano di Genova, il ministro Spataro traccia un panorama serenamente realistico della situazione dell'Azienda Ferroviaria e illustra il nuovo vasto programma di riforme e di realizzazioni. Esso comprende investimenti per 800 miliardi di lire che consentiranno alle F.S. di assumere impegni per innovazioni e forniture fino a 500 miliardi di lire nel periodo di tre anni.

● Con l'intervento del Presidente del Consiglio, on.le Fanfani, viene inaugurata la rinnovata stazione di Trieste C.le. I lavori hanno comportato una spesa di 1.630 milioni e hanno impegnato 100 mila giornate-operaio.

● Si svolge a Firenze il 1° Convegno Nazionale delle Commissioni Interne delle Officine Ferroviarie.

## LUGLIO

● Entrano in vigore le nuove tariffe ferroviarie. I modesti ritocchi apportati, aggirantisi intorno al 15%, contribuiranno in parte a finanziare i programmi di riclassamento e potenziamento e ridurranno il divario tra costo della vita e tariffe ferroviarie (41 volte i prezzi anteguerra per i viaggiatori), che, nonostante l'aumento resteranno tra le più basse d'Europa. Il provvedimento è ispirato altresì al criterio di distribuire più equamente gli oneri tra gli utenti effettivi e la collettività nazionale.

● Nei cantieri Riuniti di Palermo viene varata la Nave Traghetto Tyrsus che insieme alla gemella Hermaea verrà destinata al servizio di traghetto tra la Sardegna ed il Continente.

● Entrano in servizio le nuove elettromotrici ALe 803 per servizi suburbani. I nuovi mezzi, simili per concezione alle vetture metropolitane, presentano un arredamento semplice e razionale e sono in grado di trasportare complessivamente oltre 600 viaggiatori.

● Viene elevata la misura dell'indennità integrativa speciale prevista per il personale in attività di servizio nonchè quella dell'indennità chilometrica.

● Nella ricorrenza di S. Cristoforo (25 luglio), Patrono dei Trasportatori, si svolge anche quest'anno, con numerosa partecipazione di dirigenti, ferrovieri e familiari, la « Giornata del Ferroviere ».

## AGOSTO

● Viene deliberato dal Consiglio di Amministrazione F.S. l'acquisto di 30 automotrici termiche e di 2 veicoli sperimentali anfibi strada-rotaia, per la revisione delle linee di contatto della T.E.

## SETTEMBRE

● Il Ministero dei Trasporti presenta alla Presidenza del Senato il disegno di legge per la riduzione delle cosiddette concessioni di viaggio gratuite o a condizioni di privilegio. Il provvedimento più che sotto il profilo economico, pur rilevante, va inquadrato sotto quello dell'equità. Si tratta cioè di una misura coraggiosa volta soprattutto a moralizzare una situazione già sin troppo protrattasi e che non trova riscontro, almeno per tale estensione, in nessuna altra nazione europea.

## OTTOBRE

● Entra in servizio la nave traghetto Tyrsus tra Civitavecchia e Golfo Aranci. Il nuovo servizio, compreso tra le opere previste nel piano di rinascita della Sardegna, è riservato esclusivamente alle merci, trasportate sia su carro ferroviario che su autoveicoli industriali, e alle autovetture. Il servizio viaggiatori è limitato agli occupanti degli autoveicoli e delle automobili traghettati.

● La Commissione Trasporti della Camera approva in sede deliberante il decreto legge sulle competenze accessorie (premio di operosità) che prevede sensibili miglioramenti per tutti gli agenti. I benefici in questione comporteranno per l'Azienda una maggiore spesa annua di 13 miliardi.

## NOVEMBRE

● Il ministro Spataro presenta al Parlamento il disegno di legge per l'ammodernamento ed il risanamento dell'Azienda ferroviaria.

● Viene attivata al servizio la nuova stazione di Porta Garibaldi a Milano. Destinata allo smaltimento del traffico vicinale, essa risolve altresì pressanti problemi urbanistici.

## DICEMBRE

● Viene varata a Palermo la nave traghetto Hermaea.

■

I raddoppi dei binari, le elettrificazioni, le trasformazioni su alcune linee del sistema T.E. a corrente trifase in quello a corrente continua, l'adeguamento degli impianti di sicurezza, il potenziamento del parco e la dieselizzazione dei treni e delle manovra fino ad ora attuati si inquadrano nel piano Quinquennale (prima e seconda fase) per il potenziamento e l'ammodernamento della Rete.

Accanto a questo piano, ormai quasi completamente realizzato, altri ne sono stati elaborati dall'Azienda ferroviaria per far fronte ai futuri programmi. Essi prevedono il perfezionamento e potenziamento delle grandi arterie ferroviarie nazionali ed internazionali, il riclassamento ed il rinnovamento degli impianti fissi e del parco a prosecuzione e completamento di quanto già fatto: ad essi si potrà far fronte con i nuovi massicci investimenti che il Parlamento si appresta ad approvare.

**Armando NANNI**

**Il traffico viaggiatori e merci ha registrato notevoli incrementi nel 1961; per fronteggiarlo si rende ora necessario intensificare ulteriormente la costruzione di carri, carrozze e mezzi di trazione**

800 TONNELLATE DI VIVERI AL GIORNO

# PASSA DA PORTA VITTORIA L'APPETITO DEI MILANESI

Avete mai pensato alle difficoltà che bisogna quotidianamente risolvere per approvvigionare una grande metropoli? Si tratta ovviamente di un problema molto complesso che, comunque venga impostato, presuppone l'esistenza di un sistema di strade e di linee ferroviarie dalla cui modernità ed efficienza dipende in gran parte la possibilità di far affluire con la necessaria tempestività ai grandi centri urbani le migliaia di tonnellate di derrate, spesso provenienti da centri di produzione molto lontani, indispensabili per il vettovagliamento quotidiano di milioni di persone. Quando compriamo la carne dal macellaio o la frutta e la verdura dall'erbivendolo noi non ci chiediamo attraverso quali vie queste merci sono giunte sino a noi. Allo stesso modo quando si discute dei trasporti ferroviari di una grande città, ci si riferisce solitamente al movimento dei viaggiatori trascurando il resto come se si trattasse di una questione secondaria. La verità è che strada e rotaia sono entrambe duramente impegnate per assicurare l'approvvigionamento alimentare di una grande città, specie se si considera che l'afflusso deve avvenire ininterrottamente con ogni tempo e in ogni stagione e che deve anche far fronte alle punte massime che solitamente si registrano in certi periodi dell'anno come, ad esempio, durante le feste natalizie.

Per questo tutte le maggiori città dispongono di uno scalo ferroviario appositamente attrezzato per il carico e lo scarico dei treni derrate. Ad esso fanno capo ogni giorno lunghe teorie di convogli merci provenienti da ogni regione d'Italia e anche da lontani Paesi oltre confine. A Milano — città che attualmente, con il continuo afflusso di immigrati non registrati alla anagrafe, conta poco meno di due milioni di abitanti — tale compito viene svolto dalla stazione di Porta Vittoria. A questo scalo affluiscono la frutta, gli ortaggi, le carni fresche e congelate, il bestiame vivo da macello, i polli e le uova. Manca il vino che ha il suo centro d'arrivo alla stazione di Rogoredo e manca il pesce che per ovvii motivi giunge a Milano Centrale con i carri refrigeranti agganciati ai treni viaggiatori. Per il resto, tutto ciò che i milanesi consumano sulle loro tavole a pranzo o a colazione e che viene spedito per ferrovia, ha il suo punto di arrivo a Porta Vittoria. Questa stazione fa anche servizio per i viaggiatori: ogni mattina undici treni operai con a bordo circa 10 mila passeggeri giungono a Porta Vittoria e altrettanti ne partono alla sera. In più, durante i mesi estivi, questo scalo assume il ruolo di stazione internazionale poiché ad esso fanno capo i convogli « auto-cuccette » provenienti o diretti a Parigi, Bruxelles, Ostenda, Brindisi e, a partire dalla prossima estate, anche a Düsseldorf, Francoforte e Colonia.

Non è di ciò, però, che ci occuperemo. Per questa volta la nostra attenzione è volta invece al lavoro che lo scalo merci di Porta Vittoria adempie nel quadro del vettovagliamento di Milano. Attigui alla stazione sorgono i tre grandi mercati comunali, quello ortofrutticolo, quello delle carni (macello) e quello dei polli e delle uova. Il movimento a Porta Vittoria è prevalentemente centripeto: le derrate in arrivo superano infatti di gran lunga quelle in partenza. Di fronte ad un afflusso medio giornaliero di 180-200 carri (con punte sino a 250), solo 20 o 30 sono i vagoni che prendono il via carichi quasi esclusivamente di prodotti dolciari: e quando a Milano si parla di dolci si sa già che ci si riferisce al classico prodotto ambrosiano, vale a dire il « panettone ».

Allo scalo di Porta Vittoria regna tutto il giorno una grande animazione (alle dipendenze del titolare, capo stazione principale Otello Bordoli, e del capo gestione principale Umberto Piselli, operano 40 ferrovieri e un centinaio di dipendenti dalle imprese di spedizione). Le ore più movimentate, durante le quali il ritmo del lavoro diventa addirittura frenetico, sono quelle del primo matti-

**Alle quattro del mattino si lavora già a pieno ritmo alla stazione di Milano Porta Vittoria, dove giungono treni derrate provenienti da ogni regione d'Italia e dall'estero**

**Solo alcuni tipi di vino arrivano a Porta Vittoria; lo scalo del vino in genere è Rogoredo**

no, tra le 4 e le 9. L'oscurità della notte e la nebbia incombono ancora sulla città addormentata, quando a Porta Vittoria si lavora già a pieno ritmo e lunghissime file di autocarri, di camioncini, di carrelli di ogni tipo, entrano ed escono dai cancelli che conducono al fascio dei binari su cui sono in sosta i carri appena giunti dai quattri punti cardinali (i binari dello scalo hanno uno sviluppo complessivo di circa 18 chilometri). Grida e richiami si incrociano per l'aria, tra sacchi di patate, ceste di sedani e casse di pomidori. Siamo a Milano? Non si direbbe a prima vista e chi fosse capitato all'improvviso in mezzo a quel bailamme potrebbe credere di trovarsi in una città del meridione. Frasi in pretto dialetto pugliese, calabrese, siciliano, napoletano, con qualche intermezzo veneto, predominano infatti sulla parlata meneghina. « Siamo tutti milanesi!... » affermano gli uomini che lavorano a Porta Vittoria e non hanno tutti i torti, considerato che si danno da fare per dar da mangiare alla popolazione di Milano, oltre che — è naturale — a se stessi e alle loro famiglie.

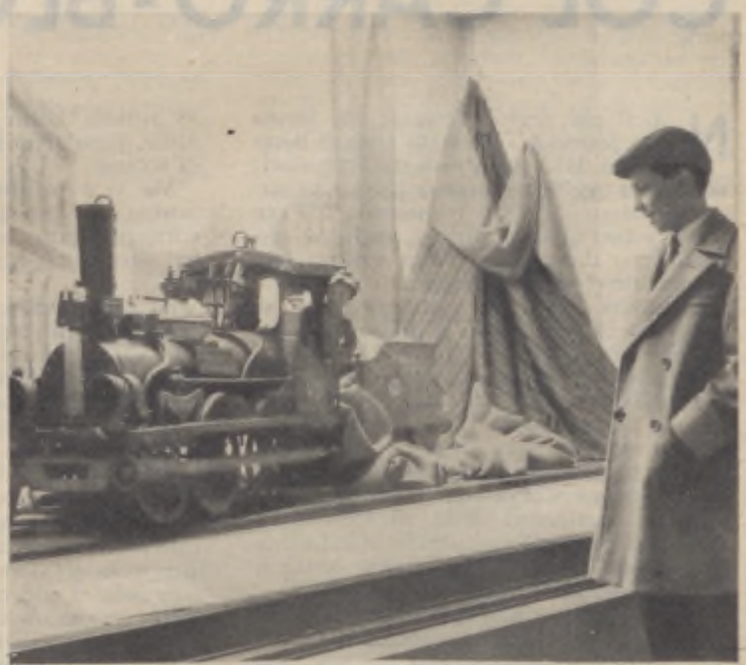
A questo punto bisognerebbe por mano alle statistiche e alla ridda delle cifre. Ma non vogliamo tediare il lettore con una sfilza interminabile di numeri. Dopo tutto non ha grande importanza sapere se arrivano più cavolfiori o spinaci o se i milanesi consumano più agrumi siciliani o pesche di Verona. Limitiamoci perciò a pochi dati indispensabili per dare una idea del movimento e del lavoro che si svolgono a Porta Vittoria. In un anno (dal primo di ottobre del 1960 al 30 settembre del 1961) sono arrivati a questo scalo 28.450 carri completi con 290 mila tonnellate di derrate. Nello stesso periodo ne sono partiti 12.720 con 64.330 tonnellate. Come abbiamo già detto, Porta Vittoria è soprattutto una stazione di arrivo. C'è poi il servizio « a collettame » che raggiunge però valori modesti: complessivamente, in partenza e in arrivo, si tratta di 120 tonnellate di merci in dodici mesi. Quali sono le « voci » che hanno un posto preminente nelle spedizioni a carro completo dirette a Porta Vittoria? Innanzi tutto vengono gli agrumi provenienti dalla Sicilia e dalla Calabria. Seguono le carni congelate e il bestiame vivo che arrivano dall'estero, i polli, le uova, le patate, le primizie orticole del meridione. Per la frutta in genere la concorrenza degli autotrasporti si fa sentire in modo sensibile e in vari casi la prevalenza è della strada rispetto alla rotaia con oscillazioni in più o in meno a seconda della stagione. D'inverno, infatti, quando nebbia, neve e gelo rendono difficile la marcia degli automezzi, le derrate vengono inoltrate prevalentemente con i treni. Di estate avviene il contrario. Inoltre per la frutta e per gli ortaggi, i cui centri di produzione sono relativamente vicini a Milano, l'autocarro presenta indiscutibili vantaggi, primo fra tutti quello di caricare la merce direttamente in campagna a poche decine o centinaia di metri dai campi dove i prodotti della terra vengono raccolti.

A questo proposito vi è da osservare che da tempo si nota una spiccata tendenza da parte degli spedizionieri a far riaffluire le derrate verso la ferrovia. Questa tendenza dovrebbe essere agevolata e incoraggiata in vari modi, primo fra tutti mettendo a disposizione degli utenti mezzi moderni e idonei a questo particolare tipo di trasporto e assicurando contemporaneamente un più rigoroso rispetto degli orari d'arrivo a destino dei treni derrate. Un carro di frutta deve essere pronto per lo scarico nello scalo non più tardi delle 5 del mattino se si vuole che la merce possa giungere al mercato in tempo utile. Diversamente anche un lieve ritardo porta alla inevitabile esclusione di quella partita di merce dal mercato stesso, che rischia di rimanere invenduta sino al giorno successivo o di dover essere smerciata a prezzo inferiore.

A Milano la stazione merci di Porta Vittoria non avrà vita lunga poiché il Comune si appresta — secondo un progetto già definito ed approvato — a costruire un nuovo grande mercato ortofrutticolo in una località più periferica di quella attuale. Di conseguenza anche lo scalo ferroviario dovrà essere spostato (il progetto reca infatti una appendice ferroviaria per la costruzione di questa futura stazione che dovrebbe sorgere tra Rogoredo e Lambrate). Si tratta però di un piano che richiederà ancora alcuni anni per essere realizzato. Di conseguenza la vecchia stazione di Porta Vittoria è destinata a rimanere sulla breccia per parecchio tempo ancora, anche se essa, e non da oggi, è ormai totalmente satura e se i suoi impiati lavorano al massimo della potenzialità. D'altra parte, in vista del futuro trasferimento, non è il caso di intraprendere costosi e lunghi lavori di ammodernamento. Ciò naturalmente non significa che non si debbano prendere tutte le misure per far sì che questa grande macchina continui a funzionare a pieno regime. Inoltre si dovrebbe fare in modo da evitare, per quanto possibile, i ritardi nella resa di carri per i motivi che si sono detti sopra.

In questo modo, oltre ad assolvere alle esigenze alimentari della metropoli lombarda si incoraggeranno gli utenti a servirsi sempre più della ferrovia non per un assurdo e superato spirito di antagonismo tra strada e rotaia, ma per far sì che ogni merce venga naturalmente incanalata verso il mezzo di trasporto che più le è idoneo. Si renderà così un prezioso servigio all'economia nazionale e si realizzeranno sensibili risparmi di cui beneficeranno innanzi tutto le nostre massaie quando al mattino si recano a far la spesa.

**Mario RIGHETTI**



**Sotto i portici della strada più elegante di Torino, Via Roma, un vetrinista di gusto, il sig. Luigi Tomasuolo, al quale, evidentemente, piacciono le ferrovie, ha allestito questo scenarietto retrospettivo, e i « bougianen » — eterni sentimentali — vi si fermano compatti a coccolarsi la vecchia vaporiera e a rimirare la facciata di Porta Nuova del Mazzucchetti**

# I CONTI TORNANO COL CARRO-BLOCCO

Non si può certo affermare che finora « La provvida » sia stata vista di buon occhio dalla generalità dei ferrovieri; nemmeno quella minoranza che se ne serve quotidianamente si è astenuta dal criticare e con qualche diritto, anche se servendosene dimostra di apprezzarne fondamentalmente la funzione.

In realtà, possiamo convenire che vi sono aspetti sostanziali e formali ancora da rivedere.

Questioni di prezzo, questioni di gusto, anticaglie di negozi e di suppellettili (sono ancora troppo pochi i negozi veramente tali: la maggior parte di essi si merita ancora il brutto appellativo di « distributorio »), ancora scarsa considerazione delle esigenze particolari della clientela (alla quale non va uniformemente offerta una produzione standard, senza tenere conto di gusti ed abitudini locali).

E' altrettanto onesto e doveroso, però, prendere atto di un attivo risveglio e plaudire a quelle manifestazioni che sono valide e che hanno successo. In altri momenti ed in cronache compartimentali abbiamo brevemente elogiato l'ammodernamento sia pure sporadico di qualche negozio e l'avvio al parziale self-service.

Abbiamo in particolare apprezzato le iniziate per l'approvvigionamento dei combustibili: il VI Reparto di Bologna, ad esempio, già l'abbiamo detto, l'inverno scorso ha soddisfatto richieste per 30.364 q.li, in un assortimento di 17 specie di combustibili, per un importo superiore a 48 milioni di lire; lo stesso Reparto fornisce quest'anno i libri scolastici col 12% di sconto.

Ma vi è un'altra attività che, a parer nostro, è veramente degna di lode e di incoraggiamento: quella che si sintetizza nel brutto ma agile nome di « carro-blocco ».

La denominazione non è fra le più poetiche che radio-piazzale sappia scovare; gli è che agli inizi, quando « La provvida » ottenne di accogliere a distanza le prenotazioni dei ferrovieri di linea, le soddisfece a mezzo di pacchi spediti su un carro in composizione con gli accelerati. La tassazione di tali pacchi fu fatta in blocco: di qui « carro-blocco ».

Nel 1940 la consegna dei pacchi prenotati venne sospesa per gli eventi bellici e fu ripresa nel dopoguerra. L'iniziativa però non ebbe il successo conosciuto in precedenza: erano sorti in quegli anni numerosi e bene attrezzati negozi anche nei piccoli centri, e d'altra parte le massaie manifestavano nuove e più raffinate esigenze nella scelta dei generi alimentari. La contrazione delle vendite fu tale che nel 1957 il carro-blocco di Bologna fu restituito ad altri usi: quasi contemporaneamente la stessa decisione veniva presa anche in altri compartimenti.

Scomparso il gatto « carro-blocco », i topi del negozio unico dei piccoli paesi cominciarono a ballare; i ferrovieri di linea ne risentirono immediatamente e non bastò certo l'allargamento nella concessione del biglietto « Ap » per tenere a bada il preoccupante fenomeno del rincaro dei prezzi in provincia.

Il problema fu avvertito e nel settembre del 1959 il carro riprese a correre sulle linee del Compartimento di Bologna, non più per fare il semplice commissionario di pacchi diversi, ma con un sufficiente emporio di articoli sciolti, con tanto di bilancia e commesso.

Un autentico negozio, sia pure ridotto all'essenziale, senza cromi e cristalli, ma con scaffali pieni di tutto un po' ed una capace ghiacciaia, corre oggi di stazione in stazione, sostandovi due giorni o qualche ora a seconda della entità della clientela.

Siamo in grado di affermare, dopo aver consultato il personale di vari impianti, che l'iniziativa è bene accetta, « La provvida » ha fatto centro. I Compartimenti di Genova, Firenze ed Ancona si sono prontamente allineati, ciascuno di essi ha già il suo carro in viaggio. A Bologna, intanto, sono in allestimento altri due carri di cui uno servirà la Calabria e l'altro la linea Rimini-Ferrara-Rovigo-Chioggia. Il carro di Bologna compie il giro del Compartimento in un mese, incassando due milioni, all'incirca l'incasso di un negozio di una città di media importanza.

Le chiusure mensili tendono all'attivo; quand'anche la contabilità non raggiungesse il pareggio, sarebbe un male da poco, in questi tempi in cui, sia pure troppo lentamente, si comincia a parlare ed a capire il linguaggio delle Relazioni Aziendali.

Che non vi siano dubbi sulla bontà dell'opera lo dimostrano le numerose pressioni esercitate dai commercianti dei vari paesi, i quali non hanno esitato a mobilitare autorità d'ogni specie per frenare l'avanzata del carro. I negozianti hanno dovuto prenderla persa ed adeguarsi, più d'una volta invitati a ciò dalle stesse autorità od enti invocati a difesa. Sono molti i S. Benedetto Val di Sambro in cui il negoziante vende ora lo zucchero allo stesso prezzo del carro-blocco, mentre prima lo vendeva con un balzello di 25 lire.

La Direzione della ferrovia secondaria Suzzara-Ferrara, dopo reiterate sollecitazioni dei suo dipendenti, ha chiesto che il nostro carro si spinga anche su quella linea: nei due giorni di sosta a Sermide — con spese completamente pagate da quella Società — l'incasso oscilla fra le 200 e le 250 mila lire.

Personalmente riteniamo che « La provvida » dovrebbe considerare attentamente se nelle grandi città convenga proprio puntare sull'ammodernamento integrale dei negozi esistenti e sull'apertura di nuovi, visto che la concorrenza non sembra aver bisogno di ulteriori punzecchiature. Il denaro a ciò necessario potrebbe essere invece investito per l'impostazione e la attrezzatura di agili e tempestivi servizi a domicilio cittadini direttamente dai magazzini, e per la creazione di qualche nuovo negozio nei centri minori, ma più ancora per l'approntamento di carri-blocco più numerosi e meno rudimentali, possibilmente costituiti da due elementi, di cui uno adibito a negozio e l'altro a magazzino con annesso un piccolo alloggio per il commesso.

Ed il passaggio nelle varie stazioni dovrebbe quanto prima divenire quindicinale, in vista dell'optimum: il giro settimanale. Intanto, preparate le sporte, o massaie.

**Aldo SENSI**

# SI STA AL CALDO IN POLICORRENTE

L'elettrificazione delle linee ferroviarie ha portato all'uso della corrente in sostituzione del vapore anche per il riscaldamento delle vetture. Quest'applicazione consente anzitutto l'eliminazione del carro riscaldatore e del personale di accudienza e presenta altri notevoli vantaggi: uniformità di temperatura nelle carrozze, qualunque sia la loro posizione nel treno, possibilità di una automatica regolazione della temperatura nei singoli compartimenti, celerità di funzionamento.

Il riscaldamento elettrico si attua prelevando dal locomotore la corrente necessaria con una linea che percorre tutto il treno. Da questa linea ogni carrozza preleva la quantità di corrente necessaria per il riscaldamento dei singoli compartimenti, tolette, vestiboli e corridoi.

Come è noto il tipo di corrente elettrica con la quale viene alimentato l'impianto R.E. di una carrozza, può differire da un paese all'altro, ed anche nello stesso paese, sia per il valore della tensione e sia per la natura stessa della corrente.

Così, per poter utilizzare l'impianto di una carrozza in circolazione tra questi paesi, si è reso necessario adattare le resistenze elettriche dei singoli circuiti derivati alle tensioni in uso nelle amministrazioni ferroviarie europee, che sono le seguenti:

| | | | |
|---|---|---|---|
| a) | corr. monofase | 16 2/3 periodi, | 1000 V. |
| b) | » | 50 » | 1000 V. |
| c) | » | 50 » | 1500 V. |
| d) | corrente continua | | 1500 V. |
| e) | » | | 3000 V. |

Le carrozze marcate R.I.C., ossia quelle destinate ai servizi internazionali, sono state pertanto munite di un commutatore col quale, variando i collegamenti fra gli elementi riscaldanti, è possibile far funzionare l'impianto con uno qualunque dei suddetti tipi di corrente.

La manovra del commutatore può essere fatta a mano o automaticamente nelle stazioni di trasito.

Sotto le fiancate e verso il centro delle carrozze R.I.C., si trovano due maniglie girevoli e un quadrante sul quale sono indicate le tensioni 3000 volt - 1000 volt - e 1500 volt. Azionando queste maniglie è possibile manovrare il commutatore situato in una cassa posta sotto il pavimento nella carrozza.

La carrozza di un treno che da Roma va, per esempio, ad Ostenda, in partenza deve avere le maniglie bloccate dall'apposita serratura in posizione 3000 volt. Quando la carrozza giunge al transito di Chiasso, dopo il distacco del nostro locomotore, il personale incaricato manovra i commutatori, e le maniglie vengono bloccate in posizione di 1000 volt, che è la tensione della corrente di riscaldamento fino alla stazione di Basilea. Qui si ripeterà la manovra dei commutatori e le maniglie saranno portate in posizione 1500 volt, tale essendo il valore della tensione di riscaldamento in territorio francese fino al Lussemburgo.

Sulle linee del Granducato di Lussemburgo e sulle linee del Belgio fino a Bruxelles che non sono elettrificate, si dovrà ricorrere di nuovo al riscaldamento a vapore, il cui impianto esiste sulle carrozze marcate R.I.C.

Nella stazione di Bruxelles, le maniglie dovranno essere nuovamente manovrate e bloccate in posizione di 3000 volt, tale essendo la tensione di riscaldamento nella linea elettrificata che dalla capitale del Belgio va fino ad Ostenda.

Come si vede, questo sistema richiede un notevole impiego di personale; e in caso di errore di manovra può essere causa di perditempo o di disservizio.

Questi inconvenienti sono però eliminati ove si adotti il dispositivo di manovra automatica del commutatore. Esso è costituito da tre relais che sono alimentati attraverso un raddrizzatore al selenio della corrente A.T. prelevata a monte dell'interruttore generale del riscaldamento. I tre relais sono tarati in modo da chiudersi al minimo valore ammesso per le tensioni nominali di 1000 volt, 1500 volt e 3000 volt.

La presenza del raddrizzatore fa sì che i tre relais siano alimentati sempre in corrente continua, anche quando si percorrono linee alimentate a corrente alternata.

La chiusura del primo relais della tensione nominale di 1000 volt determina, se l'impianto è predisposto per una tensione diversa, l'intervento del motorino di comando del commutatore che, raggiunta la posizione relativa a 1000 volt, si ferma automaticamente e chiude l'interruttore generale dell'impianto.

Se oltre al primo relais si chiude anche il secondo, cioé quello relativo alla tensione nominale di 1500 volt, si ha la chiusura dell'interuttore generale (commutatore disposto già per l'alimentazione a 1500 volt) oppure commutatore disposto per una delle altre due tensioni — l'alimentazione in bassa tensione del motorino di comando del commutatore che, raggiunta la posizione relativa alla tensione di 1500 volt si ferma, mentre si chiude l'interruttore generale del riscaldamento.

Se per effetto della tensione di alimentazione si chiudono tutti e tre i relais, si ha o la chiusura dell'interruttore generale (commutatore disposto per l'alimentazione a 3000 volt) oppure (commutatore disposto per una delle altre due tensioni) l'alimentazione in bassa tensione del motorino di comando del commutatore che, raggiunta la posizione relativa alla tensione di 3000 volt, si ferma mentre si chiude l'interruttore generale del riscaldamento.

L'avvenuta regolare disposizione del commutatore è segnalata dalla accensione di una lampadina situata nell'armadietto del vestibolo lato freno a mano con l'indicazione di « inserito », in tre lingue, e da due lampadine situate in corrispondenza della fiancata della carrozza.

**Vincenzo OLIVA**

**Al nuovissimo quartiere residenziale delle « Vallette » a Torino — dove alcuni stabili saranno assegnati anche al personale F. S. — in attesa delle caldaie per la centrale termica l'Istituto Autonomo delle Case Popolari ha sistemato una nostra locomotiva a nafta che procura ai nuovi inquilini l'indispensabile tepore durante le giornate invernali (Foto dalla « Gazzetta del Popolo » di Torino)**

IL POTENZIAMENTO DELLE LINEE DEL SUD

# Acei a Caserta

**Caserta,** *novembre*

Ha avuto luogo a Caserta la cerimonia per la inaugurazione dell'Apparato Centrale Elettrico ad itinerari del tipo a pulsanti realizzato nel quadro del programma dei lavori di ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria del Mezzogiorno d'Italia. Sono intervenute, su invito della Direzione Compartimentale partenopea, le massime Autorità dell'industrie Città di Terra di Lavoro, nonché i rappresentanti delle Associazioni degli industriali, dei commercianti e degli enti turistici nonché mons. Mangino, Vescovo di Caserta, il Prefetto dr. Di Cuonzo, il Questore dr. Magliozzi e il Sindaco dr. Lodati. Tra le Autorità ferroviarie erano presenti l'ing. Leppo, Direttore del Servizio Impianti Elettrici e l'ing. Tolotti dello stesso Servizio, oltre al Direttore Compartimentale e ai Capi delle Divisioni e Capi Reparto d'esercizio.

L'ing. Mayer, Capo della Divisione I.E. di Napoli, ha illustrato le caratteristiche tecniche del nuovo impianto che deve considerarsi una delle più perfette realizzazioni nel settore degli apparati centrali a pulsanti, perché esso risulta migliorato notevolmente, rispetto al tipo classico già in uso in numerose stazioni della Rete.

Il saluto ed il ringraziamento dell'Azienda ai presenti è stato rivolto dal Direttore Compartimentale, ing. Borriello, che dopo aver ricordato le distruzioni belliche ed in particolare quelle provocate dai bombardamenti aerei alleati dell'agosto 1943 — che polverizzarono tutte le attrezzature ferroviarie — ha affermato che con il nuovo impianto può considerarsi compiuta la ricostruzione di questo importante nodo di comunicazioni. Esso è destinato ad assolvere un ruolo di primaria importanza non solo per il progresso delle industrie e dei commerci locali, che hanno fatto notevoli passi innanzi in questi ultimi anni, ma soprattutto nel quadro del miglioramento dei traffici con le province pugliesi ed in quello più vasto dell'acceleramento dei trasporti diretti verso le aree dei Paesi del M.E.C.

La stazione di Caserta, infatti, è posta proprio al centro della regione campana e ad essa fanno capo quattro direttrici che uniscono il Nord al Sud e le Puglie con le altre regioni d'Italia. fa da capolinea alla grande trasversale Napoli-Foggia, la quale sta subendo radicali trasformazioni al fine di assicurare maggiore celerità ai convogli da istradare verso il Nord, sia per la dorsale tirrenica, sia per la Caserta-Cassino-Roma.

Al termine della cerimonia, i convenuti hanno visitato il nuovo Impianto, che è stato benedetto dal Vescovo di Caserta, mentre le maestranze ed il personale di stazione, artefici silenziosi e disciplinati della nuova opera, facevano corona visibilmente soddisfatti.

**D. MANGANELLI**

## NUOVI ROTABILI

**Le F.S. hanno messo in servizio durante il mese di ottobre 1961, un quantitativo di mezzi di trazione e di materiale rimorchiato, veramente notevole. Eccone l'elenco dettagliato:**

**2 locomotive elettriche, gr. E. 636;**
**1 locomotiva elettrica, gr. E. 646;**
**4 locomotive Diesel, gr. 341;**
**1 locomotiva Diesel, gr. 342;**
**3 locomotive Diesel da manovra, gr. 234;**
**4 locomotive Diesel da manovra, gr. 235;**
**3 treni per servizi suburbani, gr. ALe-Le-Le 803;**
**1 elettromotrice, gr. ALe 601;**
**1 rimorchio per elettromotrici, gr. Le 601;**
**9 carrozze a cuccette, serie AcBcz;**
**2 carrozze a cuccette, serie Bcz;**
**8 carrozze, serie Az;**
**9 carrozze, serie Bz;**
**54 carri refrigeranti standard, serie Hg;**
**24 carri chiusi standard, serie F;**
**58 carri ad alte sponde standard, serie L. (Quarantotto di questi carri sono stati costruiti presso le Officine F.S.).**

**G G**

# 30 AUTO CI STANNO COMODE

*La Società « L'Ausiliare » ha presentato nei giorni scorsi allo scalo di Roma Santa Bibiana, presente il Ministro dei Trasporti on. Spataro, un nuovo carro ferroviario articolato a due piani per trasporto di automobili.*

*Il nuovo carro, progettato e costruito in collaborazione con le Officine Costamasnaga, offre le migliori possibilità di utilizzazione e di rendimento. Su di esso, infatti possono essere caricate fino a 30 vetture piccole, oppure fino a 26 tra vetture piccole o medie, con carichi utili da 14 a 17 tonn. Il rapporto carico utile/tara è quindi migliore di quello di altri carri speciali utilizzati allo stesso scopo, ciò che consente un costo di trasporto meno oneroso.*

*Il carro è composto di 2 elementi: la struttura del telaio portante, i montanti, la sovrastruttura sono in lamiera di acciaio speciale piegata e interamente saldata. Le estremità del piano superiore sono formate da ponti inclinabili, azionati da un dispositivo idraulico. Il carro è ammesso alla circolazione internazionale.*

*Nei primi quattro mesi del 1962 entreranno in circolazione altri 150 esemplari che favoriranno il trasporto delle autovetture dalle case costruttrici alle filiali, in quanto esso potrà essere effettuato sulle lunghe distanze con tempi di percorrenza minori di quelli impiegati dagli autotreni attrezzati allo stesso scopo.*

# LE "GIORNATE EUROPEE DEI FERROVIERI„

**Cannes**, novembre 1961

L'A.E.C. (Associazione Europea dei Ferrovieri), nata in Torino il 22 luglio di quest'anno in occasione del Congresso annuale della Commission Fédéraliste des Alpes per l'iniziativa di alcuni ferrovieri federalisti, ha tenuto il suo primo convegno con due « giornate europee dei ferrovieri », indette per il 25 novembre a Ventimiglia ed il 26 a Cannes.

Numerosi i ferrovieri — italiani e stranieri, in attività ed in quiescenza — intervenuti all'incontro nelle due città, i cui Sindaci hanno fatto gli onori di casa ricevendo i congressisti nei rispettivi palazzi comunali e porgendo loro un caloroso benvenuto. Altrettanto numerose sono state le Autorità che hanno partecipato alle riunioni; ci limiteremo a citare: l'ing. Palladini, Direttore Compartimentale di Genova in rappresentanza del Ministro dei Trasporti e del Direttore Generale FS, l'ing. Robert, Direttore Compartimentale di Bologna, il dr. Knaphl, in rappresentanza delle OBB (Ferrovie austriache), il sig. Molina, in rappresentanza delle FFS (Ferrovie federali svizzere), l'ingegnere Marthelot, in rappresentanza della SNCF (Ferrovie francesi), il signor Rieusset, Capo Compartimento della stessa Società per la regione del Mediterraneo, il sig. Rabouan per la « Nouvelle Equipe Internationale » ed il dr. Reposini-Bucciarelli, rappresentante della C.E.C.A.

Per l'A.E.C. erano presenti i maggiori esponenti internazionali, precisamente; il sig. Huet, Presidente, l'ing. De Rosa, Vice Presidente, il geom. Morchio, Segretario Generale, il sig. Nesti, Presidente della sezione italiana, il sig. Mulard, Vice Presidente della Sezione francese, il sig. Kalz, Vice Presidente della Sezione austriaca.

Nel corso delle riunioni sono stati ribaditi ed ampliati i principi ispiratori dell'attività dell'Associazione e le direttive d'ordine pratico atte a determinare una maggiore solidarietà fra tutti gli agenti addetti ai trasporti ferroviari, anche se appartenenti ad Aziende di nazioni diverse. I mezzi per giungere a questo scopo sono stati indicati in un'azione di propaganda in seno alle Aziende ferroviarie e nella massa dei ferrovieri e dei lavoratori degli appalti, oltreché naturalmente nella realizzazione di opere e di iniziative concrete, al fine di preparare i lavoratori dei trasporti — categoria già portata d'altronde per le caratteristiche del suo lavoro a possedere una mentalità europea — al nuovo assetto politico-economico dell'Europa unita.

I compiti più consoni alla Associazione per poter promuovere le iniziative preconizzate sono stati così fissati:

fiancheggiare validamente la opera delle Comunità Europee già esistenti (CECA, MEC, Euratom) e delle Associazioni e Movimenti animati dallo stesso spirito;

istituire il gemellaggio fra centri ferroviari dei Paesi interessati e favorire l'organizzazione di « stages » in vista della formazione professionale dei giovani agenti per assicurare l'interpretazione popolare e creare lo stato d'animo europeo nella professione;

incrementare i contatti fra le famiglie di ferrovieri dei diversi Paesi;

istituire corsi di informazione sulle Comunità europee e di cultura europea, di insegnamento delle lingue, di conferenze su temi ferroviari, di incontri, di convegni e manifestazioni comunitarie;

effettuazione di visite agli impianti ferroviari dei Paesi d'Europa consociati e di corsi professionali con possibilità di scambi.

Tutto ciò dovrebbe portare ad un migliore e più stretto coordinamento delle varie Amministrazioni ferroviarie europee e ad un beneficio per tutti i ferrovieri; è evidente infatti che se nel processo di unificazione europea una politica unitaria dei trasporti, specie ferroviari, può esercitare una influenza determinante, è altresì necessario, od addirittura indispensabile, che la opera dei ferrovieri — i quali con il loro lavoro già sempre hanno rafforzato i vincoli fra i vari popoli — coadiuvi ed intensifichi l'attività per una più intensa unione ed integrazione degli Europei nell'interesse comune.

Per quanto ci riguarda più da vicino, si è anche accennato, fra le realizzazioni di opere d'interesse internazionale, alla ricostruzione della linea Basilea - Torino - Cuneo - Breil-Ventimiglia.

Prima di chiudere queste poche righe di cronaca ci piace ricordare fra le tante manifestazioni predisposte dalle due città ospiti per l'accoglienza ai congressisti, le esibizioni di danza e di canto offerte a Cannes dai bambini del gruppo folcloristico « Lei Canteun de Prouvenco » (I Cantori della Provenza), i quali hanno riscosso un meritato caloroso successo.

**Renzo MARELLO**

# La morte improvvisa dell'ing. Castellini

Il 1° dicembre è deceduto improvvisamente a Palermo — dove si era recato per assistere alla cerimonia del varo della nuova nave traghetto « Hermaea » — il dott. ing. Gino Castellini, Direttore del Servizio Materiale e Trazione.

Era stato colto da malore mentre negli uffici della Divisione Trazione di Palermo, rileggeva gli appunti predisposti per salutare, a nome dell'Azienda, la nascita della nuova unità della flotta F. S.

Ai funerali svoltisi a Firenze, sono intervenuti il Direttore Generale, ing. Rissone, il Vice Direttore Generale ing. Cirillo, l'ingegnere Valdivieso, Direttore del Servizio Personale, l'ing. Orcorte per il Servizio Affari Generali e gli altri maggiori dirigenti dell'Azienda, compresi naturalmente, tutti i Direttori centrali del Servizio Trazione ed i Direttori Compartimentali di Firenze, ingegnere Bagnoli, di Ancona, ingegnere Cavagnaro, e di Cagliari, dr. Gazzei .

*Nato a Mantova il 6 febbraio, 1896, l'ing. Castellini — allievo del celebre istituto universitario « Ghislieri» di Pavia, dove si laureò brillantemente e con pieni voti assoluti e lode — era entrato a far parte della nostra Amministrazione il 1° novembre 1921.*

*Dopo un periodo di servizio presso le officine di Rimini venne chiamato, nel 1925, alla sede centrale del Servizio Materiale e Trazione ed assegnato all'ufficio che sovrintende alle riparazioni del materiale rotabile, affidate all'industria nazionale. Di tale ufficio tenne successivamente la dirigenza dando, al termine dell'ultimo conflitto, un notevole contributo all'opera di ricostruzione delle F. S.*

*Promosso Capo Compartimento ed assegnato a Verona, tenne per oltre un anno la dirigenza di quell'importante Compartimento. Nell'aprile 1957 fece ritorno alla sede centrale del Servizio Materiale e Trazione, del quale divenne poi titolare.*

*Funzionario di alta competenza, fu anche uomo d'immensa bontà, di grande serenità di giudizio e di profonda comprensione. Lascia perciò in quanti lo conobbero un vuoto non facilmente colmabile, un ricordo incancellabile, che rende più vivo il dolore per la sua scomparsa.*

*Alla memoria dell'ing. Castellini — caduto sul lavoro — porgiamo, a nome dei dirigenti dell'Azienda e dei suoi collaboratori e dipendenti, il nostro reverente e commosso saluto.*

**G. G.**

# le SCARPE DI NATALE

**Racconto di ROGER FERLET**

Da cosa deriva questo legame fra il Natale e le scarpe? E' difficile scorgere un rapporto fra la prima festa cristiana e l'usanza di mettere le scarpe sotto al caminetto. Tutte le ipotesi avanzate al riguardo hanno poca consistenza e tuttavia questa curiosa parentela tra le calzature e l'inizio dell'era cristiana esiste ed io stesso ho avuto modo di sperimentarla più di una volta.

La sera del 24 dicembre ero in viaggio da Bordeaux verso Parigi. Non riuscendo a dormire nella mia cuccetta, verso le due del mattino, ero uscito nel corridoio. Il treno era fermo da qualche minuto nella stazione di Poitiers, allorché il conduttore si precipitò verso di me.

— E' lei il signore che deve scendere a Poitiers? Si sbrighi. Fra pochi secondi si riparte...

Dal mio gesto di sorpresa, intuì che il viaggiatore che doveva scendere a Poitiers non ero io. Un attimo dopo il viaggiatore addormentato fu tirato giù dalla sua cuccetta, la sua roba ammucchiata in fretta e il conduttore si prese la briga di scaricare le sue valigie rischiando di perdere il treno, che nel frattempo si era rimesso in moto. Rientrando nello scompartimento, cosa vedo? Un paio di scarpe bene in evidenza sulla cuccetta rimasta vuota. Rapido come il lampo e urlando: « le scarpe! » all'indirizzo del viaggiatore che ancora mezzo addormentato si stava finendo di vestire sul marciapiedi deserto, gettai verso di lui, nella notte, quelle due eleganti calzature color mogano.

Tutta la scena si era svolta in un batter d'occhio e mentre cercavo di prendere sonno, ripensandoci, mi congratulavo con me stesso per la buona azione compiuta e per la prontezza dei miei riflessi. Quel povero diavolo, senza il mio intervento sarebbe stato costretto a girare per la città in pantofole. In quel momento, mi sembrava quasi di udire le sue benedizioni...

Immaginatevi la stazione di Austerlitz, lato arrivi, all'alba di una fredda e nebbiosa giornata di dicembre. Quei lunghi marciapiedi fangosi, quell'uscita verso il posteggio dei taxi, triste come la porta di un carcere. Il tutto su uno sfondo grigio impastato di sonno, di umidità, di nebbia. Un quadro perfetto per la esplosione della rabbia nera di un vecchio colonnello a piedi scalzi sull'asfalto ghiacciato!

Mi ero alzato e preparato per primo ed ero nel corridoio quando cominciò ad annunciarsi la tempesta.

— Le scarpe, dove sono le mie scarpe?! — urlava il colonnello — E' stato quel cretino che è sceso a Poitiers! Ma allora ci dovrebbero essere le sue!

Gli altri viaggiatori non risposero. Mostravano i loro piedi regolarmente calzati e annuivano appena come per prendere parte, educatamente, alla sua indignazione.

Afferrai la mia valigia cercando di assumere un'aria indifferente e fu allora che mi venne in mente — non so perché — una frase che avevo trovato tanti anni prima sulla mia grammatica tedesca di 5ª ginnasio: « Il colonnello ha una calza verde e una pantofola blu ».

L'attuale colonnello non aveva nemmeno le pantofole, e nessuno dei presenti accennava minimamente a volergliene prestare un paio. A dire il vero io avevo nella mia valigia un paio di mocassini ma offrirglierli — almeno così pensavo — equivaleva ad una mezza confessione del misfatto. Ero costernato. Quel povero colonnello scalzo, adirato e inconsolabile, che prendeva a testimonio della sua disavventura l'alberello di Natale portato con sé dalle Landes, costituiva un ben triste spettacolo. Sentii per un pezzo le sue urla di rabbia, ma poi lo vidi infilarsi dentro un auto militare che evidentemente lo attendeva. La sua tortura ebbe così fine e mi sono sempre augurato che se la sia cavata tutt'al più con un leggero raffreddore.

Questa avventura me ne ricorda un'altra che riguarda un paio di scarpe scambiate per errore prima dell'arrivo del Talgo ad Irun. Lo equivoco aveva salvato un trafficante di cocaina, sospettato di nascondere la droga nei tacchi delle scarpe. La polizia fu costretta a pagargli la

# ROGER FERLET

**Ufficiale al merito della Repubblica italiana**

(DAL NOSTRO INVIATO)

**L'ambasciatore italiano a Parigi, Brosio, si rallegra con Ferlet, dopo la consegna della onorificienza. Alla cerimonia è intervenuto il nostro redattore Casacci, anche a nome della redazione di « Voci » e del suo Direttore. Nella foto, da sinistra, l'ambasciatore Brosio, la signora ed il signor Ferlet**

**Parigi,** *novembre*

*Mi ha offerto un volto grigio e piovoso Parigi durante il mio brevissimo soggiorno, ma mai come questa volta sono stato lieto del viaggio nella capitale francese. Sono venuto qui per far festa ad un amico fraterno dell'Italia e dei ferrovieri italiani: per partecipare alla cerimonia della consegna di una onorificenza della nostra Repubblica a Roger Ferlet.*

*Roger Ferlet, ingegnere della S.N.C.F., direttore della Vie du Rail, scrittore di vaglia, è un altro tipico rappresentante dell'intelligenza francese per cui tecnica ed umanesimo si fondono in un binomio perfetto, in una sintesi illuminata, costituiscono l'insegna di un costume di vita. Nelle colonne del suo giornale e nelle pagine dei suoi romanzi, Ferlet conserva sempre una assoluta fedeltà a questi suoi principi, che si traducono in una esortazione a un severo impegno di lavoro, a una difesa e ad una esaltazione dell'uomo. E in ogni sua attività, in ogni sua iniziativa egli conserva sempre lo stesso impegno, lo stesso immutabile fervore. Così è per il suo amore per l'Italia per i i ferrovieri italiani, per il nostro giornale, al quale ha offerto ed offre una collaborazione tanto feconda quanto disinteressata.*

*Davvero un uomo ammirevole, un amico eccezionale Roger Ferlet. Per questo sono stato lieto di trovarmi al suo fianco all'Ambasciata Italiana di Parigi, mentre gli venivano consegnate le insegne di Cavaliere Ufficiale al merito della Repubblica Italiana. E' stata una cerimonia viva: viva di sentimenti veri, genuini, della autentica, quasi patetica gioia di Ferlet, della nostra soddisfazione.*

*E l'ambasciatore d'Italia, Manlio Brosio, certo avvezzo alla routine un po' fredda e convenzionale del cerimoniale, ha avvertito l'insolito calore, l'autentica commozione che noi avevamo portato a quell'incontro e ha saputo farsene interprete. I discorsi di circostanza sono sta-*

risuolatura, mentre mio zio passeggiava per Biarritiz portando nei tacchi una quantità di droga sufficiente a spedire nel mondo dei sogni l'intera città.

Raccontavo questa storia a Trubert un compagno di prigionia che avevo incontrato alla partenza, sul treno della Savoia. Ritornava ad Annecy per passare le feste in famiglia e portava tanti regali per riempire le scarpe dei suoi bimbi. Erano giocattoli splendidi, fra cui un trenino che mi volle mostrare a tutti i costi. Disgraziatamente, dalla cuccetta superiore, dove si era inginocchiato, gli sfuggì di mano la chiave della valigia e nonostante la collaborazione dei nostri compagni di viaggio non riuscimmo a trovarla. Le coperte furono sgrullate, i cuscini rivoltati, il tappeto esaminato palmo a palmo. Frugammo in ogni angolo, in ogni fessura. Rivedo ancora gli altri due viaggiatori un inglese ed un indiano, carponi, ripetere come ritornello: « Pas the key... Du tout the key... Pas queue de the key...».

Finalmente, stanchi ci addormentammo. Verso le quattro del mattino, poco prima di arrivare a Culoz, ancora insonnolito e al buio provo ad infilarmi le scarpe. Miracolo! Il laccio della scarpa di sinistra che la sera prima mi si era spezzato e che avevo annodato alla meglio, era tornato nuovo! Scendendo dal treno pensai a un trucco dell'indiano e mi dissi che invece di divertirsi a fare il fachiro con i miei lacci avrebbe fatto meglio a ritrovare la chiave.

Rabbrividire vedendo il treno confortevolmente riscaldato che si allontana nella notte, aspettare mezz'ora la coincidenza per Ginevra in una sala d'aspetto aperta a tutti gli spifferi gelati della tramontana. E per colmo di disgrazia il ristorante di stazione chiuso! Un'esperienza che non dimenticherò mai. Tanto più che a questa triste esperienza si accompagnò una straordinaria sorpresa. Invece delle mie mi ero infilato le scarpe di Trubert e quella cosa che mi dava un maledetto fastidio sotto la pianta del piede destro, finì per rivelarsi quello che era: la chiave della valigia.

Mi ci vollero alcune settimane per trovare l'indirizzo di Trubert. I figlioletti dello sventurato avevano passato il Natale in contemplazione di una valigia piena di giocattoli meravigliosi, ma inesorabilmente chiusa. Non volendo forzare la serratura della sua bella valigia nuova, Trubert non era stato in grado di trovare nient'altro da mettere nelle scarpette che i ragazzi avevano fiduciosamente deposto ai piedi del caminetto.

Ma questo è ancora niente a paragone della mia ultima avventura. Era uno splendido Natale con tanta neve. Splendido almeno per chi dispone di un paio di scarpe. Questa volta per precauzione, non avevo preso la cuccetta. Ormai ero convinto che prendere una cuccetta è troppo rischioso per via degli scambi di scarpe che di solito vi si verificano. Solo, in uno scompartimento di prima, dormivo tranquillamente quando una coppia piuttosto anziana venne a turbare la mia quiete. I due, vestiti di scuro, parlottarono a lungo dei meriti e delle virtù del morto al cui funerale si stavano recando, del numero degli eredi, dell'atteggiamento della zia Anna che si stava esponendo a molte critiche e di quello, più corretto, dei cugini Jurançon e così via... Poi, cullato dal movimento monotono del treno e dal calduccio riuscii a riprendere sonno... fino a quando non mi risvegliò il tintinnio discreto della mia sveglia da viaggio, verso le cinque del mattino. Il treno già rallentava per entrare nella stazione di V. Cercai le mie scarpe senza accendere la luce per un riguardo ai due in lutto, che nel frattempo si erano addormentati a loro volta. Me le infilai solo dopo essermi assicurato che fossero le mie. Stavolta non ci sono errori — mi dissi —: quello il tipo, quella la misura. Del resto mi calzavano a pennello. Scesi dal treno, uscii di stazione. La neve scricchiolava sotto i piedi, il freddo era pungente. Arrivai finalmente al garage dove il guardiano, un mio cugino, mi offrì un bicchiere di vino caldo.

Ho ancora nelle orecchie la sua risata fragorosa: — Non avrai per caso confuso il Natale con il Martedì Grasso, cugino Luigi? — mi disse indicando i miei piedi. — Invece di ridere, lo redarguii, faresti meglio a telefonare subito in stazione... —. Grazie allo scontrino della prenotazione ero in grado di individuare il numero della carrozza e dello scompartimento. Gli agenti della S.N.C.F. sono dei modelli di comprensione, di efficienza e di cortesia: i miei compagni di viaggio furono avvisati alla stazione successiva e pregati di spedire al mio nome e indirizzo la scarpa gialla che avevo lasciata loro al posto di quella nera della stessa misura, portata via inavvertitamente.

Dal momento che le scarpe mi andavano bene poco importava che fossero scompagne, tanto più che andavo in giro in macchina. Continuai a portarle per tutta la giornata e finii per non pensare più all'incidente che mi era capitato, al punto che la sera le lasciai fuori della porta della mia stanza d'albergo, come se nulla fosse, perché me le pulissero.

Il ragazzo d'albergo, non so se per mancanza di senso critico o perché pieno di rispetto per i clienti e le loro stramberie, lucidò coscienziosamente la scarpa gialla con il lucido giallo, quella nera con il lucido nero e la cosa avrebbe seguito il suo corso normale se non fosse passato per il corridoio il direttore d'albergo. Lo sentii borbottare a mezza voce: — Che tempi! Questi idioti hanno scambiato le scarpe del 21. Fortuna che me ne sono accorto... —. Fuori la neve cadeva a larghe falde. Un gruppo di sciatori mattinieri lanciava grida di gioia. Si stava bene al caldo, sotto le coperte: non avevo alcuna voglia di uscire, pur rendendomi conto che stavano mettendo sottosopra l'albergo per radunare tutte le scarpe dei clienti e che il direttore stava perdendo la testa davanti a un numero inverosimile di calzature. Si arrivò al punto di verificare se la stanza n. 21 non fosse stata per caso affittata a *due* infelici, ciascuno dei quali senza una gamba, anziché a un cliente solo e sano. Ne risultò una spaventosa confusione di scarpe e una divertente eccitazione che fecero di me il protagonista incontrastato del veglione, il re della festa.

---

*ti scaldati dalle conversazioni che sono seguite, che hanno sostituito al linguaggio ufficiale le versioni a cuore aperto dei motivi che avevano determinato la concessione della onorificenza.*

*Ho parlato tra l'altro ai presenti del religioso raccoglimento di Ferlet davanti ai monumenti dell'antica Roma, nel corso di un giro turistico nella nostra capitale che facemmo insieme alcuni anni fa; della sua emozione nel percorrere la Via Appia che gli riportava in una atmosfera corale le vestigia di un passato che egli, nelle difficili ricerche condotte nella sua terra, l'Ardeche, era abituato a scoprire frammento per frammento.*

*E al momento del brindisi, tutti, ne sono certo, avevano la convinzione che i saloni dell'Ambasciata ospitavano quel giorno uno dei più autentici amici dell'Italia.*

*Ancora rallegramenti di tutto cuore Monsieur Ferlet!*

**Mario CASACCI**

# I NATALI DI ALLORA

I Natali di *allora* erano infinitamente più belli. Sì, nello scorcio dell'anno del Signore 1961, io, don Albert, dichiaro fermamente che i Natali d'adesso non hanno nulla a che fare con i Natali di una volta. Già, prima di tutto, non c'era 25 di dicembre senza sole. Adesso, a forza di non rispettare nulla, accettiamo magari un Natale con contorno di abbondanti radioattività atmosferiche, con pioggia, nebbia e la fanghiglia. E notate che allora, al tempo del sole, avevamo pressappoco trent'anni; e ne abbiamo ora quasi il doppio, e le radioattività ci fanno male, molto di più dell'umidità, la nebbia ci fa tossire e le scarpe, che costano care, non sono più a prova d'acqua come erano quando, con diciotto lirette, si comprava un paio di stivaletti di vitello, ma di vitello così straordinario che non gli mancava che la parola.

C'era il sole; e pareva un sole bambino come Gesù, poiché era gentiletto e nuovo e allegro e bianco sui muri e sulle pietre, quasi uscisse allora dal bucato, senza l'ausilio dei reagenti chimici tanto in voga oggi. E si andava a spasso con una gioia cordiale e un mazzolino di ciclamini per la signora Gigetta. La signora Gigetta era bella come il Natale; franca e fresca nella sua casa calda (entro la stufa cuocevano certo delle mele, perché le stanze sapevano di zucchero e di pomo cotto): e accettava il mazzolino con un sorriso che era celeste come i suoi occhi, biondo come i suoi capelli, roseo come quel pochettino di pelle che palpitava su dalla scollatura.

E il tacchino, amici miei, ve lo ricordate il tacchino? I tacchini d'oggi, in confronto di quelli d'allora sono bestiacce sguaiate che allettano il compratore, allineati sul marmo delle botteghe, mostrando la loro nudità fredda, livida e impudica. Ho l'impressione che, a quei tempi, i tacchini nascessero cotti, ben dorati e unti, come la serva li portava in tavola. Ed erano tacchini sani, non contagiati da radiazioni atmosferiche. Ne potevo mangiare allegramente dei pezzi omerici, mentre adesso, se, per amore del *pendant*, dopo aver divorato mezzo petto di dindo, do l'assalto a quell'altro mezzo, resto lì ingrullito, con un macigno sullo stomaco, e il più delle volte mi tocca celebrare il Santo Stefano tra lo spumeggiare di una limonata magnesiaca o un'oncia abbondante di olio di ricino. La modernità che ha pervertito la giovinezza col *cha cha cha* e col *jazz*, ha peggiorato anche i tacchini. Quando li vedo sul piatto, superbi delle mille e più lire al chilo che valgono, ho sempre paura di trovare nella loro pancia, al posto del ripieno di castagne, un memoriale con la richiesta di un aumento della scala mobile.

E la famiglia dei miei Natali passati? Era raccolta e fusa come un blocchetto d'amore.

Io, magari, non andavo d'accordo con mio cugino; un'altra mia cugina con voleva sentir parlare della zia Prassede; la signora Ernestina, che stava al secondo piano della mia casa, non era fedele a suo marito tutte le settimane; il mio portinaio aveva cacciato fuori dalla portineria il suo impertinentissimo figlio che aveva sposato un'erbivendola, ciò che costituiva una vera *mésalliance;* ma nell'insieme ci volevamo bene tutti e la concordia regnava tra le pareti domestiche. Persino le persone di servizio erano fedeli, affezionate e premurose. Guardiamoci intorno oggi. Chi ce l'ha più in casa una mosca bianca? Investigate, entrate nelle famiglie, interrogate: la mosca bianca non si trova più.

Oh, Carlotta dei miei giovani anni, dove sei tu? Com'eri bella, il giorno di Natale, quando, con le maniche rimboccate sulle braccia sode, impastavi, tagliavi, assaggiavi i sughi della casseruola, rossa in viso come un pomodoro per aver troppo soffiato sul fuoco, con qualche pulviscolo d'onesta cenere sui capelli, prospera e di gran ventre, come le oche nei cortili delle fattorie.

Non ci sei più, Carlotta! Sei sparita dal quieto orizzonte domestico, portandomi via alcune tovaglie di Fiandra, che mi erano carissime, e mi facevano fare una figura fiorita al pranzo Natalizio, quando invitavo con tenerezza qualche persona autorevole.

E poi, allora, c'era la mamma. Ella era l'anima della casa e il giorno di Natale era il giorno veramente suo. Che dolcezza c'era nel suo sorriso, e come la mia casa diveniva la casa delle case. Ora la mamma non c'è più. Ed è questo un Natale solitario, imbronciato, con cibi senza sapore, parole senza calore.

* * *

Fra trent'anni, qualcuno, che non sarà certo don Albert, dirà: — Non seccatemi col vostro Natale! Lo chiamate Natale, questo del 1991? Mi sembrate ciechi che parlino di arcobaleno, sordi che discorrano della IX sinfonia! In verità io vi dico che i veri Natali sereni, perfetti, intimi, squisiti, erano quelli che abbiamo goduto intorno al 1961. Tempi stupendi! Già la famiglia non era disfatta come adesso. Allora l'autorità paterna contava; e i ragazzi erano ragazzi davvero e amavano i trenini di latta verniciata, le pupe che chiudono gli occhi, le pistole, i fucili, i mitra, anche se non potevano scansare gli avvelenamenti atomici. E i giovani? I giovani, signori miei, sapevano veramente cosa volevano. Io, per esempio, sono stato giovane, veramente giovane, gaio come un grillo e non immusonito, utilitario, arso da febbri politiche, letterarie e cinematografiche come siete voi. E per il pranzo di Natale non si dovevano profondere patrimoni interi come ci tocca ora. Con sole duemila lire o giù di lì, si comprava un tacchino superbo, da poter mangiare a crepapelle tutti; e ne restava per la colazione fredda di Santo Stefano. E i panettoni? Riapparivano dopo la seconda guerra mondiale e parevano più saporiti di prima. Non come quelli di adesso che sanno di fumo, mancano di zucchero e si impiantano come spugne entro lo stomaco. Già la cucina contemporanea è una chimica bestiale e velenosa, paragonata a quella del mio dolce Maggio.

Poi, queste maledette risse politiche. Ai miei tempi si vedevano sì, bandiere rosse, bianche e nere, e qualche volta correvano scariche di mitra con il morto: ma la società si sentiva solida sulle basi; non era, come ora, in questo torbido 1991, sull'orlo della rivoluzione generale. Che voglia si può avere d'assiderci al desco natalizio, mentre non si sa se, domani, saremo messi al muro e fucilati dai rivoltosi. Oh che nostalgia di quel mondo di trent'anni fa, dolce, fraterno, quando a Natale tutti si stava in casa (meno quelli che non avevano casa, perché c'era scarsezza di appartamenti); si stava tutti in casa, ripeto, e le donne non era sfacciate come adesso, e non vestivano nude, ma non ti facevano vedere che le gambe, la schiena, i seni, qualcosettina d'altro, e niente più, e amavano i piaceri garbati, intimi e le danze patetiche che usavano allora, il *cha cha cha*, il *jazz*, erano tutta una grazia di movenze, una incipriatura da far pensare al delicato settecento dipinto sui ventagli.

* * *

E, così, sempre, il Natale è stato, è e sarà la festa che una volta era tanto bella, e adesso invece, mio Dio, come s'è intristita e svuotata d'ogni poesia. Perché trent'anni prima, avevamo i baffi biondi o bruni, e avventure ed amori e tanto avvenire davanti a noi: e allora sì che era facile fare un buon Natale! Tanto più facile ripensandoci ora, trent'anni dopo.

**don Albert**

AGLI
ABBONATI ED ALLE
LORO FAMIGLIE

**BUON NATALE**
e
**BUON ANNO**

da

**"VOCI DELLA ROTAIA"**

Il Presepio monumentale della Basilica dei S.S. Cosma e Damiano (Particolare). Il Presepio che misura m. 15 x 9 x 7, è per la maggior parte opera di artisti del '700 (Schettini, Sammartino, Vassallo, Gori, Mosca, Celebrano, Vaccaro): è un tipico esemplare della scuola napoletana, come napoletani sono gli usi e costumi riprodottivi. Ogni oggetto è riprodotto nei materiali reali, i mattoni delle costruzioni sono in cotto, il mobilio in legno, le armi in metallo.

Una tipica modernissima interpretazione del Presepe. Per i ferrovieri che lavorano sulla linea, lontani da casa, anche nel giorno di Natale, il Cristo nasce nel loro spirito e quindi fra loro. La versione è audace, ma anche essa mistica e carica di suggestione. Fu realizzato nel '60, su un'idea di Mario Sarrocco del Serv. Approvvigionamenti, e vinse il 1° premio del concorso per i Presepi romani.

# UNA FERROVIA PER GUIDO TALLONE

**DAI NOSTRI INVIATI**

Guido Tallone a bordo della sua locomotiva

**Alpignano (Torino),** *ottobre*

E' proprio vera la notizia appresa in viaggio dall'amico e collega Ernesto Spegis?

Ma sì: nel parco d'una antica casa patrizia del contado torinese, si stende avanti a noi un centinaio di metri di binario, su massicciata perfetta, sul quale fuma una vera locomotiva F. S.: matricola 829.001, classe 1900. Officine di Saronno su licenza germanica; lucidissima, intatta in ogni particolare, efficiente.

Un pittore di fama, Guido Tallone, il padrone di casa, ci accoglie con grande signorilità, in tenuta di macchinista, con una compiaciuta battuta di spirito: «Se Gino Bechi ha i suoi modellini ferroviari, io ho voluto avere un treno vero!».

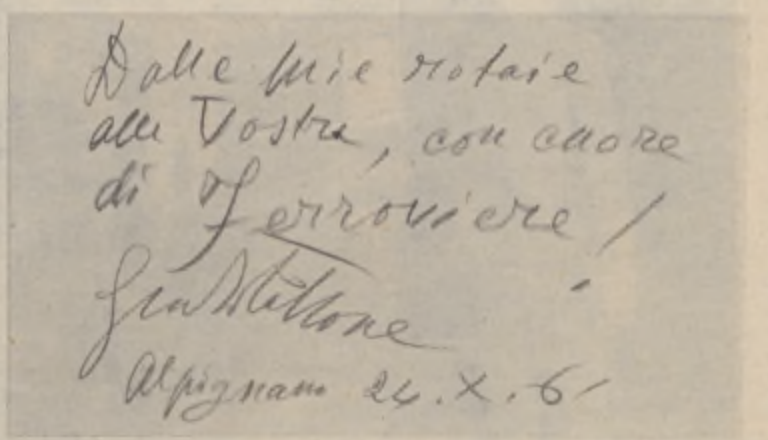
E' così.

Guido Tallone è un innamorato, addirittura un patito, di ciò che sa di treni e di ferrovie; da ragazzotto gli fu sempre negato un trenino e lui giurò a sé stesso che, se avesse fatto fortuna, una locomotiva «vera» se la sarebbe proprio comprata. Ed ora la bella macchina è lì, irreale in questo parco padronale.

Tallone, ripetiamo, si sente ferroviere e quando lo chiamiamo «Maestro» com'è di uso nella repubblica delle arti, vuol subito precisare che accetta l'appellativo solo se glielo diamo, noi ferrovieri, come macchinista, nel nostro gergo.

Ama i treni sfreccianti nella notte, i grandi espressi come i merci sonnolenti, impreca contro gli automobilastri che suonano il clacson ai passaggi a livello chiusi e non sentono l'antica e sempre nuova poesia della vaporiera, sosta estatico innanzi ad un posto di blocco dalle mille leve, davanti ad un vecchio apparato Morse e adora il profumo di certi nostri ambienti: stufe di ghisa alimentate con carbone a vapore, sentore di gabbani madidi di pioggia, traverse iniettate, puzzolenti lanterne.

Moltissimi suoi quadri di soggetto ferroviario sono ormai sparsi nel mondo (rimpiange accorato un suo quadro «Sur le rapide» venduto anni addietro e che ora vorrebbe riavere ancora ad ogni costo), mentre il suo carnet è già zeppo di «momenti»



Il pittore-macchinista a colloquio col nostro inviato

analoghi che tradurrà presto sulla tela.

Artista affascinante ed affermato, brillante uomo di mondo, esteta, viaggiatore perpetuo, parla con affetto sincero e commosso dei suoi amici più cari: i ferrovieri.

Ora « vuole » ancora (« almeno », dice) una 640. L'avrà. Tempesta di telegrammi un suo amico, nostro Direttore Centrale agli Approvvigionamenti; per comperare una locomotiva o per avere un fanale « così e così ».

Per l'armamento ha voluto servirsi d'un nostro appaltatore specializzato, il geometra Guido Olgiati di Torino, che l'ha servito come se fosse previsto il collaudo dell'opera da parte del più arcigno dei nostri ingegneri collaudatori del Servizio Lavori.

Ci fa ora da guida in una incomparabile tipografia d'arte, nota in tutta l'Europa, e così conosciamo anche il fratello « Mastro stampatore », lodato da Luigi Einaudi e dagli intenditori di belle stampe.

Famiglia d'aristi, bella gente, innamorata delle cose belle. In uno slancio improvviso, d'istinto, gli infiliamo all'occhiello il nostro distintivo di anziano della rotaia. Ci abbraccia, sinceramente, profondamente commosso per questo pezzetto di metallo qualunque, che per lui vale quasi un « Nobel ». E' perché « lo abbiamo capito ».

**M. TOSCANI ed E. DE PAOLI**

## "I FERROVIERI CORTESISSIMI 1961"

**A conclusione della 2ª edizione della « Campagna della cortesia » bandita dal Comp.to di Ancona, sono stati premiati i sei Agenti delle Stazioni e del Personale Viaggiante che avevano ricevuto il maggior numero di segnalazioni da parte dei viaggiatori. Eccone i nominativi: Igino Bianchi, frenatore del D.P.V. di Pescara; Beniamino De Vero, ausiliario di stazione di Pesaro; Osvaldo Galeazzi, conduttore del D.P.V. di Ancona; Mario Gradogna Capo Stazione P.le di Grottammare; Concezio Solino, conduttore del D.P.V. di Ancona e Giovanni Squillacciotti, conduttore dipendente dalla Divisione Movimento di Reggio Calabria.**

**I « cortesissimi » hanno ricevuto dal Direttore Comp.le di Ancona, un premio di L. 25.000 cadauno, messo a disposizione dalla Direzione Generale. (A.R.)**



# CESSIONE DEL QUINTO: PROBLEMA DI SEMPRE

Tra le pietre miliari della vita economica di ogni dipendente statale spiccano quelle dello scatto di stipendio, della promozione, degli arretrati e... ahimè, quella della cessione del quinto.

E' un fatto d'oggi come di ieri (la legislazione che riguarda il credito ai ferrovieri risale a una legge del 1902) quello concernente la cessione di una parte dello stipendio per procurarsi una somma ragguardevole con cui fronteggiare spese ingenti o impreviste. Quanti figli hanno avuto una dote, un corredo, una laurea grazie a questa operazione? Quante situazioni difficili e impreviste è stato possibile superare a mezzo di questo straordinario finanziamento? Parafrasando il noto ammonimento evangelico potremmo davvero dire: chi non ha mai fatto una cessione scagli la prima pietra.

E' un grosso debito la cessione, un debito che si trascina per anni: per cinque e a volte per dieci. Eppure, in attesa di tempi migliori, di tempi in cui ognuno sarà in grado di trarre dal proprio stipendio una quota mensile da destinare al risparmio, la cessione costituisce un motivo di sicurezza, di garanzia di fronte all'imprevisto, o comunque di fronte ai giorni prevedibili delle « grandi spese ».

Per chi non possiede altra risorsa che il proprio lavoro è pressochè impossibile procurarsi una forte somma attingendo alle normali fonti di credito; e laddove si cerca di attingere privatamente a fonti più o meno « straordinarie » si trovano condizioni difficili, esose, inaccettabili. E' vero: in questi ultimi anni sono fiorite le iniziative private per la creazione di organismi che offrono crediti « larghi e tempestivi » ai lavoratori in genere, e ai dipendenti statali in particolare. Ma chi vi ha fatto ricorso ha potuto vedere di quali astronomici interessi vengono gravate le somme prestate: trenta, quaranta e fino al cento per cento ed oltre di interesse.

Ben preferibile, allora, ben più equa, ben più morale, la cessione del quinto, offerta a condizioni infinitamente più vantaggiose e che comporta una restituzione effettivamente frazionata in un lungo periodo, sì da non gravare insopportabilmente sul bilancio mensile delle nostre famiglie.

Numerosi Istituti ed Enti, come noto, si applicano alle concessioni di mutui contro cessione del quinto dello stipendio o salario: tra questi vogliamo ricordare l'Istituto di Previdenza e Credito delle Comunicazioni e le Casse di Risparmio operanti nel settore, delle quali un numeroso gruppo si avvale della collaborazione dell'Istituto Finanziario del Lavoro, fondato nel 1927 con il programma di organizzare razionalmente l'importante settore anche dal punto di vista sociale e che per l'attività che ha svolto e svolge tuttora si è guadagnato la stima e la fiducia di una larga ed affezionata clientela in tutta Italia.

Richiesto da più parti di dare le proprie prestazioni anche alla benemerita categoria dei ferrovieri l'Istituto oggi ha di buon grado aderito: non certo per far concorrenza all'Istituto Nazionale di Previdenza e Credito delle Comunicazioni ma per collaborare con esso onde poter soddisfare tutte le domande di mutuo sia quinquennale che decennale, nonchè di piccoli prestiti di cui alla legge del 29-6-1960 n. 656, alle più favorevoli condizioni consentite dal mercato monetario, che sono proprio quelle praticate dalle Casse di Risparmio.

L'Istituto Finanziario del Lavoro che ha la sua sede centrale a Roma in Piazza San Lorenzo in Lucina, 4 (tel. 674.396 - 672.864 - 672.351) corrisponderà gratuitamente con tutti i lettori di « Voci della Rotaia », rispondendo sollecitamente ai quesiti che gli verranno rivolti circa il servizio delle cessioni stipendio e salario, e dei piccoli prestiti previsti dalla legge 656.

**Mario Casacci**


*Istituto Finanziario del Lavoro*

**Fondato nel 1927**

**Roma - Piazza San Lorenzo in Lucina n. 4**
**Telefoni 674.396 - 672.351 - 672.864**

**alle condizioni più favorevoli**

CESSIONE DEL QUINTO QUINQUENNALE E DECENNALE

**preventivi senza alcun impegno o spesa - massima celerità - si accordano anticipazioni - non occorre documentare la richiesta del mutuo**

PICCOLI PRESTITI A DIPENDENTI STATALI

**(Legge 656 del 1960)**

**dell'ammontare di una mensilità di stipendio scomputabile in 12 rate mensili con trattenuta a ruolo liquidazione immediata**

# Lettere al Giornale

## SPORTELLI, NON BARRICATE

Riceviamo e pubblichiamo:

« Le Ferrovie dello Stato stanno affrontando grossi problemi di rinnovamento del materiale rotabile e dell'armamento che comportano spese di miliardi e miliardi. Io vorrei richiamare l'attenzione su una questione in apparenza assai secondaria, ma che ha una sua importanza in quanto riguarda direttamente i rapporti col pubblico.

Si tratta degli sportelli delle biglietterie.

Sono stato a Trieste. Stazione rinnovata, fresca di vernici, luccicante, ma gli sportelli della biglietteria sono quanto di più assurdo si possa immaginare. La vetrata è in parte trasparente, in parte opaca, cosicchè il viaggiatore riesce a vedere dell'impiegato solo una porzione, che va dalla cintola alle spalle, ma la faccia no. All'altezza del volto c'è non un'apertura, ma una grigliа metallica del tipo di quelle che assicurano la ventilazione ai motori delle automobili; all'altezza delle mani c'è una ruota sulla quale si depone il denaro e, l'impiegato, con un mezzo giro della stessa prende il denaro e con altro mezzo giro porge il biglietto e il resto.

Praticamente, nessun contatto diretto è possibile tra pubblico e personale: le operazioni risultano rallentate e il viaggiatore prova il disagio psicologico di parlare ad uomo decapitato.

Sono stato a Cervia. Qui l'impiegato è visibile, ma il denaro e il biglietto possono essere fatti passare solo lateralmente in uno sportello che impedisce la introduzione diretta.

Non vi sembra controproducente tutto ciò?

Molto più razionale appare la sistemazione della biglietteria di Roma Termini che imita gli sportelli bancari, con cristalli trasparenti e ampie aperture.

Se pure è necessario che gli sportelli possano essere chiusi, non occorre per questo ridurli a una stretta fessura per il denaro e a un buco tondo per la voce, come avviene nella maggior parte delle stazioni ». Cordiali saluti **prof. Erio Tampieri - Via San Vitale, 126 - Bologna.**

*N.d.D. - Il famoso « colloquio » fra personale e utenti, che le Relazioni Pubbliche predicano, si realizza agli sportelli per una buona parte. Ma il colloquio si gela in partenza, allorchè viene tentato nelle condizioni riferite dal nostro lettore: tanto vale parlare ad un robot o ad un muro. A tutti i Servizi interessati, Affari Generali, Commerciale e Movimento, sottoponiamo perciò il problema, che ci sembra meritare ogni attenzione.*

## Televisori nelle sale d'attesa?

Riceviamo e pubblichiamo:

« Non sarebbe utile suggerire alle competenti Autorità Ferroviarie l'installazione di televisori nelle sale di attesa delle maggiori stazioni? In un primo momento si potrebbero installare nelle stazioni sede di Compartimento ed in seguito nelle altre con più intenso movimento di viaggiatori. Si riuscirebbe, credo, a dare alle sale di attesa, spesso così tetre, un volto moderno e confortevole. Grazie all'ospitalità ». **Pietro Mandare, Capo Stazione Titolare di Napoli Marittima.**

## Zoofilia = gentilezza d'animo

La Sezione Provinciale dell'Ente Nazionale per la Protezione degli Animali di Parma, ci scrive: « Il giorno 21 settembre 1961, giornata particolarmente afosa (temperatura di 31 all'ombra), nelle prime ore pomeridiane allo scalo « B » della stazione di Parma, gli Agenti Ariosto Albanelli, Antonio Pagnani e Vinicio Zappi del Compartimento di Bologna, si resero conto che in un vagone in sosta proveniente dalla Jugoslavia, 6 quadrupedi davano segni di irrequietezza, evidentemente tormentati dalla sete. Vista l'impossibilità di aprire i carri vincolati a dogana, con una corda ed un secchio di plastica riuscivano, con non poche difficoltà ed acrobazie, a dare da bere agli animali. L'Ente ha provveduto a segnalare gli interessati al Direttore Compartimentale di Bologna perchè si compiaccia elogiare i propri dipendenti per l'atto di gentilezza compiuto, e ha messo a disposizione dei tre Agenti la somma premio di lire tremila ciascuno».

## Lettera non firmata

Un macchinista di Paola che conserva l'anonimo, ci scrive lamentando che non tutte le colonie F.S. funzionino bene e augurandosi che ciò non valga almeno per quelle citate nel nostro articolo pubblicato nel n. 9 di settembre u.s.

In particolare, egli si riferisce alla colonia di Acerno, nella quale avrebbe trovato il suo bambino in pessime condizioni di pulizia, non curato da alcuno in quanto a pratiche igieniche. Né gli riuscì di farsi almeno ricevere dalla Direttrice.

Noi esprimiamo stupore per le deficienze lamentate e teniamo a far rilevare come il nostro servizio di reportage riguardasse solo le colonie visitate dai nostri inviati e chiaramente citate: e confermiamo la veridicità del nostro resoconto. Gli stessi inviati, che hanno avvicinato centinaia di bambini, hanno pure potuto ovunque constatare che la loro pulizia personale era molto curata. In tutte le colonie che essi hanno visitate i bambini si lavavano accuratamente sotto la sorveglianza delle vigilatrici non meno di tre volte al giorno. Nelle colonie montane la doccia ha luogo due volte alla settimana ed è in tale occasione che si provvede al cambio della biancheria personale. La frequenza del cambio della biancheria è naturalmente in relazione all'entità del corredo che il bimbo porta con sé. Si ritiene peraltro che il ragazzo dagli 8 anni in su sia in grado di prendere l'iniziativa di cambi più frequenti, quando ciò sia necessario.

Se il nostro interlocutore avesse avuto la cortesia di firmare la sua lettera, ne avrebbe ottenuto la riproduzione integrale su « Voci », magari previa soppressione — se lo desiderava — della firma, a nostra cura e sotto la nostra responsabilità, secondo quanto abbiamo più volte ripetuto.

Ma così stando le cose non possiamo, seppure con rincrescimento, derogare ad una nostra norma assai rigida e dobbiamo limitarci alla presente sintetica segnalazione all'Opera di Previdenza e al Direttore del Servizio Personale.

## Ancora sulla "Pontremolese"

Dal nostro Corrispondente di Firenze riceviamo:

« Egregio sig. Direttore, desidero replicare brevemente e (tengo a dirlo) con tutta serenità alle malevoli ed irose espressioni usate nei miei riguardi dall'estensore delle «obiezioni sulla pontremolese», apparse nel numero di novembre a proposito del mio discusso servizio: e tengo a precisare che, per i comprensibili motivi di spazio, limitai la descrizione della linea ai caratteri generali ed ai principali aspetti della medesima, curando, tuttavia, di porne in risalto l'importanza e di far conoscere ai lettori alcune curiosità storiche riferentisi alla costruzione dei relativi tronchi. E' ovvio che un'approfondita illustrazione della pontremolese avrebbe richiesto un più ampio servizio, considerato anche che una concentrata ed arida elencazione di dati statistici e di impianti di vario genere, priva dell'opportuno contorno di qualche nota di colore, avrebbe finito col distrarre l'attenzione e l'interesse dei lettori. Tralascio infine ogni commento circa gli attributi conferitimi dall'autore delle obiezioni sembrandomi più che sufficiente, in proposito, il contenuto del corsivo redazionale pubblicato nella circostanza. Ringrazio e porgo i miei più distinti saluti.

Dev.mo **Alberto d'Errico** ».

---

**Torino — Nella saletta del Collegio degli Ingegneri Ferroviari di Porta Nuova, ha avuto luogo la cerimonia per la consegna delle borse di studio istituite per i figli dei Medici di Reparto delle F.S. I premiati sono stati: per il gruppo Università il dr. Giovanni Valerio Piana, figlio del Medico di Reparto di Casale Monferrato, laureatosi con la media di 30 e lode; per il gruppo Scuola Media Superiore la sig.na Angela Savoini, figlia del Medico di Reparto di Fara Novarese, con la media scolastica dell'8,6/10 ed il signor Armando Vanni, figlio del Medico di Reparto di Sommariva Bosco, con la media scolastica dell'8,5 su 10. Sono stati infine segnalati altri sette giovani, tutti particolarmente meritevoli per l'ottimo profitto dimostrato negli studi**

# COME CI VEDE
## LA STAMPA

*Il piano di investimenti per le F.S., in corso di approvazione da parte del Parlamento, costituisce un avvenimento programmatico e legislativo che, se attuato nel previsto periodo decennale — ha scritto recentemente IL SOLE — varrà a rivoluzionare in bene tutto l'antiquato e spesso carente apparato ferroviario del nostro Paese, ponendolo tra l'altro in condizioni di parità rispetto alle altre reti europee e facilitando quindi la formazione di un unico sistema ferroviario nell'ambito del MEC.*

*Lo stesso giornale, in un altro articolo che esaminava il Piano Decennale nel quadro del riassetto dell'Azienda, ha affermato che esso contribuirà, mediante l'ammodernamento delle attrezzature, al risanamento della gestione, tanto più che, dopo aver riconosciuto in sede di discussione del bilancio l'insufficienza dei finanziamenti, il Parlamento, in sede di esame del Piano, ha elevato da 500 a 800 miliardi il « plafond » complessivo della spesa, la cui copertura era originariamente limitata ai primi 500 miliardi da spendere in tre anni.*

*Questa decisione è stata favorevolmente commentata da tutti i giornali che se ne sono occupati, compreso l'AVANTI!, che ha però criticato la mancanza nel disegno di legge di una chiara e completa indicazione sui criteri d'impiego dei fondi e sugli obiettivi del piano. Probabilmente, aggiunge il giornale, allo scopo di accelerare l'iter legislativo si è voluto evitare una lunga discussione sui dettagli delle opere programmate, ma in questo caso dovrebbe essere il Consiglio d'Amministrazione delle F.S., rivalutato nelle sue funzioni dal disegno di legge sulla riforma e l'autonomia dell'Azienda, a deliberare sull'impostazione e sulla realizzazione del piano esecutivo di spesa.*

*Per quanto riguarda la destinazione degli investimenti — che di questo si tratta in definitiva — molto è stato scritto in questi ultimi tempi sulla priorità di alcune opere o forniture rispetto ad altre, ma già alcuni giornali hanno cominciato a lamentare certe esclusioni. IL CORRIERE DELLA SERA, per esempio, ha favorevolmente commentata un'interpellanza parlamentare diretta a richiamare verso il Compartimento di Milano un maggior volume di investimenti in deroga agli orientamenti del Piano Decennale, ispirato a criteri generali che devono necessariamente tener conto della rete ferroviaria nel suo complesso. In sostanza il giornale ritiene che, per risolvere il problema ferroviario di Milano ed evitare che esso divenga più grave, non basta il raccordo fra la nuova stazione di Porta Garibaldi e Lambrate e il quadruplicamento dei binari sulla Milano-Monza. Il problema dei trasporti suburbani a Milano è stato esaminato anche da IL GIORNO in un servizio in cui si descrive come si viaggia sui treni operai, mentre LA STAMPA, da parte sua, ha posto in rilievo come il problema-chiave per lo sviluppo di Torino e di tutti i grandi centri come Milano, Roma e Napoli, è l'accesso dei treni alla città. Di fronte alle limitate possibilità di aumentare la frequenza e quindi il numero dei treni, anche a Torino occorre aumentare il numero dei binari o procedere alla « banalizzazione », all'uso cioè dei binari nei due sensi.*

*Un simile problema esiste anche per Roma, ma esso assume aspetti più urbanistici che ferroviari, per cui ha dato luogo a proposte estreme e fra loro inconciliabili. Come quella de IL TEMPO che concerne l'abolizione delle linee di penetrazione e la creazione di due stazioni periferiche a nord e a sud della città, in sostituzione di Termini che potrebbe essere « demolita », e l'altra proposta dell'UNITA' che sollecita invece l'utilizzazione delle linee di accesso e della cintura ferroviaria anche per i servizi urbani con opportuni adattamenti atti a conciliare un traffico misto e senza provocare turbamenti ai trasporti a grande distanza.*

*Occupandosi della situazione dell'Azienda quale si presenta alla fine del 1961, il giornale 24 ORE rileva che l'aumento delle tariffe viaggiatori e merci, attuato l'estate scorsa, non sembra abbia determinato contrazioni di traffico, pare anzi che nel complesso si sia registrato un moderato incremento dei trasporti nel primo periodo di attuazione del provvedimento. Poiché non è possibile nell'attuale situazione di mercato pensare a un ulteriore rialzo dei prezzi, per eliminare le insufficienze del bilancio, occorre rivolgersi al miglioramento e alla razionalizzazione dei servizi, ed in questa direzione il personale può recare un valido contributo, consolidando l'opinione diffusa nel pubblico che è generalmente incline a ravvisare nel « ferroviere » un complesso di elevate qualità.*

**Renato MATTONE**

# AVVISI

## CAMBI DI RESIDENZA

**254) Manovale Movimento,** Pasquale Imperio, stazione Sant'Eufemia Lamezia (Reggio C.), cambierebbe con p.g. Alessandria o tratta Alessandria-Alba-Bra-Cavallermaggiore. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere presso stazione Sant'Eufemia Lamezia, (Prov. di Catanzaro).

**255) Operaio qualificato,** Luigi Nicolosi, 32° Tronco L.E. Rho (Milano), cambierebbe con p.g. Comp.to Palermo, tratta Palermo-Messina, Messina-Siracusa e Palermo Trapani. Lascia alloggio 4 vani con riscaldamento e di recente costruzione e ne chiede altro di tre vani. Scrivere: Palazzine F.S. - Lucernate di Rho (Milano).

**256) Manovale Movimento,** Antonino Ventu, stazione Milazzo (Messina), cambierebbe con p.g. qualsiasi località Comp.to Firenze. Lascia alloggio due vani e accessori in cambio di altro.

**257) Cantoniere,** Francesco De Santis, 15° Tronco Monza (Milano), 1. a Squadra Sesto S. Giovanni, cambierebbe con p.g. Comp.to Ancona, possibilmente tratta Fabriano-Terni o Perugia-Terni. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Stazione Sesto San Giovanni (Milano).

**258) Alunno a.p.,** Alfredo Sposito, stazione Genova Sampierdarena, abilitato tutti servizi, cambierebbe con p.g. stazioni Napoli o Roma loco. Non lascia né chiede alloggio.

**259) Aiuto Macchinista,** Giuseppe Geria, Dep. Locomotive Reggio Calabria, cambierebbe con p.g. località: Milano, Genova, Bologna. Lascia e chiede alloggio. Scrivere: Via Bligny 5/5-Rione S. Caterina - Reggio Calabria.

**260) Alunno d'Ordine,** Rodolfo Cetorelli, stazione Savona Letimbro, abilitato tutti servizi, cambierebbe con p.g. Comp.ti Roma, Firenze, Ancona, Napoli. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Stazione F.S. Savona Letimbro.

**261) Usciere,** Armando Romano, Segreteria Compartimentale Napoli, cambierebbe con p.g. Comp.i Milano o Roma. Lascia e chiede alloggio F.S. - Scrivere: Via Zara, 20 - Napoli, oppure presso Segreteria Comp.le, Via S. Lucia, 81 - Napoli.

**262) Cantoniere,** Vito Di Gianni, residente Foggia, cambierebbe con p.g. Comp.to Ancona, possibilmente Fano, oppure Comp.i Bologna o Milano. Lascia e chiede alloggio. Scrivere: Casa Cantoniera Km. 1, via S. Severo - Foggia.

**263) Conduttore,** Gerardo Muscolo, Dep. Pers. Viaggiante Catanzaro Lido, cambierebbe con p.g. Depositi Compartimentali Roma, Firenze, Genova, Ancona e Venezia. Lascia e chiede alloggio 4 vani e accessori F.S. - Scrivere: Via Crotone, 3 - Catanzaro Lido.

**264) Manovale Trazione,** Saverio Rossi, Deposito Locomotive Milano Centrale, cambierebbe con p.g. Compartimento Napoli di qualsiasi Servizio. Non lascia né chiede alloggio Scrivere: presso Dep. Loc. Via E. Breda, 149 - Milano.

**265) Manovale Movimento,** Francesco Capurso, stazione Palagianello (Bari), cambierebbe con p.g. Compartimento Ancona, tratta Pescara-Ancona-Rimini. Lascia alloggio F.S. 3 vani e accessori e ne chiede altro, oppure Casa Cantoniera vicinanza stazione o casa privata accogliente. Scrivere: Stazione F S - Palagianello (Prov. Taranto).

**266) Manovale Movimento,** Vincenzo Annoni, stazione Genova Brignole, addetto servizio manovra, cambierebbe con p.g. qualsiasi impianto Compartimento Napoli. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Via Carlo Barabino, 28/12 - Genova.

**267) A. Macchinista,** Luciano Melli, Deposito Locomotive Bolzano, addetto permanentemente mansioni amministrative, cambierebbe con A. Applicato o Aiutante località: Verona, Mantova, Trento, Brescia, Vicenza o Bologna. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Via Mantovana, 28 C - Verona S. Lucia.

**268) Cantoniere,** Bruno Girardi, Tronco 33° Milano Smistamento, cambierebbe con p.g. Comp.to Verona, stazioni P.N. o P.V. Lascia alloggio 3 vani e accessori e ne chiede altro. Scrivere: Casello F.S. - Rugacesio-Limito (Milano).

**269) Capo Gestione 1° Classe a.p.,** Michele Lipari, in servizio nel Compartimento di Milano, cambierebbe con p.g. o amministrativo di grado inferiore, Comp.to Palermo. Non chiede né lascia alloggio. Scrivere: Via S. Luigi, 17 - Arona (Novara).

**270) Cantoniere,** Nello Barbini, 12° Tronoco, 4° Cantone Stresa (Milano), cambierebbe con p.g. Compartimenti Roma o Firenze. Lascia Casa Cantoniera 4 camere, acqua, luce, posizione splendida Lago Maggiore. Scrivere: presso Stazione Stresa (Novara).

**271) Alunno d'Ordine a.p.,** Antonino Sparvieri, stazione Roma Termini-Ufficio telegrafico, abilitato tutti servizi, cambierebbe con p.g. o superiore Comp.to Ancona, tratta Ancona-Pescara. Non lascia né chiede alloggio.

**272) Capo Stazione 1ª Classe a.p.,** Mario Doljak, stazione Cengio (Savona), Comp.to Torino, cambierebbe con movimentista linee: Cesenatico-Termoli; Sapri-Reggio Calabria o Ventimiglia-La Spezia. Scrivere: Via Val Bormida, 12/9 - Cengio (Prov. Savona).

**273) Manovale Movimento,** Gennaro Marzano, stazione Pietraligure (Comp.to Genova), cambierebbe con p.g. Comp.to Napoli. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Stazione F.S. - Pietraligure (Prov. Savona).

# NOTIZIARIO DI VILLA PATRIZI

## AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione dell'Azienda, nelle ultime riunioni di novembre, ha deliberato l'effettuazione di numerosi lavori per un importo complessivo di oltre 1.630 milioni ed ha approvato molteplici forniture di mezzi e materiali per circa 5.240 milioni di lire.

Da segnalare:

— la sistemazione dei Fabbricati Viaggiatori e di altri impianti della stazione di Genova Brignole e della stazione di Bardonecchia;

— la costruzione di 10 fabbricati per complessivi 140 alloggi per il personale ferroviario di Milano Greco;

— l'ampliamento del sottovia al km. 246+449 della linea Ancona-Pescara;

— l'ampliamento dell'impianto di telecomando sulla linea Termoli-Foggia;

— l'acquisto di 5 automotori per manovra;

— la costruzione di 758 carri per il trasporto merci;

— la ricostruzione del rivestimento murario della galleria Foraporta, della linea Sicignano-Lagonegro.

— la costruzione in opera di un ponte mobile nella 1ª invasatura per navi-traghetto a Villa S. Giovanni.

E' stato inoltre approvato, fra altri provvedimenti di varia natura, anche il bando di concorso a 1 posto da Ispettore in prova fra laureati in Scienze Geologiche

* * *

Nel decorso mese il Consiglio di Amministrazione ha esaminato, esprimendosi favorevolmente, numerosi provvedimenti riguardanti il personale.

Fra i più importanti sono da segnalare:

**Avanzamenti:**

**a Direttore Centrale di 1ª Classe** dei Direttori Centrali ing. Edoardo DI TARSIA DI BELMONTE e dr. prof. Eleuterio BOGANELLI;

**a Direttore Compartimentale** dell'Ispettore Capo Superiore dr. ing. Giuseppe CAVAGNARO;

**a Direttore Centrale** degli Ispettori Capi Superiori dr. Aldo BISCOGLI, dr. prof. Lorenzo TOMASINI e dr. ing. Pietro FERRI.

**Retrodatazione** ai sensi dell'art. 5 della Legge 471/1958 di n. 3 promozioni conferite con decorrenze varie ad altrettanti dipendenti ex combattenti della guerra 1940-45 od assimilati.

**Graduatoria di merito** del concorso pubblico a 20 posti di Segretario tecnico I.p.

**Ampliamento** della sede del Dopolavoro di Cagliari.

**Soprassoldo giornaliero**: ai «gerenti» dei Fondi scorta degli Uffici e delle Divisioni Ragioneria; al personale in servizio in Alto Adige.

Il consiglio di Amministrazione si è pure pronunciato favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie ed ha esaminato, inoltre, vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riapertura di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio e riammissioni in impiego.

### SCAMBIO CONCESSIONI DI VIAGGIO

E' stato chiesto di conoscere se un dipendente che venga collocato a riposo nel corso dell'anno, possa ottenere le concessioni di scambio su ferrovie secondarie, cui avesse maturato il titolo nell'anno stesso prima del provvedimento di esonero, anche se ne faccia richiesta dopo aver lasciato il servizio.

Al quesito posto è stato risposto affermativamente, stabilendo che si può dar corso al rilascio di concessioni di scambio per ferrovie secondarie anche a favore di quei dipendenti che avendone maturato titolo nel corso dell'anno solare, ne avanzino richiesta, per l'anno stesso, dopo il collocamento a riposo, entro i termini di validità della concessione stabiliti dalle convenzioni di scambio (Circ. AG. 3.2/10049/11 del 27-10-1961).

### CONGEDO ORDINARIO

Fin dal 1959, in seguito alle continue lamentele da parte del personale dell'esercizio che non riusciva ad ottenere tutte le ferie ad esso spettanti, si disponeva, in via sperimentale per il 1960 e in via definitiva dal 1961, l'istituzione di appositi turni per il godimento di una parte del congedo dell'anno in corso e il collocamento in congedo, d'ufficio, nei primi mesi dell'anno, di coloro che non avevano fruito ancora delle ferie dell'anno precedente.

Dall'esame dei prospetti relativi alla situazione dei congedi, la Direzione ha ora constatato con viva meraviglia e con molto rammarico che, nonostante i ripetuti inviti e raccomandazioni rivolti in più riprese, la situazione stessa non tende affatto a migliorare.

Infatti, alla fine settembre 1961 il Servizio Materiale e Trazione doveva ancora smaltire limitatamente al predetto personale dell'esercizio, n. 55.565 giornate del congedo del 1960 rinviato al 1961, il Servizio Impianti Elettrici n. 20.842, il Servizio Lavori e Costruzioni n. 5.391, i Servizi Movimento e Commerciale e del Traffico n. 55.059, senza contare poi che alla medesima data dovevano ancora essere smaltite n. 1.960.954 giornate in conto 1961.

Se ne è pertanto dedotto che i dirigenti locali competenti ad accordare i congedi non hanno affatto ottemperato alle precise disposizioni impartite dal 1959 in poi e da ultimo con la circolare n. P.2.3.1/19800/34.9 C.16 del 17 giugno 1961.

Proprio in questa ultima disposizione si faceva rilevare che le ferie che a fine anno vengono rinviate all'anno successivo, essendo circa un terzo del carico iniziale, entro il primo quadrimestre di ogni anno dovrebbero quasi tutte essere smaltite, tanto più considerato che ad esse deve essere data precedenza assoluta su quelle dell'anno in corso.

Pur riconoscendo che l'applicazione del nuovo orario di lavoro determinando una insufficienza del personale in servizio non ha favorito l'attuazione delle norme in questione, la Direzione ritiene tuttavia ingiustificato che, a fine settembre, non sia stato ancora possibile far fruire il congedo arretrato spettante al personale mentre alla stessa data risultano accordate ben 1.506.340 giornate relative all'anno in corso.

Premesso tutto quanto sopra, è stato disposto che, entro il 15-20 dicembre c.a. sia provveduto a sfogare d'autorità tutte le giornate di congedo in conto 1960 che alla fine del corrente anno, se non accordate, cadrebbero, come è noto, in prescrizione. (Circolare P.2.3.1/24600/34,9C.16 dell'8-11-1961).

# VISITA A VALMELAINA

Il nuovo quartiere romano dei ferrovieri sorge ai limiti di Monte Sacro lato ovest su circa 110.000 mq. di terreno acquistato dall'Azienda nel 1958.

La zona ha un andamento altimetrico particolarmente felice in quanto, dopo un tratto pianeggiante prospicente la Via di Val Melaina, sale in leggero declivio sino a raggiungere un falsopiano a quota più alta di circa 30 metri.

Su quest'area sono sorti con sorprendente celerità ben 58 palazzi, ubicati in parte nella zona più alta, altri nel tratto di declivio ed i rimanenti sul piano della strada di Val Melaina: disposizione che consente a tutti i fabbricati la più ampia libertà di visuale e la migliore esposizione al sole.

Nei palazzi sono ricavati 1238 appartamenti da 3 e 4 camere, più servizi.

L'area che comprende il nuovo quartiere, era totalmente priva di strade e di fognatura, elettricità, acqua, gas, telefono ecc.

Ebbene, in soli due anni, contemporaneamente al sorgere dei fabbricati, tutti questi servizi sono stati costruiti e resi efficienti.

Oggi si hanno strade asfaltate, marciapiedi, recinzioni, fognature, illuminazione tipo olimpico, un particolare acquedotto con acqua abbondante, completa rete di gas e dei telefoni e ben 151 negozi che rendono autosufficiente il quartiere.

Molte delle 650 famiglie che già occupano il nuovo quartiere ci hanno confessato di essere state preoccupate nel lasciare Viale della Regina e Via Libia, ove abitavano vecchie case, ma in zone centrali; ora invece apprezzano le nuove dimore ed i vantaggi dell'aria, del sole, della tranquillità e della casa moderna con tutti i servizi.

In effetti, questi alloggi si compongono di ampie camere tutte esterne, con balconi, bagno, cucina, termocentrale, ascensori e quanto altro ormai si addice ad una abitazione fuzionale e moderna.

Presto nel quartiere si avranno altre attese realizzazioni come il centro sportivo (campi di tennis, bocce, pattinaggio ecc.) su una area di circa 3.300 mq.; un Centro Assistenza Sociale con ricreazione, la messa a dimora di alberi d'alto fusto nelle zone attualmente a prato verde, il prolungamento della linea ATAC 137, che dovrebbe allacciare il nuovo quartiere a Roma Termini.

Visitiamo alcuni alloggi e troviamo tutto lindo e pulito, pavimenti lucidissimi, mobili nuovi e moderni, (molte famiglie hanno colto l'occasione per rinnovare quasi tutto), famiglie felici di fare ammirare la propria casa, arredata quasi sempre con gusto; perfino gli anziani già in pensione sembrano ringiovaniti. Merito della nuova casa? dello ambiente sano ed arioso? della serenità e tranquillità? Forse un po' di tutto.

**Carlo GHERARDI**

# 4 RAGIONI PER PREFERIRE Agipgas

*il gas liquido del sottosuolo italiano*

## ARRIVA SUBITO NON SPORCA LE PENTOLE DURA PIU' A LUNGO E' USATO DA PIU' DI TRE MILIONI DI FAMIGLIE

**È più economico in cucina per il suo alto potere calorifico e il grado elevatissimo di purezza. ● Attraverso una rete capillare di distribuzione costituita da oltre 15 mila rivenditori arriva anche nei più piccoli paesi italiani. ● È sottoposto a controlli costanti e scrupolosi che ne garantiscono la quantità e la qualità.**

## OLTRE TRE MILIONI DI FAMIGLIE ITALIANE CUCINANO GIORNALMENTE CON AGIPGAS

# Un rilancio per le attività culturali

Il mese scorso si è svolto a Torino l'annuale Convegno Nazionale dei Delegati Compartimentali per la Cultura.

L'ordine del giorno del Convegno prevedeva, quest'anno, oltre alla consueta relazione delle attività 1961 e compilazione del Calendario per lo anno 1962, anche la discussione di una serie di questioni di fondo riguardanti la nuova impostazione organizzativa del settore, che l'Ufficio Centrale aveva sollecitato, fin dal luglio scorso, mediante una circolare programmatica diffusa su scala nazionale.

Era prevedibile, perciò, che i lavori del Convegno avrebbero assunto toni di grande interesse e così, in effetti, è stato, specialmente in merito al riordino ed al potenziamento delle biblioteche (l'Ufficio Centrale interverrà con sostanziali contributi per lo acquisto delle pubblicazioni di maggior costo), alla nuova strutturazione organizzativa sulla base di circoli culturali per settore, alla frequenza annuale o biennale di talune Manifestazioni nazionali.

Tutti i Delegati, ripetutamente intervenuti nel corso del dibattito, hanno accolto i principi di massima a suo tempo affermati dall'Ufficio Centrale e, pur rilevando, taluni di essi, alcune difficoltà di carattere organizzativo locale, si è pervenuti alla compilazione di un coordinato ed organico piano di lavoro che, ove non venga a mancare lo indispensabile consenso e la cordiale collaborazione dei soci interessati alle singole branche di attività culturale, porterà, di certo, a concreti, positivi risultati.

Per quanto concerne alcune questioni teoriche di maggior rilievo, sarà utile riportare, qui di seguito, uno stralcio della circolare programmatica, che come si è detto, è servita di base alla discussione:

« ...Si è citato tale esempio, (larga partecipazione alla I Rassegna Intercomp. del film a formato ridotto) poiché esso vale a porre in evidenza come, in alcuni settori, le aspirazioni e le capacità degli associati rimangano, assai spesso, ignorate dagli organizzatori sia centrali che periferici e quanto lavoro possa e debba ancora svolgersi nella direzione di una più particolareggiata indagine in tal senso.

Altro aspetto, che nel settore culturale si vuole sottolineare, è la necessità di organizzare localmente i gruppi di cultori delle varie forme di attività artistica, riunendoli, eventualmente, in *«Circoli» con vita e disciplina autonome*, pur rimanendo, ovviamente, inquadrati *nell'ambito della Istituzione dopolavoristica.*

Tale forma di associazione fornirà l'opportunità ai singoli di mantenere un costante collegamento con il gruppo, facilitando l'affermarsi e l'espandersi di iniziative (quali conferenze, proiezioni, gite di istruzione, ecc.) e creando le premesse per il reclutamento di nuovi appassionati, i quali possano trovare nel Circolo un luogo di convegno per lo studio e la pratica dell'attività artistica o culturale che prediligono.

Tali Circoli locali potranno, altresì, stabilire contatti con le similari organizzazioni sorte in seno ad altri Sodalizi, al fine di un efficiente coordinamento delle attività del gruppo e della conseguente più diffusa conoscenza di quel particolare settore artistico.

Sommamente efficace sarebbe, altresì, stabilire tali contatti, *anche su un piano competitivo*, con le associazioni artistiche a carattere aziendale esistenti *al di fuori dell'ambito ferroviario.*

Per quanto concerne l'approntamento di Mostre d'arte, di Rassegne, di Concorsi letterari e simili, si ribadisce ancora la assoluta necessità che, *bandito ogni spirito di vano esibizionismo personale, tali manifestazioni costituiscano l'occasione di un vero, fraterno incontro tra ferrovieri artisti di ogni singola branca.*

Di conseguenza, in sede organizzativa dovrà tenersi essenzialmente conto della necessità di invitare, alla Cerimonia di apertura, il maggior numero possibile di espositori o di concorrenti; sarà, inoltre, compito di ciascun Delegato Compartimentale per la Cultura di avviare le opportune intese con il Delegato Compartimentale per il Turismo della sede ove viene effettuata la manifestazione, al fine di vagliare *sempre* la possibilità di organizzare viaggi collettivi, che prevedano la partecipazione anche alla manifestazione stessa... ».

Tali le premesse poste dal Convegno di Torino.

Torneremo sull'argomento in sede di pubblicazione del Calendario Culturale 1962, per esaminare criticamente quanto sarà stato fatto e quanto dovrà ancora farsi in attuazione di tali principi.

**A. F.**

---

**All'XI Campionato Nazionale Ferroviario di atletica leggera**

# OTTO NUOVI PRIMATI

*Sulle piste e sulle pedane dello Stadio della Vittoria di Bari, per due giorni si sono avvicendati, in appassionanti gare, 160 atleti di 16 Dopolavoro Ferroviari della Rete.*

*A questo XI Campionato, indetto dall'Ufficio Centrale D.L.F. ed organizzato dal locale Dopolavoro, ha arriso più che ad ogni altra precedente edizione un lusinghiero successo tecnico, grazie alla partecipazione di atleti di classe nazionale, quali il discobolo Grossi, il saltatore trevigiano Gasperi, (campione italiano assoluto del salto con la asta), l'ostacolista Zamboni, che unitamente a Svara, Mazza e Cornacchia fa parte della élite degli ostacolisti italiani sulla distanza dei m. 110. Questi, indubbiamente, i migliori ma non certo meno bravi, il saltatore in lungo Maffei, i velocisti Martella di Roma e Torresani di Verona, il martellista veronese Chiavico, i marciatori Sementina e il sempre valido De Bernardo.*

*Nella prima giornata dei Campionati, nettamente positiva per le prestazioni degli atleti e per quel che riguarda l'eccellente organizzazione, sono stati assegnati 7 dei 19 titoli in palio.*

*Nel lancio del disco si è imposto il fortissimo atleta del D.L.F. di Torino, Franco Grossi, che lanciando l'attrezzo a metri 54.02 ha conseguito la seconda misura assoluta in campo nazionale nel 1961; nel martello, ottima la prestazione dell'anziano Chiavico, il quale ha migliorato il « record » ferroviario, mentre i goriziani Savino e Simonetti, si sono affermati nei m. 200 e nei m. 1.500 piani; infine, il D.L.F. di Roma si aggiudicava la staffetta 4x100.*

*Nel corso delle dodici gare il programma per la seconda giornata, altri risultati di valore nazionale venivano registrati in molte specialità: nel salto con l'asta si imponeva nettamente il campione d'Italia Gasperi, nei m. 400 ostacoli il trevigiano Scapinello si assicurava il titolo con una gara misurata ed avveduta; nei dieci chilometri di marcia, dopo una lotta serrata ed avvincente che portava alla squalifica (per marcia scorretta) del napoletano Capuozzo e del bolognese Salinelli, il titolo rimaneva appannaggio dell'altro fortissimo napoletano Sementina; nei m. 400 piani, la superiore classe del veronese Torresani si imponeva facilmente; nel giavellotto, come previsto, lotta serrata fra Marradi e Guidi che si concludeva con una nuova affermazione, sia pure di misura, del Marradi; nei m. 5.000, ottima la prestazione del veronese Pizza che precedeva, sul traguardo, il favoritissimo Ciccone di Roma; nella appassionante gara dei m. 100 piani il trevigiano Bordin confermava le sue ottime doti aggiudicandosi il titolo.*

*Dopo la premiazione, avvenuta*

# ASSEGNATI I PREMI DELLA 2ª RASSEGNA DEL FILM

Nella suggestiva cornice del Palazzo del Museo Municipale di Storia Naturale in Verona, si è recentemente svolta la I Rassegna Nazionale Ferroviaria del Film a formato ridotto.

Per la cronaca della Manifestazione e per una più ampia trattazione del complesso problema della organizzazione dell'attività cineamatoriale ferroviaria, sia in sede locale che su scala nazionale, rimandiamo i nostri lettori al prossimo numero di « Voci ».

Intanto, riteniamo di fare cosa utile e gradita a tutti gli appassionati, pubblicando copia del verbale redatto dalla Giuria al termine della Rassegna.

La Giuria della I Rassegna Nazionale Ferroviaria del film a passo ridotto, composta dai sigg. Sandro Talamazzini, presidente, Luigi Barbesi, Raffaello Campagnari, Aldo Regattieri e Piero Scapini, membri, prese in esame le opere concorrenti, mentre esprime un favorevole giudizio sulla qualità media dei film presentati, non ha d'altra parte riscontrato in nessuno di essi le qualità eccezionali che lo stacchino decisamente dagli altri e che giustifichino l'assegnazione del primo premio assoluto. Ha pertanto deliberato all'unanimità di non assegnare, per quest'anno, il Cangrande di oro, esprimendo peraltro la fiducia ch'esso possa trovare degna destinazione nella prossima edizione della rassegna.

Pure all'unanimità ha deliberato di assegnare gli altri premi in palio come segue:

— Medaglia d'oro in targa per la migliore regia al film *Un ragazzo tranquillo* di Aldo Bacherini (D.L.F. Firenze);

— Medaglia d'oro in targa per la migliore fotografia al film *Briccola 115* di Franco Aguggia ed Elio De Paoli (D.L.F. Torino);

— Medaglia d'oro in targa per il migliore montaggio al film *Un ragazzo tranquillo* di Aldo Bacherini (D.L.F. Firenze);

— Medaglia d'oro in targa per la migliore sonorizzazione al film *Briccola 115* di Franco Aguggia ed Elio De Paoli (D.L.F. Torino);

— Grande Targa del Centro Relazioni Aziendali della Direzioni Generale F.S. per il migliore film di ambiente ferroviario al film *Il pietrisco dalla cava ai binari* di Marcello Borzaga (D.L.F. Trento);

— Targa challenge città di Verona, offerta dalla ditta Fabbroni di Verona, per la migliore selezione di film presentata alla rassegna al *Cineclub* D.L.F. Torino per i film S.O.S. Trasimeno, Briccola 115 e Natale-Fantasia.

— Trofeo *Charlie Chaplin* offerto dalla Ditta Fabbroni di Verona: non assegnato per mancanza di concorrenti iscritti entro il termine utile.

— Premio pubblico a seguito di referendum fra gli spettatori: Coppa offerta dal Comune di Verona al film *S.O.S. Trasimeno* di Franco Aguggia ed Elio De Paoli (D.L.F. Torino). Fanno seguito numerosi altri premi minori.

---

*Ecco i risultati delle singole gare:*

*Salto in alto:* Cicchiello (Roma) m. 1.83 (nuovo record ferrovieri).

*Lancio del Martello:* Chiavico (Verona) m. 49.15 (nuovo record ferrovieri).

*Corsa metri 200 piani:* Savino (Gorizia) 22"4.

*Salto in lungo:* Maffei (Torino) m. 6.97 (nuovo record ferrovieri)

*Corsa m. 1.500:* Simonetti (Gorizia) 4'13"8.

*Lancio del Disco:* Grossi (Torino) m. 54.02 (nuovo record ferrovieri).

*Staffetta 4x100:* (Roma) 46"2

*Corsa m. 400 H:* Scapinello (Treviso) 59"6 (nuovo record ferrovieri).

*Salto triplo:* De Laurentis (Napoli) m. 13.14.

*Lancio del Peso:* Grossi (Torino) m. 14.94.

*Marcia Km 10:* Sementina (Napoli) 53'30"6.

*Corsa m. 400 piani:* Torresani (Verona) 50"9 (nuovo record ferrovieri).

*Corsa m. 110 H:* Cicchiello (Roma) 15"8.

*Corsa m. 800:* Torresani (Verona) 2'00"6.

*Salto con l'asta:* Gasperi (Treviso) m. 4 (nuovo record ferrovieri)

*Lancio Giavellotto:* Marradi (Milano) m. 62.22 (nuovo record ferrovieri).

*Corsa m. 5.000:* Pizza (Verona) 15'48"4.

*Corsa m. 100 piani:* Bordin (Treviso) 11"00

*Staffetta 4x400:* (Gorizia) 3'39".

*CLASSIFICA generale per Dopolavoro:*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) Roma | p. 260 | 4) Treviso | p. 163 |
| 2) Verona | p. 212 | 5) Bari | p. 114 |
| 3) Napoli | p. 165 | 6) Gorizia | p. 100 |

*sul campo, una pittoresca sfilata di tutti gli atleti in gara ha concluso degnamente questa XI edizione del Campionato Nazionale Ferroviario, che ha riconfermato la vitalità del binomio sport-rotaia.*

*In serata, la città di Bari ha offerto agli atleti ed ai dirigenti un vermouth d'onore nella Sala Consiliare del Palazzo Comunale, presenti Autorità civili e ferroviarie.*

*Perfetta l'organizzazione del Campionato, grazie all'opera infaticabile ed entusiasta dei dinamici e valorosi dirigenti del Dopolavoro ferroviario di Bari i quali sono stati largamente sostenuti nella loro fatica dal Comitato pugliese della FIDAL.*

---

AL TEATRO DELLE MUSE

# LA MORTE VIENE DAL MARE

## di Elisa Pezzani

Anche per la stagione 1961-'62 il Teatro delle Muse di Roma, del nostro D.L.F., ospita la Compagnia di prosa dei « gialli » di Franca Dominici.

Per lo spettacolo di apertura è stata allestita la commedia « La morte viene dal mare » una novità di Elisa Pezzani, 3 atti e 5 quadri, ambientata in una villa sulla costa della Cornovaglia.

La ricca Lady Gladys Fenton (Franca Dominici) moglie di Sir Alec Fenton (Franco Ressel) tiene molto alla sua posizione sociale, ma ha un... passato e per evitare che esso sia conosciuto dal marito, si reca a un appuntamento, dopo aver simulato un malessere il quale dovrebbe impedirle di uscire di casa. Nel camminare lungo la spiaggia in modo piuttosto... spedito (a 37 nodi preciserà poi un bizzarro personaggio), smarrisce una preziosa spilla. Sir Fenton, notoriamente squattrinato e che vive alle spalle della moglie, è sul punto di chiedere il divorzio per risposarsi, pare, con la giovane signora Vicky Addams (Laura Redi), mentre, in seguito, si verrà a sapere che è innamorato di una terza donna e che di Vicky, sua amante, vorrebbe solol liberarsi. Un ospite dei coniugi Fenton, il reverendo Paconiugi Fenton, apparentemente irreprensibile, il reverendo Padre Gregor (Manlio Guardabassi) chiamato in causa nelle dispute tra marito e moglie, dimostra di aver cura soltanto della loro tranquillità senza mai avvedersi dei fatti tempestosi dai quali entrambi stanno per essere travolti. Intanto Talatta (Fanny Marchio), una vecchia megera dedita alla raccolta dei rifiuti nelle ore di bassa marea e al gusto di bere in abbondanda, ha libero accesso nella villa e, ogni volta che apre bocca rivela un particolare compromettente sugli ospiti. Il maggiordomo James (Vito Del Luca), inglese al cento per cento, quando riceve un ordine usa commentarlo citando un aforisma oppure frasi di Nietzsche o di Chesterton, mentre la giovane ed avvenente cameriera Ivette (Rossella Spinelli), si permette di fare per conto della padrona telefonate non autorizzate.

Tutti questi personaggi agiscono in un clima saturo di tensione e di mistero. Nel giro dei tre atti ci scappano un paio di morti che danno non pochi grattacapi all'ispettore di polizia Artur Mac Donald (Corrado Annicelli) il quale, nonostante le buone intenzioni, non riuscirebbe a cavare un ragno dal buco se ad un certo punto l'assassino non si rivelasse con una mossa falsa.

Tralasciamo, per ragioni ovvie, ogni altro particolare che lo spettatore potrà conoscere assistendo alla recita. Aggiungeremo soltanto che in questo «giallo» Elisa Pezzani ha rispettato le tradizionali regole del gioco e che la sua trama tiene effettivamente sospeso l'animo del pubblico. Gli interpreti sono da elogiare in blocco. Una citazione particolare merita Fanny Marchio, che nella parte di Talatta, ha messo ancora una volta in rilievo — con meritato successo — le sue possibilità creative. Ottima la regìa di Franca Dominici.

Applausi ripetuti agli interpreti, parecchi a scena aperta, ed all'autrice, chiamata alla ribalta fra il secondo e terzo atto.

**Tun**

**Il Direttore Compartimentale di Napoli, ing. Borriello, saluta a nome dell'Azienda il Capo Deposito Locomotive Titolare di Napoli Smistamento, Sovrintendente Giuseppe Gualà, testé posto in quiescenza (vedere i particolari nella cronaca partenopea)**

**L'XI Concorso Compartimentale per l'abbellimento delle stazioni ferroviarie e di altri Impianti del Compartimento di Bari si è concluso con una cerimonia svoltasi nel Salone del locale Dopolavoro ferroviario, dove, per l'occasione, sono convenuti: il Direttore Compartimentale, ing. Bastianelli col suo Capo della Segreteria Particolare, dott. D'Erasmo, i Capi delle Divisioni in Sede, i Capi degli Impianti con numerosi agenti liberi dal servizio, nonchè il dott. Durano, Direttore dell'Ente Provinciale del Turismo di Bari, il Presidente del Dopolavoro ferroviario di Bari, dott. Fersini, il Dirigente del Commissariato Compartimentale di P.S., dott. Natale ed altri. Ecco gli Impianti premiati: Stazione di Trani e Francavilla Fontana; Deposito Loc. di Taranto; Stazioni di Palagiano Mottola e Cisternino; Sottostazione Elettrica di Molfetta; Stazioni di Altamura e Salandra; Sorvegliante del tronco di Grassano; Stazioni di Grassano e Serranova. Numerosi i premi messi in palio, offerti dall'Ispettorato Agrario di Foggia, dalle Amministrazioni Provinciale di Taranto e Bari, dal Comune di Lecce, dalle Camere di Commercio di Bari e Lecce, dal Dopolavoro Ferroviario di Bari. Il premio fuori concorso consistente in una valigia di pelle, necessaire da viaggio e L. 4.000 per acquisto doni al personale è stato assegnato alla Stazione di Trani. Il Direttore Comp.le, ing. Bastianelli, nel sottolineare la sensibilità dimostrata dagli agenti e loro Capi nella encomiabile iniziativa, ha rivolto il suo elogio a quanti si dedicano al giardinaggio sottraendo ritagli di tempo al proprio riposo.**

**N. Z.**

## ANCONA

● **Il giorno 6 novembre**, presenti il Direttore Comp.le, funzionari e personale della Sede comp.le con lo intervento di numerosi ferrovieri degli impianti di Ancona e familiari, è stata celebrata, dal nostro Cappellano Comp.le, presso il Deposito Locomotive, una Messa a suffragio dei ferrovieri defunti.

● **I capi stazione P.le** Umberto Eliantonio della Stazione di Pescara C.le e Vittorio Crocenzi di Ancona C.le, sono stati festeggiati dai Superiori e colleghi dei rispettivi impianti, perchè collocati in quiescenza per limiti di età.

● **Hanno pure lasciato il servizio:** il Capo Gestione P.le Adelmo Ciampicali di Narni; il Capo Telegra. P.le Domenico Faina di Terni; i Macch. 1ª cl. Vittorio Giammarioli, Benvenuto Giovagnoli della Rimessa Loc. di Foligno e Francesco Mezzanotte del Dep. Loc. di Fabriano; il Capo Squadra Adamo Dionadi ed il frenatore Alighiero Mannocchi della Stazione di Senigallia; il Capo Gestione Superiore cav. Giovanni Rattini, che per molti anni ha diretto l'8° Reparto Viveri « La Provvida » del Compartimento. Anche il Sorvegliante di Linea Agostino Di Scipio, di posto a Pesaro, ha lasciato l'Azienda per limiti di età, salutato festosamente da superiori, colleghi e dipendenti. I nostri migliori auguri. Infine, sempre per limiti di età, sono stati posti in quiescenza: il Capo Treno di 1ª cl. Silvio Lalli, del D.P.V. di Ancona C.le; i Macchinisti di 1ª cl. Pietro Mariangeli, Benvenuto Giovanoli, Eugenio Berti e Mario Micucci del D.L. di Ancona; Francesco Mezzanotte del D.L. di Fabriano; il Capo Stazione Pr.le Vittorio Crocenzi, D.C. di Ancona C.le; il C.S.P.le Francesco Di Salle di S. Vito Lanciano; il Capo Telegrafista Pr.le Domenico Faina di Terni e il Coadiutore Capo signorina Erminia Leone della Segreteria Compartimentale. A tutti vivissimi, sinceri auguri.

● **In seguito a grave infortunio** occorsogli sul lavoro a Cattolica è deceduto l'Operaio Qualificato di 1ª cl. Gianni Giacani della 1ª Squadra I.E. di Ancona. Ai funerali, che si svolsero a Falconara Marittima, sono intervenuti con il Direttore Comp.le, il Capo della Divisione I.E., funzionari e numerosi superiori, nonchè colleghi, amici ed una numerosa rappresentanza del personale. Alla vedova, al figlio ed ai familiari tutti il commosso cordoglio dei ferrovieri del Comp.to e del nostro Giornale. Vittima di mortale incidente stradale, è scomparso, a soli 45 anni, l'Applicato P.le Remo Talevi della Segreteria Comp.le. Ai familiari le più sentite condoglianze. E' con sincero rimpianto che Superiori e colleghi della Divisione Ragioneria e gli amici della Divisione Trazione hanno appreso il decesso del Coadiutore P.le Badalini. Alla famiglia le nostre condoglianze.

● **Marcia Nuziale** per Dante Bocci, A. Macch. della Rimessa di Foligno con la Sig.na Maria Menichetti. I migliori auguri.

● **Cicogna Express.** Elisabetta, al Segretario P.le Gualtiero Paolozzi della Divisione Ragioneria; Cinzia, al Manovale Livio Ciccarelli di Pescara C.le; Alberto, al C.S. Fernando Conti della Stazione di Loreto; Rosario, al Conduttore Eudimio Santicchia di Ancona C.le; Stefania, all'Op. Qualificato Egidio Sellani della X Zona I.E. di Fabriano; Maria, al Manovale Gabriele Di Simone di Pescara C.le; Gloria, al C.S. 1ª cl. Ugo Valente di Pescara C.le; Gigliola, al Manovale Umberto Barchiesi del D.P.V. di Ancona C.le; Roberto, all'A. Macch. Primo Abbruciati del D.L. di Ancona; Tamara, al Manovale Umberto Salustri del D.L. di Ancona; Stefano, al Manovale Renzo Spadari del D.P.V. di Ancona; Giorgio, al Macch. 1ª cl. Vincenzo Ausili del D.L. di Ancona. Felicitazioni ai genitori ed auguri cari ai piccini.

**A. Rosso**

## BARI

● **Il Capo Personale Viaggiante** P.le di Bari, cav. Raffaele Verna, distaccato al Reparto Treni degli Uffici Divisionali, testé collocato a riposo per limiti di età e di servizio, è stato festosamente salutato da superiori, colleghi e dipendenti. Anche il Capo Treno di 1ª cl. Goffredo Bari del D.P.V. di Lecce si è accomiatato dalla famiglia ferroviaria dopo 42 anni di effettivo ininterrotto servizio. Gli amici lo hanno festeggiato nel Salone dei ricevimenti dell'Albergo « Continental » di Lecce, consegnandogli una artistica pergamena ed un ricordo aureo. Pure festeggiati sono stati: l'Assistente di Stazione Gervasio Duico della Stazione di Trani; il Capo Stazione di 1ª cl. a.p. Cosimo Perrone della Stazione di Lecce ed il Macchinista di 1ª cl. del Dep. Loc. di Foggia Giovanni Campaniello. A tutti il nostro affettuoso augurio.

● **In occasione della Commemorazione** dei Defunti, il Cappellano dei ferrovieri baresi, Don Buono, ha celebrato presso l'Officina Impianti Elettrici la Messa a suffragio dei Caduti ferrovieri in pace ed in guerra.

● **Il Capo treno di 1ª cl.** del D.P.V. di Foggia, Raffaele Castriotta è alla sua seconda ricompensa per gli atti di coraggio compiuti; nel febbraio del 1958 con Decreto del Presidente della Repubblica gli veniva conferita la Medaglia di bronzo al Valor Civile per un suo deciso intervento rischioso nella stazione di Candela (Foggia); con questo nuovo atto di coraggio che risale al 24 marzo 1960, avvenuto nella stazione di Rionero in Vulture (Potenza), il Castriotta metteva in salvo un uomo che attraversava i binari e « rischiava di essere travolto dal treno in arrivo »; per tale comportamento gli è stato concesso l'Attestato di Pubblica Benemerenza. Anche l'Ausiliario di stazione Giovanni Miglietta della stazione di Brindisi, per atto di coraggio compiuto l'8 luglio 1960 nella stazione di Brindisi, lanciandosi « tra i binari » e traendo in salvo « un giovane nel momento in cui un treno, sopraggiungendo, stava per investirli entrambi » ha avuto ottenuto dal Ministero dell'Interno l'Attestato di Pubblica Benemerenza. Infine all'Assuntore di Altamura, Domenico Barnaba, è stato conferito l'Attestato di Pubblica Benemerenza per atto di coraggio compiuto il giorno 3 ottobre 1960, per aver tratto in salvo una donna in mezzo ai binari al sopraggiungere di un treno. I tre coraggiosi agenti sono stati premiati, presenti le massime Autorità locali, nella ricorrenza della Festa della Vittoria nei rispettivi Comuni di residenza. Ad essi la nostra ammirazione e le più vive felicitazioni.

● **Il Direttore Comp.le,** ing. Bastianelli, ha tributato un elogio al Macch. 1ª cl. Emanuele Bruno del Dep. Loc. di Taranto per atto di onestà. Nel visitare l'automotrice del treno R. 754 in arrivo alla stazione di Bari C.le, rinveniva « mentre era

## VIVONO NEL RICORDO

### Caduti sul lavoro

**Compartimento di Ancona** - Operaio qualificato di 1ª Cl. Gianni Giacani, della 1ª Squadra Impianti di Ancona, dipendente dalla Divisione I.E., deceduto a Cattolica per infortunio sul lavoro.

**Compartimento di Genova** - Frenatore Pietro Masino, deceduto ad Arquata Scrivia, in seguito ad incidente mentre era di scorta al treno 5673.

**Compartimento di Milano** - Operaio qualificato Renato Vecchio, della 15ª Zona I. E. di Arona, deceduto a Domodossola per infortunio sul lavoro. Operaio qualificato Achille Sirani, della V Zona I. E. di Milano Smistamento, deceduto per infortunio.

**Compartimento di Torino** - Manovratore Giuseppe Ribba, di anni 43, deceduto sul lavoro alla stazione di Pinerolo. Ai familiari le espressioni del nostro accorato cordoglio.

solo e non visto da alcuno, una macchina fotografica, tipo cine-presa, del valore di L. 100.000 che, con sollecitudine, consegnava ad un Ufficiale della Polizia Ferroviaria per la restituzione al legittimo proprietario ». All'ottimo Bruno il nostro bravo di cuore.

● **Marcia Nuziale.** La gentile Maria Pia, figliola del Segretario P.le della Divisione Mat e Traz., Francesco Falacara, si è unita in matrimonio con il giovane Enzo Fariello. Al nostro Don Ciccio, ai familiari tutti ed agli sposi felici, l'augurio di prosperità. Nella Chiesa di S. Pasquale di Bari, il Manovratore Nicola Loiacono ha sposato la gentile signorina Gina Lupelli. Auguri e felicitazioni.

**N. Zingarelli**

## ■ BOLOGNA

● **Fra le manifestazioni indette** nella ricorrenza del 3° anniversario di fondazione, il Gruppo Fermodellistico Bolognese ha visitato con vivo interesse il D.L. di Bologna C.le. Nell'occasione, il sig. Ballarin ha precisato che il Gruppo da lui presieduto — cui ha di recente aderito anche l'ingegnere Sabelli, Ispettore Capo della Divisione I.E. — accetta fermodellisti di qualsiasi calibro, costruttori o semplici amatori che siano. La sede è in via Tasso, 1 - Telef. 25.69.70.

● **Bell'esempio per i suoi tre figli** (il maggiore sta per andar soldato), Giulio Buccheri, C.S.P.le del D.C. di Bologna, si è laureato in Economia e Commercio presso l'Università di Messina, discutendo brillantemente una tesi sullo sviluppo dei trasporti in Sicilia e sui riflessi di ordine sociale e politico che ne deriveranno per l'isola nel quadro del processo di industrializzazione. Al quarantaduenne neo-laureato felicitazioni vivissime.

● **Elogio tardivo,** ma sempre valido a Carla, figlia del Manovratore Capo Mario Cacciari di Bologna S. Donato la quale frequenta il liceo classico dopo esservi stata ammesso con 4 « otto » e 3 « nove ». Auguri.

● **Una lieta serata a Vergato** ha avuto luogo per festeggiare l'andata a riposo di Angiolino Tonioni, operaio qualificato 1ª (ff.C.sq.) della Divisione I.E. Fra i molti presenti il C. Sez. ing. Orsi ha sottolineato il buon ricordo che il festeggiato lascia di sé. Auguri vivissimi.

**A. Sensi**

## ■ CAGLIARI

● **Augusto Citta,** assunto in servizio nel maggio del 1918, Applicato P.le presso la Divisione Movimento di Cagliari, è stato collocato a riposo per limiti di età e di servizio. Presente il Capo Divisione ing. Furrer, che ha elogiato il suo attaccamento al dovere, la capacità e serietà, è stato festeggiato dai colleghi che gli hanno offerto una pergamena e un omaggio ricordo. Pure molto festeggiati da superiori, colleghi ed amici hanno lasciato l'Azienda F.S. per limiti di età e di servizio: Francesco Cossu, C.S. Linea di Decimomannu, Francesco Carta, C. Deposito P.le di Cagliari. A tutti i nostri auguri di serena e felice quiescenza.

● **Anche quest'anno i ferrovieri** di Cagliari hanno tributato solenni onoranze ai propri colleghi caduti nell'adempimento del proprio dovere durante le incursioni del 1943. Dopo aver deposto una corona di fiori al cippo commemorativo presso il Deposito Locomotive, i partecipanti si sono portati al Cimitero « San Michele » dove sono tumulate in un unico loculo le salme dei ferrovieri caduti.

● **Sono entrati a far parte** della famiglia ferroviaria sarda i colleghi Manovali di Stazione, Giovanni Dessi ad Elmas, Benito Mazza e Pietro Achenza a Chilivani, Ennio Carta ad Iglesias, Flavio Chia e Giovanni Dore a Golfo Aranci, Antonio Pisano ed Elio Pitzalis a Decimomannu. Auguri vivissimi di buon lavoro.

● **La corale « Ennio Porrino »** della Pro-Loco Monserrato di Cagliari ha partecipato alla « VIII Rassegna Nazionale di Polifonia Vocale Classica e Folkloristica » ottenendo il punteggio più alto fra tutte le corali convenute. Diretta da un ferroviere, il Capotreno Biagio Picciau del Deposito Personale Viaggiante di Cagliari, che dedica a questa attività tutto il tempo libero dal servizio, essa annovera fra i componenti anche il solista Raffaele Cocco della Officina Automotrici del Dep. Loc. di Cagliari. Nella Rassegna in parola, la Corale è stata premiata con la medaglia d'oro della Unione Nazionale Corali Italiane e con la coppa d'argento dell'Ente Provinciale Turismo di Roma.

● **Marcia Nuziale.** - Per l'Aiuto Macch. del D.L. di Cagliari Bruno Benech e per la Sig.na Cecilia Piras. « Voci » aggiunge il suo augurio cordiale a quelli dei colleghi e degli amici della simpatica coppia.

**A. Luchi**

## ■ FIRENZE

**(Servizio Materiale e Trazione)**

● **Il Segretario Superiore 1ª cl.** Guido Mezzetti e l'Aiutante Gino Vettori, entrambi della Sezione 5ª della Sede C.le sono stati collocati in quiescenza per raggiunti limiti di età e di servizio. Tutt'e due ottimi impiegati che hanno dato alla nostra Azienda, in un quarantennio, le loro migliori energie, hanno lasciato un caro ricordo fra i compagni di lavoro della Sezione ed in tutti coloro che hanno avuto contatti con loro. « Voci della Rotaia » unisce i suoi voti augurali a quelli degli amici e dei colleghi.

● **Marcia Nuziale.** - La dottoressa Carla Berti, figlia del Coadiutore Capo Alberto della Sezione 11ª del Servizio, si è unita in matrimonio col dott. Luciano Andreucci. Le nozze sono state celebrate nella Chiesa di S. Leonardo in Arcetri. Agli sposi, partiti per la Sicilia, gli auguri migliori.

● **Cicogna Express.** - La casa del Coadiutore P.le Ferruccio Balzi è stata allietata dalla nascita di un maschietto al quale è stato imposto il nome di Furio. Rallegramenti per i genitori ed auguri per il neonato.

**G. G.**

**(Dagli Impianti)**

● **La premiazione dei Capi Impianto** vincitori del Concorso Comp.le abbellimento floreale, ha avuto luogo quest'anno nel teatro del Dopolavoro ferroviario di Pisa, presenti il Direttore Comp.le ing. Bagnoli, il Commissario prefettizio del Comune di Pisa, dr. Cataldi, numerose altre autorità cittadine, funzionari e un notevole numero di ferrovieri. Con un discorso di circostanza l'ing. Bagnoli, dopo aver ricordato che l'iniziativa ha lo scopo di offrire agli utenti della ferrovia un elemento di bellezza e di decoro, e di ingentilire gli ambienti di lavoro, esprimeva un vivo ringraziamento alle autorità, ai vari Enti e a tutti i ferrovieri per la collaborazione data e per la riuscita della manifestazione. Dopo brevi parole del Commissario prefettizio, è stata effettuata la proiezione di alcune diapositive a colori, raffiguranti giardini e piante ornamentali di stazioni ed impianti del Compartimento. Nel dare quindi inizio alla consegna dei premi, l'ing. Bagnoli ha ricordato il Capo Stazione P.le Guglielmo Gianello, alla cui memoria è stata conferita una medaglia d'oro per l'amorevole cura che per lunghi anni lo Scomparso ha dedicato alla Stazione di Pontremoli, della quale era titolare. Fra gli altri 128 premi concessi figurano 11 medaglie d'oro, 7 di vermeil, 17 d'argento, 22 di bronzo e numerosi diplomi di benemerenza.

● **La 19ª edizione** della « Disfida di Barletta », organizzata dalla Sezione caccia e pesca del Dopolavoro Ferroviario di Firenze, si è svolta nel consueto clima di entusiasmo e di agonismo sportivo. La schiera dei cacciatori da una parte e quella dei pescatori dall'altra, hanno dato vita ad un'impegnata ed interessante competizione, malgrado le non favorevoli condizioni atmosferiche. I risultati o, per meglio dire, i « prodotti » della gara non hanno deluso le aspettative dei contendenti, come essi stessi hanno potuto constatare in occasione della « Cena di riconciliazione », tenutasi il giorno successivo presso la mensa di Via Alamanni. Moltissimi soci della sezione e loro familiari hanno partecipato alla ormai tradizionale riunione conviviale, che viene indetta ogni anno con lo scopo di chiudere nel modo più sereno la intensa attività stagionale. Al levar delle mense sono stati pronunciati discorsi di circostanza dal Direttore Comp.le, ing. Bagnoli, intervenuto come ospite di onore, e dal Presidente del Dopolavoro Ferroviario fiorentino, dr. Spagnolo. Ha avuto quindi luogo la cerimonia della premiazione, preceduta dalla consegna di una medaglia d'oro al sig. Asdrubale Alessandrini, che per molti anni ha diretto con grande passione la sezione del sodalizio.

● **Una brillante affermazione** è stata conseguita dai ferrovieri toscani al 1° concorso nazionale di poesia « Penna d'oro ferroviaria 1961 ». Degli otto vincitori, infatti, tre appartengono al Comp.to di Firenze; essi sono: l'Ispettore Capo Sup. dott. Eugenio Franchi, Capo della Segreteria Compartimentale di Firenze, il Coadiutore Capo Achille Rubino, dello stesso ufficio ed il Capo Gestione Pier Luigi Grasso, di Livorno P. Vecchio. A tutti le nostre congratulazioni ed i migliori auguri per altri analoghi successi.

● **Al Capo Stazione P.le** Gioacchino Lorenzini, titolare di S. Vincenzo, è stata conferita l'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica. Vivissimi rallegramenti.

● **Dopo oltre 40 anni di servizio** è stato collocato a riposo il Segretario Superiore Mario Perissi, della Segreteria Compartimentale. I nostri migliori auguri di lunga vita serena. Anche l'Ispettore Capo Renato Vezzosi della Divisione Movimento, l'Ispettore Capo rag. Oddone Pozzo, della Divisione Ragioneria; il Commesso a.p. Mario Bramanti della stessa Divisione; il Capo Stazione pr.le Pietro Tassi, di Castiglion del Lago; il Capo Gestione Pr.le Celso Serra di Firenze S.M. Novella; il Deviatore Giuseppe Mariotti, di Firenze Rifredi e il Macchinista di 1ª classe Athos Balestri, della Squadra Rialzo di Pisa S. Rossore, hanno lasciato l'Azienda per limiti di età. A tutti il nostro cordiale, affettuoso saluto augurale.

● **Marcia Nuziale.** - Nella suggestiva chiesetta di S. Pietro a Portovenere la Sig.na Lia Cantini, figlia del Capo Tecnico di 1ª cl. a.p. Irio, di La Spezia, si è unita in matrimonio con il sig. Pierluigi Pravettoni. Dopo la cerimonia religiosa, gli sposi sono stati festeggiati da parenti ed amici in un locale cittadino e sono quindi partiti per il viaggio di nozze. Alla coppia felice ed al collega Cantini giungano i nostri più sentiti rallegramenti ed auguri.

**A. d'Errico**

## È SCOMPARSO UN AMICO

Il 4 novembre scorso è deceduto all'Ospedale S. Orsola di Bologna l'Applicato Principale Armando Sensi, della Divisione I.E. di Bologna, ultimamente distaccato presso l'Ufficio Costruzioni Idroelettriche di Lecco, fratello del Segretario Pr.le cav. Aldo nostro Corrispondente Compartimentale di Bologna. Aveva solo 52 anni. Non potrà essere facilmente dimenticato, poichè la Sua figura varcava i confini dei rapporti di lavoro per assurgere a quella più umana dell'amicizia calda, semplice, sincera, sino a raggiungere i più nobili ideali di cui il Sensi ha colmato la Sua vita nell'ambito delle più schiette virtù cristiane.

La famiglia ferroviaria, e in particolare i colleghi di Bologna, di Palermo e di Morbegno, che lo hanno avuto affettuoso collaboratore, esprime un devoto omaggio alla memoria di questo suo figlio e nel ricordarlo desidera esprimere tutto il suo cordoglio alla inconsolabile vedova ed al piccolo Emanuele.

*N.d.R. - La Direzione e la Redazione di « Voci della Rotaia » prendono parte al dolore che ha colpito le famiglie Sensi e porgono loro, ed in modo particolare all'amico e collega Aldo, le più sentite, profonde condoglianze.*


"CLASSICI DELLA DURATA"

**ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA** chiedete catalogo a colori VR/P° contenente 100 ambienti, inviando L.120 in francobolli. Mobili d'arte antica. Materassi garantiti a molle Imeaflex. Consegna ovunque. Pagamenti anche rateali. **PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AL PERSONALE F.S.** - Scrivere chiaramente cognome, nome, professione, indirizzo, forma di pagamento gradita ed ambienti desiderati alla **MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA - CARRARA.**

**Il Direttore Compartimentale di Roma, ing. Gervasio, durante la premiazione dei partecipanti al Concorso per l'abbellimento degli Impianti, consegna la Coppa offerta dalla C.I.T. all'ing. Fogliacco, Capo del 6 Reparto Movimento. (vedere il resoconto della manifestazione nella cronaca di Roma)**

## GENOVA

● **Nella sala d'aspetto** di 1ª classe della Stazione di Genova Principe anche quest'anno, nella ricorrenza del 4 novembre, è stata celebrata una Messa in suffragio dei caduti per la Patria. Dopo il sacro rito, al quale hanno partecipato, assieme a numeroso personale, l'ing. Antonucci in rappresentanza del Direttore Comp.le e i Capi Divisione, sono state deposte corone d'alloro alle lapidi dei ferrovieri caduti.

● **Una simpatica riunione,** svoltasi al ristorante di stazione di Genova Principe, ha recentemente concluso il Corso d'Istruzione per Operai degli impianti elettrici, diretto dall'ing. Finzi e svolto da vari istruttori della Divisione I.E. nonchè dal Capo dell'Ispettorato Sanitario, dott. Baldaro. Il Corso ha radunato in Genova, oltre che gli Operai di questo Comp.to, anche quelli dei Comp.ti di Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste e Firenze.

● **Ha lasciato l'Azienda** per limiti d'età, dopo 40 anni di servizio il Macchinista 1ª cl. Araldo Morosi del Dep. Loc. di Genova Brignole. Al bravo Morosi giungano gli auguri sinceri di bene e di lunga vita.

**A. Battaglia**

## MILANO

● **Il 4 novembre** è stato ricordato nel Comp.to con una cerimonia alla quale prendevano parte i rappresentanti delle Associazioni Combattentistiche e del Personale degli scali di Milano. Alla Lapide dei Caduti di tutte le guerre venivano deposte tre corone. Il Direttore Comp.le Ing. Forte, presente con alcuni Funzionari, rivolgeva ai convenuti un breve discorso di circostanza, esaltando il sacrificio dei ferrovieri scomparsi.

● **Un centinaio di dipendenti** dell'Ufficio Collaudi del Servizio Trazione e loro familiari, guidati dal Capo dell'unità ing. Pipia, hanno effettuato una interessante gita ad Ivrea. Dopo aver sostato in visita ad un noto complesso industriale per macchine da scrivere, il gruppo si spingeva fino ai suggestivi castelli di Verres ed Issogne, in Val d'Aosta.

● **Al dr. Fulvio Ghiringhelli,** medico chirurgo e figlio del Capo Gestione P.le a riposo (da pochi mesi) Ambrogio, è stata attribuita, da parte del Ministero della Pubblica Istruzione, una borsa di studio del valore di Lire 500.000, istituita dalla Fondazione Carlo Erba. Il premiato, per i suoi meriti di serio e profondo ricercatore scientifico, ottiene così un altro ambito stimolo che va ad aggiungersi ai numerosi riconoscimenti già goduti durante e dopo il conseguimento della laurea. Al benemerito figlio dell'ex caro collega tutti i complimenti di « Voci ».

● **A Treviglio,** con l'intervento di tutti i Capi Impianto locali, dell'ing. Mazzone, Capo 6° Rip. Mov., di numerosissimi Agenti, si è tenuto presso un albergo cittadino, un banchetto per festeggiare il Capo Gestione P.le Giovanni Fonda, che ha lasciato il servizio per limiti di età. Merita di essere ricordato che per un atto di valore compiuto in Stazione, il Fonda aveva recentemente ricevuto dal Ministero degli Interni un attestato di Pubblica Benemerenza mentre il Comune di Treviglio, in riconoscimento di tale atto, gli conferiva, con cerimonia particolare, una grande medaglia d'oro. All'ottimo collega, Treviglio ed i suoi ferrovieri porgono, tramite « Voci » — che si associa — i più fervidi auguri per una tranquilla e lunga quiescenza.

**L. Paina**

## NAPOLI

● **Alla Scuola Professionale** del Dep. Loc. di Napoli Sm.to, è stato festeggiato il Capo Dep. Sovrintendente Giuseppe Gualà, che ha lasciato il servizio per limiti di età. Alla manifestazione sono stati presenti tutti i dipendenti liberi dal servizio, nonchè rappresentanze di dipendenti dei Depositi di Campi Flegrei, di Benevento e di Salerno, i quali hanno voluto manifestare al Gualà, anche in questa circostanza, il loro affetto e la loro stima. Il saluto ufficiale è stato rivolto dal Direttore Comp.le, ing. Borriello, il quale ha affermato che l'Azienda perde col Gualà uno dei suoi migliori e più stimati dirigenti. Il prof. Macchiaroli, Capo della Divisione Trazione, ha poi espresso al festeggiato i sensi della più calda simpatia ringraziandolo per quanto ha fatto in questi ultimi anni in relazione al miglioramento delle attrezzature del più importante Deposito Locomotive del Mezzogiorno d'Italia. Anche il nostro Giornale augura al buon Gualà molti anni di vita serena e lo ringrazia per la collaborazione che ha dato al suo Corrispondente in ogni circostanza.

● **Alla Divisione Ragioneria** è stato festeggiato il Segr. Sup. rag. Alberto De Vivo, posto in quiescenza per limiti di età e di servizio. Il dr. Moretti, Capo della Divisione, ha rivolto all'anziano della rotaia calde parole di simpatia. Auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Cicogna Express.** - Una paffuta e florida bimba, alla quale è stato imposto il nome di Maria Teresa, è venuta ad allietare la famigliola del Segr. Franco Umberto, della Divisione Commerciale. Auguri alla piccola ed alla Sig.ra Maria.

● **Binario Dieci.** - La Sig.ra Anna Maria, figlia del Coad. P.le Luigi Fontanarosa della Divisione Trazione, ha conseguito la abilitazione magistrale con ottima votazione. Auguri sinceri alla brava Anna Maria.

**D. Manganelli**

## REGGIO CALABRIA

● **Alla presenza** dei Sottosegretari di Stato, on.li Volpe e Antoniozzi, dell'Arcivescovo di Rossano Mons. Rizzo e del Direttore Comp.le ing. Carucci è stato inaugurato a Sibari un arco commemorativo, sormontato dalla Stampa della Madonna dell'Assunta, eretto alla memoria dei Caduti dell'ultima guerra e delle vittime civili dei bombardamenti aerei. Ha scoperto la Statua il Vescovo di Cassano Mons. Barbieri. Numerosa la rappresentanza dei ferrovieri che ha assistito alla significativa cerimonia, organizzata dal Titolare di Sibari C.S. P.le Arango e dai suoi collaboratori Capistazioni Gatto e Berardo.

● **Il sig. Pasquale Laganà** — in arte Niko Saki — figlio dell'ausiliario di Stazione Antonio Laganà, si è già affermato nel campo della magia e della prestidigitazione, raccogliendo lusinghieri successi in Italia e all'estero. Particolari riconoscimenti ha avuto dall'Accademia Borromeo di Messina, dalla Legion Espiritual della Repubblica Argentina, dall'Oeuvre Nationale au Theatre di Parigi e dall'Orden Salvator El La Paz di Bolivia. Dopo il suo ultimo debutto a Bologna, lascerà l'Italia per una breve tournée in Olanda. Al neo-artista — figlio di ferroviere — gli auguri di una sempre maggiore affermazione.

● **Proveniente** dal Compartimento di Firenze, ha assunto la dirigenza di questa Segreteria Comp.le il dott. Giuseppe Turziani. Il benvenuto di « Voci ».

● **Ha lasciato l'Azienda** per la quiescenza — dopo ben 41 anni di servizio — l'Ass. P.le Agesislao Cavallotti della Stazione di Gioiosa Jonica. Auguri di un lungo e meritato riposo.

**A. Cremona**

## ROMA

**(Dai Servizi)**

● **L'A. Applicato Donato Perrella** e la Sig.ra Triestina Capocci, hanno celebrato le loro nozze d'argento. All'amico Perrella, che è alle dipendenze del Servizio Movimento, ed alla sua Signora le felicitazioni dei colleghi e gli auguri migliori anche da parte di « Voci ».

● **Superiori, colleghi,** dipendenti ed amici hanno calorosamente salutato e festeggiato l'Ispettore Capo Cav. Umberto Prosdocimo, Capo della Segreteria del Direttore del Servizio Affari Generali, che dopo oltre quarant'anni ha lasciato il servizio per limiti di età. Funzionario intelligente e dinamico, signore in ogni azione e d'animo buono e generoso, il Prosdocimo lascia un caro ricordo fra coloro che ebbero la fortuna di conoscerlo e frequentarlo. All'amico Umberto il saluto affettuoso del nostro giornale e l'augurio sincero di felicità e di una lunga ed ottima vita serena.

**ALBERGHI E PENSIONI**

**MENTONE - Costa Azzurra - Hotel Mondial 75 metri dal mare - Tariffa speciale per i ferrovieri**

● **Numerosi « anziani della rotaia »** del Servizio Ragioneria sono andati recentemente in pensione. Essi sono: Alcide Nicolini, Ispettore P.le; Ugo Pasella, Segr. Sup.; Renato Paesani, Segr. Sup.; Giovanni Narsini, Segr. P.le; Pietro Lesen, Coadiutore Capo; Mario Panchetti, Coad. Capo; Ifigenia Bandinelli, Appl. Capo; Ezio Marinelli, Appl. Capo. Ai cari colleghi i più cordiali saluti e l'augurio di moltissimi anni di vita serena, anche da parte di « Voci ». (C.L.)

● **Marcia Nuziale.** - Per il collega Giancarlo Gentili del Magazzino Approvv.ti di Roma Tiburtina e per la gentile consorte Rossana Peparini. Vivissimi auguri.

● **Cicogna Express.** - Nelle case dei colleghi Mario Fanfani e Riziero Gentilezza della Tipolitografia F.S. del Servizio Approvv.ti sono arrivati, rispettivamente, Massimo ed Anna. Ai genitori felici ed ai neonati l'augurio più cordiale. Il piccolo Luca Bellingeri è felice di annunziare la nascita della sorellina Daniela, anche a nome della mamma e di papà. Al dr. Giorgio Bellingeri, Ispettore Capo Sup. del Serv. Ragioneria, alla gentile Signora e a Luca vive felicitazioni, alla piccola Daniela sinceri auguri. (C.C.)

**(Dagli Uffici)**

● **Con l'intervento** del Ministro dei Trasporti on. Spataro, del Direttore Comp.le di Roma, ing. Gervasio, dei Capi delle Divisioni d'esercizio, è stato inaugurato a Sulmona un complesso INA-Casa comprendente 12 alloggi, per complessivi 60 vani. Erano pure presenti Autorità civili, militari e religiose di L'Aquila e di Sulmona, fra le quali il Vescovo e il Sindaco di quest'ultima località. Ogni nuovo alloggio è composto di 3 stanze, cucina con tutti i comfort moderni: il riscaldamento è ad impianto centrale. I nuovi appartamenti sono stati assegnati ai ferrovieri a riscatto ventennale con una spesa che si aggira, per l'assegnatario, sulle L. 10.000 mensili.

● **Nel Teatro Italia di Tivoli** è avvenuta la premiazione dei partecipanti al Concorso abbellimento Stazioni e altri Impianti Ferroviari. Presenti Autorità Provinciali, Comunali e Ferroviarie, il Direttore Comp.le di Roma, ing. Gervasio, ha rivolto un saluto ai convenuti, spronando in seguito i premiati e tutti i ferrovieri a continuare l'opera intrapresa per rendere sempre più belli ed accoglienti i nostri Impianti. Ha quindi parlato il Vescovo di Tivoli che si è compiaciuto dell'encomiabile iniziativa presa dalla nostra Azienda. Si è proceduto alla premiazione con la distribuzione dei diplomi di merito e dei doni offerti daj vari Enti; la Coppa della Compagnia Italiana Turismo veniva assegnata all'ing. Fogliacco, Capo del 6° Rip. Movimento. Al termine della manifestazione i convenuti, per cortese concessione della Sovraintendenza alle Antichità e Belle Arti, visitavano Villa d'Este.

● **Binario Dieci.** - Saverio Rizzuti, figlio del dr. Agostino, Segretario Tecn. Capo alla Divisione Lavori di Roma, ha conseguito, a soli 12 anni, la licenza di Scuola Media con brillante votazione. Bravo Saverio, con molti auguri.

**F. Minutillo**

**(Dagli Impianti)**

● **Una comitiva di 40 allievi Ispettori** delle Ferrovie Federali Tedesche del Comp.to di Munster (Westfalia), ospiti del Sindacato Autonomo Unificato Ferrovieri Italiani, ha compiuto una visita di istruzione alla Stazione Termini. Accompagnati dal collega Costantini, Vice Segretario Generale, e da un Dirigente al Movimento gentilmente messo a disposizione dal Capo Stazione Titolare Sovraintendente, gli ospiti graditi hanno visitato i vari impianti e servizi, soffermandosi con particolare interesse alla Cabina Apparati Centrali e al Museo Ferroviario. Al termine della visita è stato offerto, nei locali

del ristorante di stazione prospicente le antichissime mura di Servio Tullio, un « aperitivo » al quale sono intervenuti il dottor Chisari, Consigliere d'Amministrazione delle F.S. e il collega Mauro della Segreteria Nazionale del S.A.U.F.I. Il capo comitiva dott. Speckmann ha vivamente ringraziato per la cortese accoglienza augurandosi la restituzione della visita in Germania da parte dei colleghi italiani ed auspicando un sempre maggiore intensificarsi dei rapporti di collaborazione e di fraternità fra tutti i ferrovieri d'Europa.

● **Un grave lutto, ha colpito** il Capo Gestione di 1ª classe Vittorino Sermarini, in servizio alla Biglietteria di Roma Termini: la scomparsa dell'adorato padre, cav. Giovanni, insegnante elementare in pensione, avvenuta nei giorni scorsi a San Benedetto del Tronto. Alla famiglia Sermarini e particolarmente al collega e collaboratore Vittorino le nostre sentite condoglianze.

● **La improvvisa scomparsa** dell'ex Capo Stazione Pr.le Attilio Priori, avvenuta nei giorni scorsi, ha destato profonda impressione e vivo cordoglio tra i ferrovieri degli Scali di Roma Tiburtina e S. Lorenzo, impianti presso ai quali il Priori prestò per tanti anni la sua opera. Lasciata l'Azienda il 29 ottobre scorso per limiti di età, dopo poche settimane di quiescenza, il buon Attilio decedeva in seguito ad improvviso malore. Alla vedova ed ai figli le espressioni sincere del nostro cordoglio.

● **Binario Dieci.** - Giuseppe Crifò, figlio di Alfonso, decano dei Conduttori di Roma Termini, si è brillantemente laureato in Scienze Politiche presso l'Università di Roma, relatore il chiarissimo prof. G. Perticone. Al neo dottore ed al papà — che lascia fra poco il servizio dopo 42 anni di attività — i rallegramenti e gli auguri fervidi di « Voci ».

**D. Loffredo**

## TORINO

● **Nella ricorrenza della Vittoria,** il mese scorso, sono state tributate onoranze ai ferrovieri Caduti in guerra con una cerimonia commemorativa svoltasi sotto l'atrio della stazione di Torino P. Nuova, di fronte alla lapide che ricorda i Caduti per la Patria. Nella mattinata, nella cappella di P.N., è stata celebrata una Messa in suffragio di tutti i ferrovieri defunti.

● **Presso l'Officina Materiale Rotabile,** con breve cerimonia, è stato consegnato l'attestato di frequenza agli allievi dei corsi di istruzione dell'anno '60-61. E' seguita una interessante conferenza del Capo Tecnico di 1ª cl. p.i. Mario Guolo su argomento scientifico.

● **Nei locali della Mensa** del Deposito Locomotive di Alessandria è stato calorosamente salutato il cav. Gualtiero Barberi — Capo Dep. Sovrintendente di quello Impianto — che ha lasciato la nostra famiglia dopo ben 44 anni di servizio. Al commiato sono intervenuti anche il Capo Divisione Trazione ing. Villata, il Capo Reparto Trazione di Alessandria ing. Giannetti, il cav. Persico, il cav. Forneris, tutti i Dirigenti dei vari Impianti alessandrini, funzionari e maestranze. Al cav. Barberi, da parte di «Voci della Rotaia», i migliori auguri di lungo e sereno riposo. Gli stessi auguri formuliamo anche per il Coadiutore Capo Gaudenzio Corbetta, dell'Ufficio Disciplina della Segreteria Comp.le, il quale è stato collocato in quiescenza dopo 41 anni di servizio.

● **In tre distinte riunioni,** a Pinerolo, Bussoleno e Torino, i dipendenti del 2° Riparto Movimento hanno affettuosamente salutato il loro Capo Riparto, Ispettore Pr.le dr. Ernesto Simonetta, che ha lasciato l'Azienda per limiti di età. Altri festeggiamenti sono stati tributati anche al comm. Giuseppe Arzone, Ispettore Pr.le della Segreteria Compartimentale, collocato recentemente in quiescenza, dopo oltre 40 anni di encomiabile attività. Infine, è stato pure festeggiato con un brindisi di commiato, presenti superiori, colleghi ed amici, il Capo Tecnico Pr.le Giovanni Tealdo, Capo del Posto di Sorveglianza F.S. presso la Società Fiat, che ha lasciato il servizio per limiti di età. A tutti i nostri auguri affettuosi di lunga e serena quescenza.

● **Vivissime congratulazioni** per il Segretario Superiore Enrico Campofaggi, della Divisione Movimento, recentemente nominato Cavaliere al merito della Repubblica.

● **Marcia Nuziale.** - Per Athos Foschini, op.q. OMR e la sig.na Michela Chialvo; per Sebastiano Oliva, op.q. OMR e la sig.na Liliana Valentini; per Michele De Frenza, op.q. OMR e la sig.na Anna Quatraro; per Mario Baggiani, op.q. di 1ª classe alle Officine M.R. e la gentile signorina Maria Ricca; per Biagio Basso, Op. qual. presso le stesse Officine e la gentile signorina Maria Larusso. Felicitazioni.

● **Cicogna Express.** - Antonella Fabiola, a Giuseppe Galasso op. q. 1ª OMR; Valerio, a Cesare Garibaldo op. spec. OMR; Filomena, a Giuseppe Falco manovale OMR. Auguri.

**R. Marello**

## TRIESTE

● **Ha lasciato il servizio,** per limiti di età e di servizio, il Capo del 1° Reparto Commerciale e Traffico Ispettore P.le cav. Bonaventura Paglia. Durante una simpatica riunione, alla quale hanno preso parte colleghi e superiori, il Capo della Divisione, dott. Sardo, ha rivolto al festeggiato affettuose parole di commiato. Hanno anche lasciato il servizio, per raggiunti limiti di età: il Capo Tecnico P.le Aurelio Ceoldo, della Squadra Rialzo di Udine, il Capo Stazione P.le Antonio De Secondi della Stazione di Bagni di Lusnizza, il Capo Gestione P.le Mario Dolenc, della Stazione di Trieste C.le, il Capo Stazione P.le Carlo Fabris, della Stazione di Poggioreale del Carso, il Capo Gestione Paolo Garettini, della Stazione di Udine, l'Assistente di Stazione Tommaso Ion, della Stazione di Molfancone, il Capo Personale Viaggiante P.le Paolo Panzeri, del D.P.V. di Udine, ed il Coadiutore Capo Raffaele Perco, della Divisione Lavori, l'Operaio qual. di 1ª cl. Galliano Dell'Anese della Squadra Rialzo di Udine, il Sorvegliante P.le della Linea Francesco Leo del Tronco di S. Vito al Tagliamento; il Deviatore Giovanni Olivo della stazione di Udine, il Manovale Faustino Cracogna della Stazione di Tarvisio, l'Assistente p.le Luigi Costantini della Stazione di Udine, il Macchinista di 1ª cl. Renato Frassini del D.L. di Trieste C.le, l'Applicato P.le Aurelio Gasperini della Divisione Movimento, l'Applicato Capo Paolo Iurada della Divisione Movimento, il Coadiutore Capo Giovanni Varese Melai della Divisione Ragioneria, l'Assistente di Stazione Massimiliano Not della stazione di Pontebba; il Manovratore Savino Sassi della Stazione di Trieste C.le, il Capo Tecnico Ferdinando Sanò della Divisione Lavori e il Deviatore Capo Attilio Volpe della Stazione di Gorizia. Infine, ha lasciato il servizio per limiti di età il Capo del 3° Riparto della Segreteria Compartimentale, Segretario Superiore Guglielmo Contento. I superiori e colleghi lo hanno calorosamente festeggiato.

**L. De Leonardis**

## VENEZIA

● **Funzionari, colleghi e amici** hanno festeggiato l'Ispettore Capo cav. uff. Pietro Andreoli, Capo del Riparto Lavori di Belluno che ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età. Durante la riunione, avvenuta in un locale della Divisione Lavori, i colleghi gli hanno offerto un artistico ricordo. Nella sala del Caffè-ristoratore di Mestre si è svolta la cerimonia di commiato del Capo Stazione Superiore cav. Rocco Basile, titolare di quella stazione, che lascia il servizio per limiti di età. Alla festa in famiglia hanno partecipato superiori e dipendenti e il ferroviere Gaetano Pimazzoni ha letto una poesia in vernacolo veronese, da lui improvvisata per l'occasione. Pure per raggiunti limiti di età, ha lasciato il servizio la signorina cav. Angela Mattarolo, Coadiutore Capo della Divisione Materiale e Trazione, che per lunghi anni ha ricoperto l'incarico di Segretaria di quella Divisione. Superiori e colleghi le hanno offerto un artistico ricordo. A tutti, i nostri migliori auguri di lunga e felice vita.

● **Marcia Nuziale.** Per l'Assistente di Stazione Isacco Bristot della Stazione di Calalzo Pieve di Cadore e la gentile signorina Giovanna Dalla Mura, figlia della concessionaria della mensa dopolavoristica di detta località. Le nostre più vive felicitazioni.

● **Cicogna Express.** Enrico, al Capo Gestione di 1ª cl. Angelo Cucinato della Stazione di Padova; Mauro, all'Operaio Q. 1ª Ezio Bonfà della Squadra Rialzo di Venezia; Daniela, al Capo Verificatori a.p. Giovanni Battistin della Squdra Rialzo di Venezia; Michele, al Cantoniere Duino Franceschin del IV Tronco di Padova; Nadia, al Cantoniere Elio Zavan del III Tronco di Padova. Ai neonati e ai loro genitori i migliori auguri di « Voci della Rotaia ».

**F. Poli**

**Attorniato dai figli, nipoti, e parenti, in una atmosfera veramente idilliaca, l'Assistente Pr.le di Stazione Giuseppe Fraioli, in servizio a Ciampino, ha recentemente festeggiato le nozze d'argento. (Nella foto: si sta brindando alla salute dei « novelli sposi »)**

## VERONA

● **Hanno lasciato il servizio** per limiti di età: il Capo Gestione P.le Gastone Fortuna della Stazione di Verona P.N.; l'Operaio qual. Elvino Azzolini del Dep. Loc. di Verona; il Capo Treno di 1ª cl. Carlo Balzarini del Dep. Viagg. di Verona; l'Operaio di 1ª cl. Ferdinando Tioli della Zona E.I. di Bolzano; il Coadiutore Capo Giovanni Pogoretti della Divisione Lavori di Bolzano; il Deviatore Capo Carlo Doliach delle Stazioni di Verona P.N.; Sorvegliante P.le di Linea Valerio Raffaelli del 3° Tr. Lav. Bolzano; Capo Stazione 1ª a.p. Olivieru Tita della Stazione di Trento; Capo Squadra Manovratori Mario Anserini della Stazione di Mantova; Capo Stazione 1ª a.p. Antonio Benedetti della Stazione di Rio Pusteria; Capo Squadra Manovali Umberto Busolo della Squadra Rialzo di Verona; il Macchinista 1ª cl. Dante Bisori del Dep. Loc. di Bolzano. A tutti gli agenti, che sono stati calorosamente festeggiati dai compagni di lavoro, i fervidi auguri del nostro giornale.

● **I macchinisti della Rimessa Locomotive** di Trento si sono vivamente complimentati col loro collega Macchinista 1ª cl. Marcello Borzaga, che con l'ottimo film « Il pietrisco dalla cava ai binari » ha vinto, alla 1ª Rassegna nazionale ferroviaria del film formato ridotto, svoltasi a Verona, la Grande Targa del Centro Relazioni Aziendali, messa in palio per il miglior film di ambiente ferroviario. Cordiali rallegramenti anche da parte di « Voci ».

**R. Campagnari**

**Fisarmoniche e pianole ad azione elettrica delle più antiche e rinomatissime Fabbriche locali. Eccezionali riduzioni e facilitazioni per i ferrovieri. Richiederci catalogo VR/3 e condizioni.**

**Cav. GIUSEPPE ZARLETTI**

**CASTELFIDARDO (Ancona)**

**VOCABOLARI, ATLANTI, ENCICLOPEDIE, LIBRI D'OGNI GENERE (ESCLUSI TESTI SCOLASTICI) VENDONSI CON COMODO PAGAMENTO RATEALE A TUTTI FERROVIERI D'ITALIA OVUNQUE RESIDENTI.**

**Pasquale REA**

**Via O. Gentiloni, 4 Quartiere Angelini ROMA Tel. 8872220**

**1) Sportivo soprabito in morbida lana color grigio chiaro. Il taglio delle maniche rimane aperto in fondo con un piccolo spacco. Il motivo dell'allacciatura si ripete nel dietro. Fasciacollo e cappellino in tinte vivaci.**

**2) Mantello da sera in lana-seta. Spalle arrotondate e cadenti; collo alto e scostato chiuso da un grande nodo. La linea è svasata.**

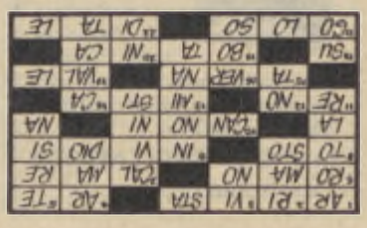


# IN ATTESA DEL NUOVO ANNO

Se avete deciso di radunare in casa vostra gli amici per brindare insieme all'anno nuovo, ricordatevi che dovete mandare gli inviti almeno dieci giorni prima, perchè all'ultimo momento ciascuno potrebbe aver già preso degli impegni. Precisate, facendo l'invito, se si tratta di una semplice riunione senza importanza, o se si tratta di una vera festa, quindi se occorre l'abito da pomeriggio o un abito da sera o da cocktail. Generalmente si tratta di riunioni fra amici, nelle quali il protocollo è bandito. Ma non la buona educazione, ma non il galateo. Addobbate la vostra casa con gusto, con festosità. Se ballerete (ed a fine d'anno i quattro salti sono di prammatica), sgombrerete una stanza e preparerete in un'altra, anche piccola, il buffet, mettendo sul tavolo piatti e piattini ricolmi di salatini, di panini ripieni, di *vol-au-vent* con finanziera, portati caldi dalla cucina, quando già gli ospiti, verso mezzanotte, si avvieranno al buffet. La padrona di casa sarà ad accogliere gli ospiti sulla soglia della sala, e provvederà alle presentazioni, aiutato in questo dal marito e dai figli, dalle cognate e dalle sorelle più giovani, se ne avesse. Sarà assai grazioso preparare dei *cotillons*, cioè degli oggetti divertenti da distribuire agli ospiti nella serata, per rianimare la festa. Una volta il *cotillon* consisteva in una coppia di oggetti, simili o che uno integrasse l'altro. Agli uomini se ne distribuiva uno, alle signore l'altro, in modo che poi, ad un determinato momento, prima di iniziare un ballo, i cavalieri dovessero cercare la dama che aveva la parte dell'oggetto che completava quello in suo possesso, per ballare con lei. Tocca sempre alla padrona di casa organizzare giochi, cacce ai tesori, e per le persone anziane, se ve ne fossero, trovare un angolino tranquillo dove possano chiacchierare. Ogni tanto, la padrona, accompagnerà al buffet gli ospiti più timidi e baderà che ognuno abbia la sua parte di dolci e di bevande.

**ATI**

**SOLUZIONE CRUCIVERBA PAG. 31**



## VOLETE AVERE IN DONO L'ORIGINALE DEL QUADRO FRANCESE CHE PUBBLICHIAMO A PAGINA 32?

Allora rispondete:

« Quale sarà, secondo voi, il numero delle consumazioni che saranno servite a bordo del « Cisalpino », sia al bar, sia nella sala da pranzo, durante il viaggio Parigi-Milano, del 22 dicembre 1961 (partenza da Parigi: ore 13,15; arrivo a Milano: ore 21,15)? ».

Escludete gli aperitivi ed i liquori e tenete conto solamente di: vino, birra, caffè, succhi di frutta, acque minerali, e tutte le bibite calde.

La cifra che dovrete dare non concerne le consumazioni prese durante i pasti serviti a bordo ma esclusivamente quelle che saranno prese fuori i pasti e durante l'ora detta « del tè ».

Per l'ex-aequo, indicate ugualmente quale è, secondo voi, fra queste consumazioni, il numero dei caffè e il numero dei tè serviti.

Ricordiamo che il « Cisalpino » è un treno elettrico svizzero quadricorrente che offre 126 posti a sedere e impiega otto ore da Parigi a Milano, via Dijon-Lausanne-Brig e Domodossola.

*Numero globale consumazioni servite:* .....

*Numero consumazioni tè e caffè:* .....

*Nome, Cognome, Indirizzo di casa:* .....

.....

Ritagliare il talloncino, incollarlo su cartolina postale ed inviarlo entro il 15 gennaio a: « Voci dela Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Piazza della Croce Rossa - Roma.

## FILATELIA

Italia — *Il 28 novembre u.s. è stato emesso un francobollo da L. 30 per commemorare il secondo centenario della nascita di Gian Domenico Romagnosi.*

*Il bozzetto, che riproduce l'effige del filosofo, è opera del pittore Colombati. E' stampato colore verde in calcografia, su carta bianca, formato 25,x29,5, dentellatura 14.*

*Il 25 novembre le* Poste Vaticane *hanno messo in vendita altre due serie di francobolli commemorativi che — forse — segnano la fine delle emissioni del 1961.*

*La prima serie ricorda l'80° compleanno di S. S. Giovanni XXIII con sei valori i cui bozzetti, opera del pittore Piero Grassellini (il primo e l'ultimo) e del pittore Edmondo Pizzi (gli altri quattro), sono stati stampati in rotocalco dal nostro Istituto Poligrafico dello Stato nel formato verticale 30x40.*

*L'emissione risulta così composta:*

*L. 10, stemma della famiglia Roncalli; L. 25, chiesa di S. Maria sotto il Monte, dove il nostro Papa fu battezzato nel medesimo giorno della nascita (25 novembre 1881); L. 30, chiesa di S. Maria Montesanto in Roma, dove Angelo Roncalli venne ordinato sacerdote il 10 agosto 1904; L. 40, chiesa dei SS. Ambrogio e Carlo in Roma, che vide la consacrazione Vescovile del futuro Pontefice il 19 marzo 1925; L. 70, Cattedra di S. Pietro in Vaticano, dove Papa Roncalli venne elevato al Pontificato il 28 ottobre 1958; infine, il 115 lire riproduce il ritratto di S. S. Giovanni XXIII.*

*La seconda serie, composta di tre valori (L. 15, 40, 70) stampati in rotocalco come la precedente e nello stesso formato, riproduce una « Adorazione », scena natalizia cinese, opera dell'artista cristiano Luca Chen, su soggetto unico.*

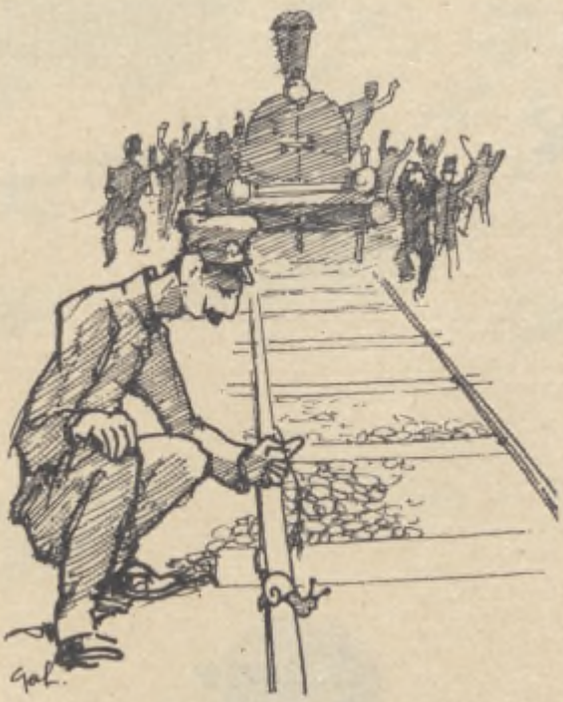
Ricordo di Hammarskjoeld — *Come la Tunisia, che ha dedicato allo scomparso Segretario delle Nazioni Unite un francobollo del valore singolo di 40 mills il 24 ottobre u.s., le poste del Suriname si apprestano a commemorare Dag Hammarskjoeld — l'apostolo della Pace — con l'emissione di due francobolli da 10 e 12 cents, che verranno stampati in fogli di 12 esemplari ciascuno recanti un bordo nero con intorno le date di nascita, di morte e di nomina a Segretario Generale delle N. U.*

Svizzera — *Le poste della Confederazione Elvetica hanno emesso il 1° dicembre l'annuale serie con sovrapprezzo « Pro Juventute », come usano fare dal 1913. Anche quest'anno l'emissione raffigurerà i « fiori di prato e coltivati » ad eccezione del primo valore che è dedicato al primo presidente della Confederazione Jonas Furrer (1805-1861). I valori emessi sono i seguenti: 5+5 rappen; 10+10 r. girasole; 20+10 r. mughetto; 30+10 r. giaggiolo e 50+10 r. argentina.*

Olanda — *Il 13 novembre anche le Poste Olandesi hanno emesso la serie « Pro Juventute », dedicata alle festività care alla gioventù, nei seguenti valori: 4+4 cent. Festa di S. Nicola; 6+4 cent. Epifania; 8+4 cent. le Palme; 12+9 cent. Pentecoste; 30+9 cent. S. Martino.*

**Dino BONCOMPAGNI**

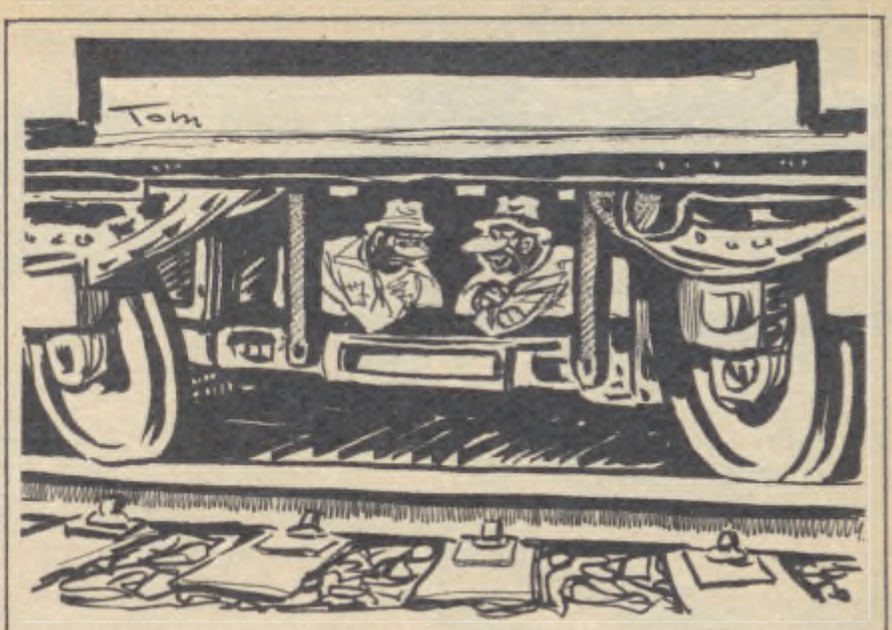
# UMORISMO



**TRENI E ZOOFILIA**

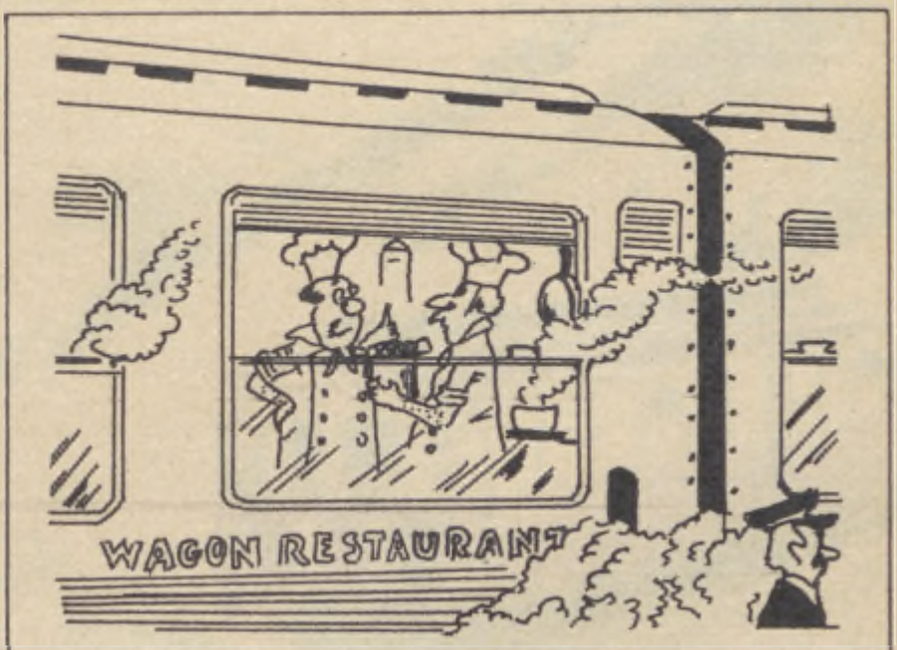
**SIAMESI**

— Un biglietto in due?!




**PUNTI DI VISTA**

— E' inutile, per i lunghi viaggi il treno rimane sempre il mezzo più comodo!




**CULINARIA SUI BINARI**

— ...metti a bagnomaria ad Orte, togli a Orvieto, spalmi di salsa a Chiusi, metti al forno a Terentola e ritiri ad Arezzo...

# CRUCIVERBA

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | | ■ | 4 | 5 |
| 6 | | | ■ | 7 | | |
| 8 | | ■ | 9 | | | |
| | ■ | 10 | | | ■ | |
| 11 | 12 | ■ | 13 | | 14 | ■ |
| ■ | 15 | 16 | | ■ | 17 | |
| 18 | ■ | 19 | | 20 | | ■ |
| 21 | | | ■ | 22 | | |

**(di F. MUCCIO)**

**Orizzontali:** 1) Vuol far carriera ad ogni costo; 4) Si può imparare e mettere da parte; 6) Nato all'ombra di San Pietro; 7) Il mestiere del cachet; 8) Subito; 9) Osteggiano il successo degli altri; 10) Strumenti di guerra; 11) Fiume tedesco; 13) Scienza dell'unione dell'anima con Dio; 15) Bettola; 17) Tra due monti; 19) Studia le funzioni dei vegetali; 21) Amico della forchetta; 22) E' indispensabile per la sarta.

**Verticali:** 1) Un verbo per chi usa tabacco e cartine; 2) Non è partito; 3) Serve per alzare il gomito; 4) La casa dei vestiti; 5) Nome di donna... grassa; 7) Seguivano le dottrine di Calvino; 9) Non se ne è fatto il nome; 12) Un re o un si; 14) Comitiva a cavallo; 16) Un aggettivo per chi parla troppo; 18) Si ottiene dalla frutta; 20) Una casa sotto i tetti.

**(Per la soluzione vedi pag. 30).**

LA VIE DU rail

# Noël!